

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ФЕВРАЛЬ 2 1975



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ
(ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

2 (293) 1975

©

В РИТМЕ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Современный воздушный бой требует от экипажей крылатых машин безукоризненного летного мастерства, высокой тактической выучки. Все эти качества приобретаются в ходе напряженной боевой учебы. Плодотворно, в четком ритме трудятся авиаторы, соревнуясь друг с другом в технике пилотирования, самолетовождении, групповой слетанности, бомбометании, стрельбе по наземным целям. С максимальной отдачей используют они каждый час учебного времени, каждый полет, стараясь выполнить его в обстановке, максимально приближенной к боевой.

На снимках: На перехват (фотоэтюд). Полетное задание выполнено. Капитаны В. Белоусов и А. Шлыков уточняют маршрут полета. Секретарь партийной организации эскадрильи, военный летчик 1-го класса старший лейтенант В. Попов.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА, В. СУХОДОЛЬСКОГО









НЕПОБЕДИМАЯ И ЛЕГЕНДАРНАЯ

СРЕДИ ТРАДИЦИОННЫХ ЕЖЕГОДНЫХ ПРАЗДНИКОВ НАШЕГО НАРОДА ОДИН ИЗ САМЫХ ДАВНИХ И ЛЮБИМЫХ — ДЕНЬ СОВЕТСКОЙ АРМИИ И ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА. ВО ВСЕХ КОНЦАХ СТРАНЫ ТРУДЯЩИЕСЯ ОТМЕЧАЮТ 57-ю ГОДОВЩИНУ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СССР В ОБСТАНОВКЕ ОГРОМНОГО ПОЛИТИЧЕСКОГО, ТРУДОВОГО И ТВОРЧЕСКОГО ПОДЪЕМА, С ЭНТУЗИАЗМОМ ЗАВЕРШАЯ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНОВ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ. В ОТВЕТ НА ОБРАЩЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КПСС К ПАРТИИ, К СОВЕТСКОМУ НАРОДУ РАБОЧИЕ, КОЛХОЗНИКИ, НАРОДНАЯ ИНТЕЛЛИГЕНЦИЯ ДЕЛАЮТ ВСЕ, ЧТОБЫ ПОЛНОСТЬЮ РЕШИТЬ ВЕЛИЧЕСТВЕННЫЕ ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ XXIV СЪЕЗДОМ КПСС, СОЗДАВ ТЕМ САМЫМ ПРОЧНУЮ ОСНОВУ ДЛЯ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ В СЛЕДУЮЩЕЙ, ДЕСЯТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ, ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ДОЛГОВРЕМЕННОЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ ПАРТИИ. В НЫНЕШНЕМ ГОДУ ПРАЗДНИЧНЫЕ ТОРЖЕСТВА ОЗАРЕНЫ ЯРКИМ СВЕТОМ ПРИБЛИЖАЮЩЕГОСЯ ТРИДЦАТИЛЕТИЯ ПОБЕДЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ. ПОБЕДЫ, ИМЕВШЕЙ ВЕЛИЧАЙШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ИСТОРИЧЕСКИХ СУДЕБ НАШЕЙ РОДИНЫ И ВСЕГО ЧЕЛОВЕЧЕСТВА. СОВЕТСКИЕ ЛЮДИ ЧЕСТВУЮТ СВОИХ ВООРУЖЕННЫХ ЗАЩИТНИКОВ, БДИТЕЛЬНО СТОЯЩИХ НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ ОТЧИЗНЫ, ВОЗДАЮТ ДАНЬ ГЛУБОЧАЙШЕГО УВАЖЕНИЯ ГЕРОЯМ-ФРОНТОВИКАМ, ВСЕМ ТЕМ, КТО С ОРУЖИЕМ В РУКАХ ДОБЫВАЛ ПОБЕДУ В ГРОЗНУЮ ГОДИНУ БИТВ С ВРАГАМИ СОЦИАЛИЗМА.

Созданные Коммунистической партией, великим Лениным для защиты завоеваний социализма, Советские Вооруженные Силы доблестно прошли славный боевой путь, с честью выполняют свое историческое назначение. Каждая страница их героической ратной летописи — от февральских боев 1918 года, от Каховки, Перекопа, Волочаевки до беспримерных сражений Великой Отечественной войны, до сегодняшних дней — яркий образец беззаветного служения социалистическому Отечеству, массового героизма, непоколебимой верности делу Октября, светлым идеалам коммунизма. Вооруженные Силы отразили все посягательства международного империализма на свободу и независимость нашей Родины. Их боевые знамена овеяны славой выдающихся побед. Советский народ называет свою армию непобедимой и легендарной, слагает песни и сказания о ее выдающихся подвигах.

Главным источником силы и непобедимости Советской Армии, основой основ ее строительства и развития всегда было, есть и будет мудрое руководство Коммунистической партии. На всех этапах истории нашего государства — в годы мирного строительства и тяжких военных испытаний — партия, выражая волю и коренные интересы народа, проявляла неустанную заботу об армии, флоте и авиации, о неуклонном укреплении их мощи и повышении боевой готовности.

Советские Вооруженные Силы — кровь от крови, плоть от плоти своего народа, его неотъемлемая часть, живущая с ним одной жизнью. Они олицетворяют собой великую дружбу народов нашей страны, их единство и сплоченность. Воинам армии и флота присущи все драгоценные качества, воспитанные в народе Коммунистической партией, — глубокая идейная убежденность, животворный советский патриотизм, социалистический интернационализм, сознание личной ответственности за охрану государственных интересов Родины.

С особой силой эти качества проявились в незабываемые годы Великой Отечественной войны. Советское государство и его Вооруженные Силы выдержали тягчайшее испытание. Неимоверно трудным был наш путь к победе. Он пролегал через пылающий Брест, через невиданную стойкость ленинградцев и защитников Москвы, беспримерное мужество героев Севастополя, Одессы, Новороссийска, через грандиозные сражения под Сталинградом и Курском, крупнейшие наступательные операции 1944 года. Мощный удар по Берлину довершил разгром гитлеровского фашизма. В сентябре 1945 года была повержена и милитаристская Япония.

В этих эпических сражениях массовый героизм, высокое боевое мастерство и непревзойденные морально-боевые качества проявили воины всех видов Вооруженных Сил, всех родов войск. Неувядаемой славой овеяны знамена частей и соединений Военно-Воздушных Сил. Наши авиаторы — истребители, штурмовики, бомбардировщики, разведчики, торпедоносцы — сражались с врагом мужественно, умело, с достоинством и честью, не жалея своей крови и самой жизни для достижения победы. Среди тысяч летчиков и штурманов, удостоенных в годы войны высокого звания Героя Советского Союза, значительную часть составляют воспитанники аэроклубов оборонного Общества.

Вдохновителем и организатором победы нашего народа в Великой Отечественной войне была Коммунистическая партия Советского Союза. Она в короткий срок превратила страну в единый военный лагерь, воодушевила миллионы советских людей на ратные и трудовые подвиги, сплотила и направила их усилия к единой цели — разгрому врага. К концу войны свыше трех миллионов коммунистов сражались на фронтах, беззаветно защищая Родину, цементируя боевые коллективы и личным примером увлекая воинов на подвиги. Победа в Отечественной войне — это победа советского общественного и государственного строя, победа мудрой ленинской политики Коммунистической партии.

У нашей армии — мировая слава! Советский воин олицетворяет собой не только доблесть и могущество наших Вооруженных Сил, но и их благородную освободительную миссию. Глубочайший исторический смысл есть в том, что во многих странах Европы и Азии воздвигнуты памятники и обелиски в честь советских воинов, что улицы ряда зарубежных городов носят имена советских полководцев или наименования победных сражений Великой Отечественной войны. Величественный монумент в Трептов-Парке в Берлине, бульвар Сталинграда в Париже, возвышающийся над болгарским городом Пловдивом гранитный «Алеша» — все это яркое свидетельство любви и уважения к советским воинам, признание их заслуг перед всем человечеством.

Беспримерный подвиг, совершенный советским народом и его Вооруженными Силами во имя коммунизма — вечный источник вдохновения для современников и грядущих поколений. Величие этого подвига, массовый героизм советских людей на поле боя и в тылу, их самоотверженность и мужество и поныне служат притягательной силой, ярчайшими примерами советского патриотизма и социалистического интернационализма, на которых воспитываются советские люди, воины армии и флота.

Тридцать лет, прошедших со дня Победы, стали годами коренного перевооружения и технического оснащения наших Вооруженных Сил на основе новейших достижений науки и техники. Ныне основу их боевой мощи составляют Ракетные войска стратегического назначения. Неузнаваемо изменились Сухопутные войска, Военно-Морской Флот, Военно-Воздушные Силы. XXIV съезд партии указал в резолюции по Отчетному докладу ЦК КПСС:

«Съезд с удовлетворением отмечает, что партия, ее Центральный Комитет постоянно держат в центре внимания вопросы военного строительства, укрепления мощи и боеспособности Советских Вооруженных Сил. Всемерное повышение оборонного могущества нашей Родины, воспитание советских людей в духе высокой бдительности, постоянной готовности защитить великие завоевания социализма и впредь должно оставаться одной из самых важных задач партии и народа». Испытанное руководство Коммунистической партии остается главным, решающим условием укрепления боевого могущества Армии, Авиации и Флота.

Советские воины встречают свой праздник самоотверженным выполнением воинского долга, демонстрируют безграничную преданность Родине, непоколебимую верность Коммунистической партии, советскому народу. Личный состав Вооруженных Сил добился значительных успехов в минувшем учебном году и умножает их в наступившем. Во всех военных округах и на флотах нашло горячий отклик обращение воинов-забайкальцев, призывающее к новому подъему социалистического соревнования за дальнейшее повышение боевой готовности, отличное выполнение учебно-боевых задач, эффективное применение техники и вооружения, их образцовое сбережение.

В наших Военно-Воздушных Силах непрерывно растет число мастеров боевого применения, первоклассных летчиков, штурманов, техников, отличных экипажей, звеньев, эскадрилий. Больших успехов достигли и Воздушнодесантные войска. Авиаторы и десантники умело решают в трудных условиях сложные учебные задачи, поддерживая постоянную и высокую боевую готовность. Среди передовых воинов, отличников боевой и политической подготовки, классных специалистов в частях авиации и воздушнодесантных войск немало воспитанников Краснознаменного добровольного Общества содействия Армии, Авиации и Флоту, впервые поднявшихся в воздух и совершивших первые прыжки в наших аэроклубах.

Непрерывно крепнет связь оборонного Общества с частями и подразделениями Советской Армии, активизируется его участие в подготовке пополнения для Вооруженных Сил, в военно-патриотическом воспитании молодежи. В эти дни комитеты, первичные и учебные организации, клубы ДОСААФ совместно с комсомолом и профсоюзами проводят традиционный месячник оборонно-массовой работы. Все мероприятия месячника — торжественные вечера и походы по местам революционной, боевой и трудовой славы, ленинские чтения, лекции и беседы, встречи с героями Великой Отечественной войны, ветеранами армии и флота — целеустремлены на воспитание у молодежи любви и уважения к Вооруженным Силам, готовности стать под их боевые знамена.

Современной армии нужны не просто сильные и смелые, но и технически подготовленные люди. Во всех родах войск неизмеримо возросло значение воина-специалиста. Достаточно сказать, что в Вооруженных Силах насчитывается ныне около четырехсот военных специальностей. Вместе с тем непрерывно растут требования и к идейной и морально-психологической подготовке воинов. Именно такое пополнение — знающее и умелое, идейно-убежденное, беззаветно преданное Родине, стойкое и мужественное, — призваны готовить учебные организации и клубы ДОСААФ.

Военно-технические виды спорта, культивируемые оборонным Обществом, содействуют физической закалке юношей и девушек, выработке у них твердой воли, смелости, силы и ловкости. Эти качества должны особенно ярко проявиться на финальных стартах VI Всесоюзной летней спартакиады, посвященной тридцатилетию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

По призыву героев и ветеранов войны в стране во всю ширь развернулось социалистическое соревнование молодежи за право быть сфотографированным у Знамени Победы. Это очень почетное право. Лучшим из лучших уже вручены их фотоснимки у священного Знамени нашей Родины. Рабочие заводов, строек, промыслов, шахт несут трудовую вахту в честь тридцатилетия Победы. Во всех этих всенародных патриотических движениях самое активное участие должны принимать члены ДОСААФ, салютуя нашим доблестным воинам досрочным выполнением планов завершающего года пятилетки.

«Патриотический долг каждого советского человека — достойно встретить юбилей Великой Победы, ознаменовать его новыми достижениями на трудовом фронте» — говорится в Обращении Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу.

Отмечая День Советской Армии и Военно-Морского Флота, советские люди знают, что охрана наземных, воздушных, морских границ Родины, защита ее государственных интересов — в надежных руках. Наши Вооруженные Силы плечом к плечу с армиями всех стран Варшавского договора зорко стоят на страже завоеваний социализма. И нет такой силы на Земле, которая могла бы приостановить наше победное движение вперед, к светлому будущему!

Фото А. РЯБКО
и Ю. ПЕТШАКОВСКОГО.

Навстречу 30-летию Победы

„Россия способна давать не только одиночек-героев... Россия сможет выдвинуть этих героев сотнями, тысячами."

В. И. ЛЕНИН

ЧКАЛОВСКИЙ ХАРАКТЕР



И. ПОЛБИН (1943 год).

Чкалов «притер» машину мастерски. Словно невесомая, она удивительно легко и плавно опустилась точно у посадочного знака. Даже видавшие виды летчики не удержались от восторга:

— Вот это класс!

Экипаж Чкалова, возвращавшийся в 1936 году из перелета на остров Удд, сделал посадку на нашем аэродроме. Сам он вышел из кабины торжественно-строгий и тут же, возле самолета, по просьбе встречавших его авиаторов, произнес речь. Говорил громко и четко, будто отрубал взмахом руки фразу за фразой. А когда закончил, как-то вдруг по-домашнему просто улыбнулся и, подмигнув, спросил:

— А волгари среди вас есть?

— Есть, — негромко ответил коренастый, чем-то неуловимо похожий на Чкалова летчик, — ульяновский я.

— Земляк Ленина! — Чкалов с удовольствием окинул взглядом Полбина, даже пощупал у него бицепс. — Крепок, тугой завязи!

Присев под крылом самолета, они разговорились о полетах, о повадках разных машин, об особенностях управления ими. И вряд ли кто из авиаторов подумал тогда, что встреча эта станет символической, что пройдут годы, и об Иване Полбине заговорят как о летчике чкаловской школы. Он будет командовать полком, дивизией, корпусом. Станет генералом. Разработает новые тактические приемы для пикирующих бомбардировщиков. Будет награжден двумя Золотыми Звездами Героя Советского Союза.

Генерал Иван Семенович Полбин... В нем было много от Валерия Чкалова. Та же неуемная страсть к полетам и преданность небу. Тот же быстрый, пытливый ум. И такой же открытый, прямой характер.

Но, видимо, лучше всяких слов и сравнений расскажут о Полбине странички его жизни.

...Тесная камера. Крошечное оконце под потолком, перекрещенное толстой тюремной решеткой. Скрипучая железная дверь с глазком для надзирателя. В тюрьме крестьянка Ксения Полбина родила в Симбирске сына Ивана. А за окном бунтовал, полыхал красными флагами и трещал на морозе ружейными залпами февраль 1905 года.

...Хозяйское поле. Хозяйские снопы ржи. Все вокруг такое привычное, родное, но все не свое. Уморившись жать, Иван прилег на минутку возле копны.

— Это что за барин развалился?

Прямо над собой Полбин увидел
асное от злости лицо хозяина. С испу-
схватил серп за лезвие и в тот же
г закричал от нестерпимой боли. Хо-
ин в ярости дернул серп на себя. Так
остался рубец на левой руке у Ивана.
и не только на руке. Батрачество не-
киваемой раной саднило всю жизнь
о сердце.

..Год 1927-й. Десятая годовщина Ве-
кой Октябрьской социалистической
волюции. Иван Полбин, рассказывая
ю биографию, словно еще раз перед-
вает такую короткую и такую тяже-
о жизнь. Мать сидела в тюрьме. Отец
ер от чахотки. Сам батрачил с дет-
их лет. Казалось, не будет конца его
ижениям, бедности. И вдруг... Нет,
было не вдруг. Это готовилось всем
дом истории. Свершилась Октябрь-
ая революция. И биография Ивана
лбина приобрела иное звучание. За-
нчил школу. Стал комсомольцем. За-
довал избой-читальней. Боролся с ку-
ньем. Был избран секретарем Майн-
ого волостного комитета комсомола.
товится к службе в армии.

— Есть предложение принять Ивана
меновича Полбина в ряды ВКП(б)...

Иван, как во сне, слышит эти слова,
дит дружно поднятые руки. И весен-
я капель за окном кажется ему самой
достной музыкой.

..По территории дома отдыха бродят
а летчика. Федор Котляр жадно вды-
т чистый сосновый воздух:

— Красота, — и совсем неожидан-
— она тебе нравится, Иван?

— Кто? — Полбин чуть заметно крас-
т.

— Ну, наша докторша, Мария Никола-
на Пашкова.

— Нравится, — говорит Полбин. — Я
блю ее, Федор.

— И что же ты решил?

— Как что? Женюсь.

Котляр хочет сказать, что срок их зна-
мства маловат, но он хорошо знает
актер Полбина.

— Тебе виднее, Иван.

Из отпуска Полбин возвращался в
ть вместе с Марией Николаевной.
сом, один за другим, у них родилось
ее детей.

Здравствуй, Маня! Здравствуйте, род-
поколение — Витик, Людочка и Га-
ка! Всех вас очень крепко и много
целую!..

анек, срок нашей разлуки, конечно,
большой, я вполне понимаю твое и
ой желание встретиться! Сам я, доро-
мая, это желание имею в размерах,
но измеряемых! Но я командир пол-
И возможностей, которыми подчас
олагают мои подчиненные — по-
ть к семье, — не имею я!
Ведь в полку я один и заменить кем-
авным — нелегкое дело, а очень
невозможное! Вот сейчас!!! Осваи-
новую машину! Кто, как не я, дол-
начать это — вылететь днем, выпус-
подчиненных! Вылететь сам ночью
пустить подчиненных. Всю эту ра-
я делаю на сегодня без сучка и за-
ки. И этим горжусь!!! К 1 Мая доло-
что я снова в боевой форме, посы-
на любой, хотя бы самый ответст-
ый фронт Отечественной войны.
ня! Вложил свое фото с Фоминым
сеевым. Молодцы ребята! Радуюсь
их товарищей. Я пытался улыбнуть-
Улыбка или нет — не знаю.
епко целую сына. Расти достойным
данином нашей страны! Похожим на
с: родителей — общество не будет
аться! В этом я уверен!..»

Каким он был? — Мария Николаев-
минуту задумывается. — Да вот
, как в этом письме. Очень любил
семью, души не чаял в детях, а служ-
бе отдавался весь, без остатка. Помню,
после боев на Халхин-Голе приехал позд-
но вечером. Ребят будить не стали. А
утром чуть свет одевается. «Ты куда,
Ваня?» — «Там, — говорит,—с одной ма-
шиной не ладится, надо облетать». Так
и ушел, не повидавшись с детьми. А
вечером, уже затемно, возвращается,
весь сияет. И прямо с порога: «Все в
порядке. Завтра будут летать все до
одного самолета!»

— В службе он себя не жалел, — про-
должает Мария Николаевна, — и дру-
гих тоже. Вот почитайте, — она протя-
гивает письмо, — речь идет о моем бра-
те и о сестре.

«Сашку встречал весной 42-го в Кирова-
баде. Его поведение мне очень не
нравится. Он меня все просил, чтобы я
ему помог переучиться на летчика. А
как это можно, когда он ни одного боево-
го вылета не сделал в интересах Ро-
дины, в интересах своего народа?! Это
не в моем понимании и не мой стиль
работы. На это надо смотреть с точки
зрения наших потерь, глазами погибших
товарищей. Вот Тоня — другое дело. Я
рад за нее. Я ей горжусь! В меру своей
подготовки, умения она все делает, что-
бы ускорить победу».

Следом за этим письмом на стол ло-
жится второе:

«Александр сейчас служит у меня, —
сообщает Иван Семенович, — в одной из
гвардейских частей штурманом эскад-
рильи. Участвует в боях. Ты проснись
помочь ему. Милая, над десятками и сот-
нями людей работаю, сам веду их в
бой! Но люди разные. У Александра ха-
рактер с чертами глубокого зазнайства
и высокомерия. Но все, что смогу и что
от меня зависит, — сделаю! Это наше
общее, советское дело!»

И, наконец, третье. Самое короткое,
но очень дорогое для Марии Николаев-
ны.

«Маня! Несколько слов насчет Сашки.
Сейчас он исправился, награжден орде-
ном. Это уже много значит».

...Два скоростных бомбардировщика,
надрывно гудя моторами, работают над
целью. От серии взрывов в ночном не-
бе становится светло как днем. На зем-
ле пылают танки. Полбин оглядывается
на ведомого, но вместо темного силуэта
видит чадящий факел. В наушниках
слышен голос летчика: «Горим, коман-
дир. Стрелок убит. Идем на таран. Пас-
хин, Николаев...»

— Саша! Пасхин!

Но в ответ только столб огня и страш-
ный толчок воздушной волны. Рядом
разрывается зенитный снаряд. Горит ле-
вый мотор. Перебито управление ру-
лем поворота. Стрелка высотомера
метнулась влево, отсчитывая потерян-
ные метры. Мысль работает ясно и чет-
ко. Надо элеронами выровнять машину.
А теперь скольжением сбить пламя. И
тянуть к своим.

Израненный, объятый огнем, бессиль-
но теряющий высоту бомбардировщик
держался в воздухе только на мужестве
экипажа. И когда Полбин посадил его на
«живот», это была уже своя территория.

Что помогло ему в такой критической
ситуации остаться невредимым и спасти
экипаж? Мастерство? Мужество? Лучше
всего об этом сказал он сам в одном из
писем:

«118 раз я бомбил передний край обо-
роны противника! 118 вылетов — это
118 ударов в сердце врага. 118 выле-
тов — это 118 вулканов ненависти! 118
раз мы встречались со смертью под
вражеским огнем, но сильнее смерти
любовь к Родине».

...Как одного из наиболее опытных
командиров, Полбина в самом конце
1942 года направили служить в Москву,
в Главный штаб ВВС. Прошел только ме-
сяц, как старший начальник спросил:

— Что-то у вас вид хмурый, Иван Се-
менович? Работа не нравится?

— Не нравится, товарищ генерал.

— Так, так, так, — генерал побараба-
нил пальцами по столу, спросил в
упор. — Воевать, значит, хочешь? Ты
патриот, ты летчик, а мы кто по-твое-
му? Или здесь не война?

— Не по мне эта служба, — упрямо
заявил Полбин, — я для драки создан.

— Вот и будешь здесь драться. Поним-
аешь? Здесь твой ум нужен, твой опыт.

Потом был еще один разговор. Раз-
говор шумный и долгий, в конце кото-
рого генерал в сердцах крикнул:

— Черт с тобой! Не буду держать. Пи-
ши рапорт.

«Манек, живу по-старому, без измене-
ний. Здоров, бодр. Сейчас снова в дейст-
вующей армии. Три с половиной месяца
работал в Москве. Работа, да еще в ус-
ловиях войны, не по моему характеру.
Оторвать меня от техники, от самоле-
та — это непостижимое дело! А теперь
опять упорно работаю над задачей ско-
рейшего разгрома врага, мечтая вер-
нуться с победой!»

...Бомбардировщик Пе-2, к изумлению
всех, кто наблюдал за его полетом, не-
уклюже лег на крыло, потом на спину,
опять на крыло и, как ни в чем не быва-
ло, перешел в обычный горизонтальный
полет. Бочка на бомбардировщике! Та-
кого еще не бывало.

— Кто в воздухе? — строго спраши-
вает Полбин.

— Панин. Облет моторов...

— Самолет осмотреть, Панина ко
мне!

Притихшие летчики только вздыхали,
переживая за Панина, когда он после
посадки шел на доклад к Полбину.

— Товарищ командир...

— Знаю. Видел. Давайте все по по-
рядку.

— Виноват, товарищ командир.

— Причем здесь «виноват»! — вспы-
лил Полбин. — Пусть с этим Добыш
разбирается, ваш командир полка. А
меня интересует техника выполнения
бочки.

Панин не сразу переключился с тона
провинившегося летчика, но постепенно
голос его окреп, и он стал объяснять,
как действовал рулями и как самолет
реагировал на каждое движение штур-
вала и педалей. Слушая его, Полбин
задавал вопрос за вопросом.

Подошли специалисты, осмотревшие
машину, на которой летал Панин, доло-
жили, что никаких деформаций нет, са-
молет исправен и готов к очередному
полету.

— Хорошо, — сказал Полбин и уе-
хал, оставив всех в недоумении.

Федор Иванович Добыш, бывший в
то время командиром полка, объявил
Панину трое суток ареста за нарушение
летной дисциплины. И, наверное, этот
эпизод был бы забыт, но однажды над
аэродромом снова появился бомбарди-
ровщик и начал выполнять бочки. Они
были удивительно четкими. За штурва-
лом самолета сидел сам Полбин.

— Это не машина, а чудо, — сказал
он летчикам после посадки и добавил:—

Мы можем летать на задания без истребителей сопровождения. Она же как истребитель.

И не один раз потом летчики Полбина, завидев вражеские бомбардировщики, атаковали их как истребители, сбивали. А он уже был одержим новой идеей — поиском наиболее эффективного использования своего пикировщика. С его личного разрешения экипажи, летя на боевое задание, стали брать не 600—700 килограммов бомб, как этого требовала инструкция, а более тысячи. Он же предложил бомбить малоразмерные цели, пикируя под углом в 60—70 градусов.

Летчикам нравилась его одержимость, вера в технику. Они с гордостью называли себя пикировщиками, а с еще большей гордостью — полбинцами .

— Мы выводим нашу «пешку» в «ферзи», — шутили летчики. — Она любому «королю» сможет дать мат...

Вот как сам Полбин описывал один из своих полетов в статье «Комбинированный бой «Петлякова-2», опубликованной 24 ноября 1943 года в газете «Сталинский сокол».

«Когда и со второй станцией было покончено, я развернулся от цели в сторону своего маршрута и через несколько минут увидел на своей высоте в кильватерной колонне 18 «Ю-87». Мы находились над вражеским аэродромом. Внизу подруливала к старту еще одна группа «юнкерсов». У нас появилась жажда боя, жгучее желание ударить по врагу.

По команде: «Внимание, в атаку, за мной!» — резким доворотом в сторону группы противника, наращивая скорость, пошел на сближение. Электроцепь оружия и освещения прицела включены. Молниеносно сокращается расстояние между группами «Петляков-2» и «Ю-87». Заметив наше преследование, немцы, теряя боевой порядок, попытались мелкими группами уйти с разворотом, но было поздно. Я дал первую очередь с дистанции 80 метров. «Юнкерс» вспыхнул и камнем пошел вниз. В то же время часть экипажей группы занялась штурмовкой аэродрома и подожгла 2 немецких самолета на земле. Почти одновременно удачными атаками сбили по одному «Ю-87» гвардии лейтенант Плотников и стрелок-радист Серебрянский...

В результате воздушного боя группа моих пикировщиков уничтожила 6 самолетов «Ю-87» и сорвала задуманный немцами вылет на бомбометание по нашим войскам. Одновременно истребители прикрытия (ведущий гвардии майор Носов) сбили 3 «Ю-87», 3 «Ме-109» и 1 «ФВ-189». В общем итоге немцы потеряли 13 машин.

Но результаты этого боевого вылета определяются для нас не только количеством сбитых самолетов или уничтоженных эшелонов. Главное заключается в том, что этот бой внес принципиальные поправки в наше представление о боевых возможностях самолета «Петляков-2» и показал ряд достижений в управлении группой, в частности, большую маневренную способность».

Истинный самородок, натура творческая, Полбин хорошо знал, что для поиска необходима не столько одаренность, сколько кропотливый, повседневный труд. Ведь самый талантливый хлебороб не вырастит урожая, если не вспашет землю, не засеет ее и не будет ухаживать за посевами. Крестьянский сын Иван Полбин усваивал эту мудрость не по учебникам, а шагая по свежей борозде за плугом. И она вошла в его кровь и плоть, стала главной линией его жизни.

...При колышущемся свете коптилки кажется, что значки, нанесенные на штабной карте, движутся. Красные — это наши наступающие части. Синие — это вражеские полки, отступающие на запад, растерявшие и былую спесь, и былую парадность строя.

— Хорошо мы их бьем. Но еще мало, — говорит Полбин, задумчиво глядя на карту, — один удар, даже самый точный, это все-таки один удар, а нужны непрерывные. Тут подойдет «вертушка».

И вот «петляковы» появились над целью. Полбин первым ввел самолет в пикирование. За ним второй экипаж, третий... Отбомбившись, командир не пошел как обычно, от цели, а развернулся и занял место в шестистах метрах от последнего ведомого. Круг замкнулся. Почти полчаса огненная карусель висела над противником. И все это время внизу не смолкали разрывы авиабомб.

Полбинцев хвалили. Им присылали благодарственные телеграммы штабы наземных войск. О них писали в газетах. Но Полбин не успокаивался.

— Почему мы потеряли экипаж Корякина? — строго спрашивал он после возвращения с боевого задания и сам же давал ответ:

— Победа любой ценой... Вредная философия. Побеждать надо не любой ценой, а без потерь. Если бы тот, кто шел за Корякиным, не отстал, он смог бы отсечь истребителей.

...И снова карта во весь стол. Снова коптилка на подставке, длинные, неуклюжие тени на стене.

— Перебазируемся вот на этот аэродром! — палец Полбина замирает возле отметки на карте.

— Нельзя, товарищ командир. Передовая рядом. Там истребители сядут, а нам по инструкции не положено.

— Нельзя, говоришь? Опасно? Зато как будем работать! По семь вылетов в день. И бензин сэкономим. И истребители, наши помощники, рядом. Это разве не аргументы? В общем, завтра перебазируемся.

Полбин ищет глазами заместителя по политической части.

— Комиссар, ты кино вчера смотрел? Видел, как наша пехота здорово шла?.. А видел где было знамя полка?

— В атаке, товарищ командир.

— То-то. У нас завтра такая же атака. Надо поставить на старте знамя, на самом видном месте. Чтобы каждый экипаж видел его при взлете.

...На бывшем вражеском аэродроме, где сели Пе-2, Полбин, не доехав до стоянки, вышел из автомашины. На обочине дороги штабелями лежали немецкие бомбы. Походил вокруг, потрогал холодный металл, вызвал специалистов по вооружению. Кивнув на бомбы, спросил:

— Нельзя ли вернуть их фашистам?

— Взрывателей нет, товарищ командир, а наши не подходят. Гнезда велики.

— Это не ответ. Надо сделать, чтоб подходили. Отберите мастеров, поставьте задачу, пусть подгоняют обжимные кольца.

Через день на том же месте опять состоялся разговор.

— Подходят взрыватели? — улыбаясь, спросил Полбин.

— Так точно, товарищ генерал, подходят. Бомбы готовы.

— Тогда подвешивайте к моему самолету.

«Крепись, милая, перебарывай трудности, в меру возможности расти и воспитывай ребят — это наше будущее, это наша гордость! Ведь сколько таких, ни в чем не повинных малышей погибло в этих западных районах, сколько осталось без крова и родителей. Наши ребята все-таки счастливее других. Они не пережили непосредственно ужасов и лишений, они имеют родителей, проявляющих о них заботу. Наберись терпения, жди развязки, она уже недалека, отпразднуем победу нашей встречей!!!

Я жив, здоров. Живу интересами службы и победой нашей Отчизны. Это вливает в меня уверенность и бодрость».

Так писал Полбин с фронта чуть ли не в каждом письме. Но дожить до дня Победы ему не довелось. Как и почему это случилось? Ответить можно одним словом: война!

В воспоминаниях Маршала Советского Союза И. С. Конева есть такие строки:

«Дважды Герой Советского Союза генерал Полбин, командир гвардейского бомбардировочного корпуса, был очень храбрым, я бы даже сказал — безумно храбрым человеком. Причем эта личная храбрость сочеталась у него с высокими командирскими и организаторскими качествами. Всю войну он продолжал летать на выполнение боевых задач, особенно когда это были задачи крупные, ответственные или особо опасные.

Во время Берлинской операции, зная, что Полбин и теперь, под конец войны, продолжает сам летать на выполнение боевых заданий, я через генерала Красовского и его штаб приказал без моего ведома не выпускать Полбина с аэродрома, считая вполне достаточным, чтобы он с КП руководил подчиненной ему авиацией, — обстановка теперь уже не требовала его личных вылетов, личного участия в боях.

Аэродром Полбина был недалеко от Бреслау. Он видел, что происходит в Бреслау, и, видимо, глубоко переживал, что нам так долго не удается покончить с окруженной там группировкой. И вот однажды, когда командующий 6-й армией Глуздовский попросил Полбина поддержать его авиацией, подавить какие-то особенно мешавшие нашему продвижению немецкие батареи, Полбин, прирожденный летчик, соскучившийся без боевых вылетов, несмотря на мое запрещение, поднял девятку бомбардировщиков, сам сел в самолет и повел его на Бреслау».

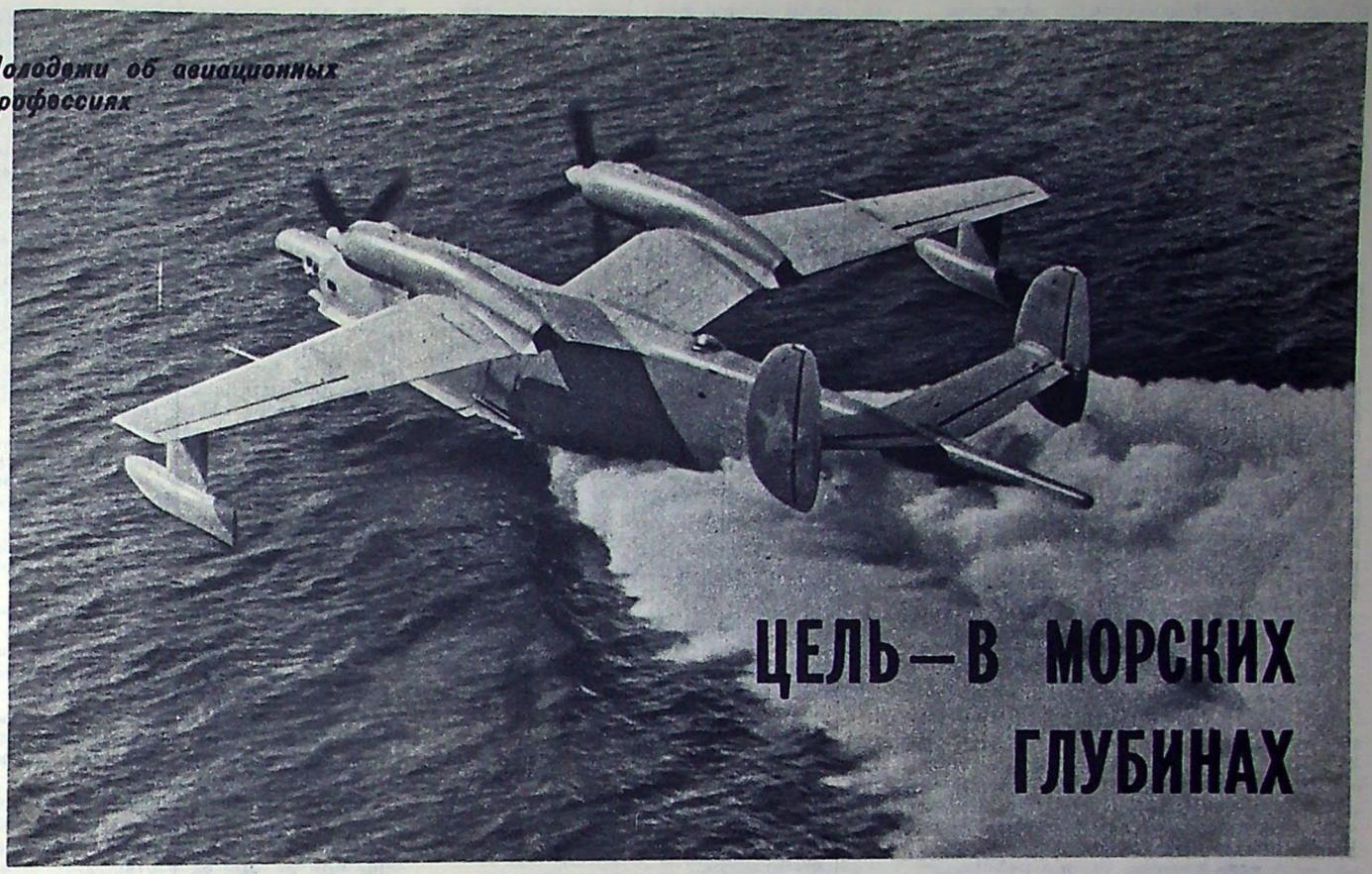
Там он и погиб, над Бреслау, ставшем вскоре польским городом Вроцлавом. Зенитный снаряд попал в кабину летчика. Видимо, Полбин был ранен, он еще пытался посадить машину, однако у него не хватило сил. И «петляков», врезавшись в препятствие, взорвался.

Герой Советского Союза генерал-майор авиации И. С. Полбин погиб 11 февраля 1945 года, в день своего рождения, когда ему исполнилось 40 лет. Посмертно за мужество и храбрость он был награжден второй медалью «Золотая Звезда». Он зачислен навечно в списки одной из авиационных частей. Его имя носит Оренбургское высшее военное авиационное училище летчиков, а также село, в котором он родился. Сотни пионерских отрядов с гордостью называют себя Полбинцами.

«Сердце и разум сохранили на всю жизнь образ бесстрашного воздушного богатыря Ивана Семеновича Полбина», — пишет бывший стрелок-радист офицер запаса Александр Иванович Киселев. 16 мая этого года в музее имени Полбина при 46-й Ульяновской школе соберутся ветераны войны, бывшие фронтовые друзья генерала. И они будут говорить о нем так, будто он жив, будто не было того, последнего полета на Вроцлав...»

Подполковник И. ДЫНИН.

Молодежи об авиационных профессиях



ЦЕЛЬ — В МОРСКИХ ГЛУБИНАХ

Со школьными друзьями Миша Чукавов не раз бывал у кургана «Острая могила», всходил на его вершину, к обелиску героям гражданской войны, читал: «...Смертью храбрых пали лучшие сыны Луганского пролетариата, рабочие заводов, железнодорожники, работницы, жены рабочих и их дети...»

«И даже дети» — думал Чукавов. В годы Великой Отечественной шли бои, лилась кровь. Памятник воинам, освобождавшим город от немецко-фашистских захватчиков, расположен чуть ниже, у гранитного подножия обелиска. «Вечная слава героям...»

●

С вершины кургана Чукавов смотрел на город, уходящий в серую дымку, аэродром, на большие скоростные машины. Аэродром развивался и рос вместе с городом, вместе со всей страной. Первый выпуск пилотов Луганская авиашкола сделала в 1931 году. В то далекое время здесь стрекотали тихоходы-бипланы. Несколько позже, когда город стал именоваться Ворошиловградом, — гудели бомбардировщики. Теперь здесь высшее военное авиационное училище штурманов, новые реактивные самолеты.

Несколько лет назад при училище стала действовать школа юных авиаторов и космонавтов. Как и при многих других авиационных училищах. Когда Михаил перешел в девятый класс, один из друзей предложил:

— Пойдем, посмотрим. Может быть, примут.

Неуверенность объяснялась строгостью медицинской комиссии. В учащихся школы юных врачи видели будущих курсантов, будущих офицеров авиации. Комиссию проходили немногие. Чукавов прошел и был зачислен. Это вдохновило его, вселило уверенность.

Стремление все узнать, изучить охватило с первых же дней, с момента, как увидел аппаратуру. «Щелкнул тумблер, — вспоминает курсант Чукавов, — все сразу ожило, засветилось, задвигалось. Интересно!» Вскоре показали аэродром, самолеты, познакомили с профессией штурмана. «Я думал, что летчик — это на самолете бог, остальные так, пассажиры. Ошибался, выходит. Штурман, оказывается, тоже фигура, главный помощник командира».

Выходит, что так. И на земле — до полета и после возвращения — у него работы хватает, а уж в воздухе — и говорить нечего. Вывод самолета на исходный пункт маршрута, на линию заданного пути, контроль и исправление пути, выход на аэродром посадки... Все это обязанность штурмана.

Михаил еще обучался в школе юных, но училищем, его боевыми традициями уже гордился. Сто восемьдесят семь воспитанников училища, участников боев и сражений стали Героями Советского Союза. Среди них и Николай Гастелло. Шесть воздушных бойцов заслужили высокое звание Героя дважды. Это офицеры И. Х. Михайличенко и Н. И. Семейко, генералы А. К. Недбайло, А. И. Молодчий и А. Я. Брандыс, командарм Т. Т. Хрюкин, заместитель главкома Военно-Воздушных Сил А. Н. Ефимов, летчик-космонавт Г. Т. Береговой. Штурмовики, бомбардировщики. Все больше и больше Чукавов чувствовал себя их наследником. Вот только одно немного смущало: все они кончали это училище, когда оно было летным. Все они летчики, а не штурманы...

— Все выбираешь? Все никак не решишься? — спрашивал Михаила Альберт Шевченко. — Поступай, не раздумывай...

— Дело. Альберт говорит, — вторил Сергей Мулинов и добавлял: — А вообще-то и сам убедишься. Со временем.

Посадка самолета-амфибии после успешного поиска.

Фото И. НИКИШОВА

С курсантами Шевченко и Мулиновым, будущими военными штурманами, Михаил познакомился на аэродроме, когда учащихся школы юных привели к самолетам. Познакомился и подружился. Оба они учились на втором курсе и в порядке прохождения практики уже однажды летали в качестве штурманов-навигаторов.

— Ну и как? — загорелся, узнав об этом, Чукавов. — Расскажите.

— Как? Нормально, — ответил Шевченко, — от взлета до посадки летчик вел самолет по моим расчетам. А вот насчет рассказать... Ты лучше книгу прочитай, «Хронику пикирующего бомбардировщика».

— Книга все и решила, — поясняет Чукавов. — Есть в ней такие слова: «Я пойду бросать бомбы, чтобы отомстить за дедушку». Это сказал штурман самолета Пе-2, бомбардировщика Великой Отечественной войны.

В этих словах Чукавов увидел и всем сердцем понял суть профессии: бомбы — главный калибр оружия самолета-бомбардировщика, находятся в распоряжении штурмана. Он их сбрасывает. Он бомбит неприятеля. И если даже не он нажимает на кнопку электросброса, то расчет этого сброса все равно делает он, штурман.

Еще больше утвердился Михаил в своем выборе, когда сдал экзамены и, уже будучи курсантом, пришел на встречу с Героем Советского Союза генералом

Михаилом Афанасьевичем Лашиным, заслуженным военным штурманом СССР.

Невысокого роста, ладно сложенный, быстрый в движениях генерал как-то сразу завоевал расположение курсантов. «Расскажите, товарищ генерал, как вы бомбили врага, совершали подвиги», — попросил один из них.

— Подвиги? — удивился Лашин. И все увидели, что взгляд его, зоркий и твердый, вдруг потеплел, стал даже веселым. — Вы, наверное, думаете, что авиаторы только и делают, что совершают подвиги. Нет, друзья мои, в жизни все оказывается не так, как вам представляется.

В их годы, наслышавшись о боевых делах авиаторов, он думал примерно так же, но война внесла свои поправки. На войне он просто работал, но старался все делать как можно лучше. Старался точно выйти на цель, точно сбросить бомбы. Были минуты такие трудные, что словами не выразишь. Но и в эти минуты, сжав нервы в кулак, он стремился нанести врагу как можно больший урон. И то, что он делал изо дня в день, из месяца в месяц в течение всей войны, постепенно сложилось в подвиг, в определенное количество уничтоженной техники и живой силы противника, в десятки боевых вылетов, совершенных в рабочие будни и с разными летчиками. Называя фамилии летчиков, своих боевых друзей, с которыми ходил на задания, генерал так и сказал, что он с ними работал...

— Дело как видишь, не в том, кто ты есть, — сказал потом Мулинов Чукавову, — а в том, как ты работаешь и какую цель имеешь в жизни...

— А если точнее, то и в работе, — добавил Шевченко, и пояснил: — Вот мы избрали себе профессию штурмана, это цель нашей жизни. А куда попадем после училища, где будем работать? Может, в бомбардировочной авиации, может, в транспортной, а нам с Мулиновым хочется в противолодочной. Главное-то вроде везде одинаково — вывести самолет на цель или в заданный район, а дальше начинаются частности: в одном случае надо сбросить десант, в другом — разбомбить объект, в третьем — уничтожить подводную лодку. Вот мы и решили... Может, учтут при назначении.

●

— С этого все и началось, — вспоминает Чукавов.

Как и Шевченко с Мулиновым (теперь они офицеры, штурманы противолодочной авиации), он изучает все виды авиации, но предпочтение отдает избранной. Службу в ней он считает наиболее трудной, поэтому заранее готовится к преодолению трудностей; боевые задания по характеру их выполнения — наиболее сложными, поэтому изучает особенности боевого применения противолодочной авиации, характерные черты ее деятельности; специальное оборудование и оружие самолетов — своеобразным и необычным, поэтому изучает его с особой скрупулезностью.

Надо сказать, Чукавов сориентировался правильно. Представьте, ваша машина над морем, море — кругом, куда ни посмотришь: спереди, сзади, справа и слева. Берега нет, он может быть в ста километрах и в тысяче, а вода рядом: поиск подводных лодок в основном ведется с малых и средних высот. Часа через два человеку, не имеющему опыта подетов над морем, может показаться, что вода совершенно рядом, что она под самым крылом...



М. ЧУКАВОВ.

Фото Н. СУХИНОЙ

Часа через два... А ведь противолодочный самолет — это машина с огромным запасом горючего. «Для примера возьмем иностранные, — предлагает Чукавов. — Некоторые из них позволяют вести противолодочное патрулирование до 12—13 часов». Если рассматривать это время относительно техники, то вроде бы ничего особенного — ее работоспособность не понижается. А если относительно человека, штурмана? Ему нелегко. Тем более, что он не просто сидит в самолете, набравшись терпения, а постоянно работает: следит за местонахождением своего самолета, ведет расчеты, ищет цель, скрытую в темных глубинах. Причем не всегда погода бывает хорошей, благоприятной для поиска. Как правило, над морем она плохая — низкая облачность, сильный порывистый ветер, мгла, огромные волны. Летать в плохую погоду трудно.

А если сравнить полет над морем с полетом над землей с точки зрения безопасности? Экипаж самолета сухопутной авиации, потеряв по какой-то причине ориентировку, может летать и восстанавливать ее до тех пор, пока у него есть горючее, и приземлиться, сжигая последние капли, на поле, луг, и, бывает такое, на случайно подвернувшийся аэродром. Противолодочник, прямо скажем, такими «удобствами» не располагает.

Короче, как никому другому — штурману противолодочной авиации надо обладать силой воли, выносливостью, способностью творчески мыслить. И Чукавов об этом знает и всемерно готовится, вырабатывает в себе нужные качества. Спортсмен-разрядник, он играет в футбол, волейбол, баскетбол, бегает на лыжах, прыгает с парашютом. Невысокого роста, плотный, очень подвижный, он в то же время усидчив, терпелив и внимателен. Он может, увлекшись чем-то своим, мгновенно среагировать, сразу ответить на вопрос, хотя он задан кому-то другому.

Каждое дело имеет свою степень сложности. Непросто, например, произвести расчет на выброску воздушного десанта с самолета или группы самолетов. Для этого надо учесть многие факторы: скорость и высоту самолета, силу и направление ветра по высотам, через которые пройдет парашютист при спуске, скорость его спуска в зависимости от его веса и площади купола парашюта... Расчет на поражение малоразмерной подвижной цели обычными бомбами или ракетами тоже дело серьезное. Тем более сложно уничтожить подводную лодку противника, небольшую, по сути дела, точечную цель. Да если она еще и в движении. Да еще под водой, вне визуальной и локационной видимости. Еще труднее, если она атомная. У атомной подводной лодки очень большой диапазон скоростей. А если она еще применит и маневр?

— А она его обязательно применит,— утверждает Чукавов, ясно представляя себе все трудности борьбы с подводными лодками. Именно эти трудности и заставляют его кропотливо изучать аэродинамику, радиоэлектронику, оборудование противолодочных самолетов, тактико-технические данные подводных лодок. Причем аэродинамику он изучает не только как предмет, как науку, раскрывающую физическую природу и закономерности изменения внешних сил, действующих на самолет вообще, но и в частности, то есть аэродинамику основных самолетов, находящихся на вооружении противолодочной авиации.

И это правильно, иначе как же он будет командовать летчику, задавать ему, например, максимально возможные креныпри доворотах и отворотах машины в бою, если не знает возможностей этой машины, ее особенностей.

Чтобы уничтожить подводную лодку, надо знать ее тип, технические данные — скорость, размеры, водоизмещение, глубину погружения, быстроту погружения, средства защиты и маскировки. Надо знать и уметь применять средства обнаружения и оружие своего самолета. Чтобы все это знать, Чукавов перечитал массу учебных пособий, газетных и журнальных статей, технических описаний. Многое теперь ему ясно, понятно. Он берет лист бумаги, карандаш, изображает типовой полет на задание, комментирует его этапы...

Экипаж летит в район патрулирования. Следуя курсом, рассчитанным штурманом, самолет миновал береговую черту, идет над морем. Вокруг, куда ни глянешь, вода. Седые, холодные волны. Мгла сокращает визуальную видимость. Даже в надводном положении лодку заметить не просто, а она ведь, как правило, под водой. Чтобы ее обнаружить, экипаж располагает различными средствами: бортовыми локаторами, радиогидроакустическими буями — РГБ.

Проходит какое-то время, и самолет — в заданном районе. Штурман уточнил место. С точки зрения штурмана-авиатора, район — это довольно большое пространство. Самолет ходит в нем с определенными курсами, с определенными временными отрезками. Пять минут, предположим, туда, пять минут обратно. Зоркое око локатора, пробивая надводную мглу, шарит по волнам. Нет, не видно. Лодка ушла под воду.

— Командир, — говорит штурман пилоту, — применяем буи.

Буи сбрасываются. «Читали об охоте на волков с флажками? — спрашивает

Чукавов. — Приблизительно так же и здесь». Действительно, очень похоже. Предполагаемый район местонахождения лодки обкладывается буями вкруговую. Зная, какой из буев подал сигнал, можно определить местоположение цели.

И вот последнее, главное: бой, уничтожение цели. В распоряжении экипажа целый арсенал средств: акустические торпеды, обычные и глубинные бомбы. «Но это еще далеко не все, — говорит Михаил Чукавов, — для победы нужны и такие факторы, как знание тактики подводного флота, психологическая стойкость, умение быстро реагировать на изменение обстановки, хитрость. Кто управляет лодкой? Человек. И мне, получившему задание уничтожить ее, надо перевоплотиться в того человека, представить себя на его месте, в той обстановке, в которой он оказался. Это позволит мне понять его замысел, перехитрить его, заставить действовать по моему плану. Это и решит исход поединка».

●

Одним из условий победы Чукавов назвал психологическую стойкость. Можно добавить, что это одно из главных условий. Лодка, если она под водой, не способна вести бой с самолетом, не может и обороняться. Она может лишь уходить от ударов. Но победить ее нелегко. Экипаж ведь лодку не видит. Он бросает глубинные бомбы сериями, в надежде ее накрыть. Но это не часто случается. А лодка, обнаружив недалекие взрывы (и даже далекие), может от них отвернуть; может уменьшить скорость или рвануться вперед; может, выключив моторы, лечь на грунт и затихнуть...

Вот где нужно терпение. Вот где нужна сила воли. Запас бортового оружия не так уж велик, если бой затянулся. Не имея достаточной выдержки, его можно легко израсходовать, а лодка уйдет восвояси. Были такие случаи в годы войны. По трое-четверо суток вели поединок с лодкой противолодочные корабли и самолеты, а успеха так и не добивались.

Кроме того, надо иметь в виду и условия боя. Не всегда они идеальны, не всегда ты можешь работать спокойно, караулить подводную лодку, пока она себя не проявит, или бомбить, когда проявила. Скорее наоборот, тебе все время будут препятствовать, и прежде всего истребители. Ты пойдешь в атаку на лодку, а они на тебя. Усталость, вызванная продолжительным патрулированием, нервное перенапряжение — боевой обстановкой, рядом неудачных атак, опасением, что боевая задача останется невыполненной, тоже могут сыграть свою роль: возникнет неуверенность, былые навыки окажутся частично утраченными.

Каждый воин знает, что психологическая стойкость, качество не врожденное, что оно развивается и совершенствуется так же, как знание и практические навыки. Что основой психологической стойкости является идейная убежденность. Большое значение имеет также специальная и техническая подготовка, она укрепляет практические навыки, необходимые для того, чтобы мастерски владеть оружием. Строевая и физическая подготовка тоже играют роль, делают человека сильным и ловким, а сильный и ловкий легче переносит любые трудности и невзгоды.

В средней школе Чукавов еще не слышал о психологической стойкости, не знал этого термина и тем более его сущности. Но именно тогда началось воспитание. Бывая на «Острой могиле», он все больше и больше осознавал долг перед Родиной, перед светлой памятью тех, кто сложил свою голову в годы гражданской войны и в годы Великой Отечественной, чувствовал, что это его обязанность, стать защитником Родины, офицером Военно-Воздушных Сил. Это вошло в сознание постепенно, но верно, твердо. И утверждалось все больше, когда он одновременно учился в девятом—десятом классах и в школе юных при высшем авиационном училище. Он уже видел цель и первым шагом к этой цели была подготовка к экзаменам в средней школе и вступительным здесь, в училище. Они говорили о прочных, глубоких знаниях, они подтверждали упорство в достижении цели.

Уже здесь, в училище, он узнал о психологической стойкости, узнал, что является основой ее, фундаментом, что способствует ее воспитанию. Узнал и сделал правильный вывод. Подтверждением тому — глубокие знания по истории партии и марксистско-ленинской философии, хорошая техническая подготовка и высокие показатели в спорте.

●

Но личная подготовка — это одна сторона дела. Не менее важно, когда успевает весь коллектив, все, например, классное отделение. А в основе высокой успеваемости — и личная ответственность каждого, и помощь друг другу. В этом глубокий смысл: взаимная помощь и выручка в экипаже и группе экипажей — основа боевого успеха подразделения, части.

На втором курсе Михаила Чукавова избрали комсоргом классного отделения. Товарищи видели: он болеет за свой коллектив, помочь товарищу — его душевная потребность. Избрали его и на третьем, убедившись, что он может не только помочь, но и потребовать. А требовательность, она в любом деле нужна, особенно, если это касается восемнадцатилетних ребят. «Все они понимают, все знают, а толчок все равно нужен, на себе испытал», — говорит Михаил, пряча улыбку, и начинает рассказывать о своем отделении, о товарищах.

Ребята все хорошие, дружные. Отлично успевают курсанты Дмитрий Аксенов, Григорий Луференко, командир отделения младший сержант Евгений Сергеев... Все отделение — спортсмены-разрядники, все парашютисты, а Виктор Кривопуст, кроме того, футболист, Владимир Некрасов — волейболист, Юрий Карпов играет в составе сборной батальона по футболу, волейболу и баскетболу. На технической викторине «Отлично знать и содержать боевую технику и мастерски ею владеть» отделение заняло второе место на курсе. Ребята все дисциплинированные, серьезные, задачи понимают. Отчисленных нет. На летной практике показали себя хорошо.

Показал себя хорошо и Чукавов. Он летал в качестве штурмана-навигатора. Он понял, что полет — это практическое воплощение знаний, полученных в классе, он понял, что такое чувство ответственности. Он убедился, что значит штурман на самолете. Ведь только он может точно сказать командиру, где находится их самолет. «Летчику сорок лет, а мне девятнадцать, но дело не в возрасте, летчик признает тебя и оценит, если ты хорошо подготовлен, если ты ему хорошо помогаешь». Он хорошо помогал. «Нормально», — сказал ему летчик, и это было высокой оценкой его штурманских знаний, оценкой первого шага в вождении больших крылатых машин.

Н. ШТУЧКИН

Читайте в следующем номере

- **СОРЕВНОВАНИЮ — ВЫСОКУЮ ДЕЙСТВЕННОСТЬ.**
- ДЕВИЗ СПАРТАКИАДЫ: «ГОТОВ К ТРУДУ И ОБОРОНЕ СССР».

К 30-летию Великой Победы

- **ВКЛАД ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА В ЗАВОЕВАНИЕ ПОБЕДЫ.**
- ЗВЕЗДЫ ПОБЕДНОГО ГОДА.
  Очерк о летчике — дважды Герое Советского Союза В. Алексенко.
- **ЗА ШТУРВАЛОМ ПЕ-2 — ЛЕТЧИЦА МАЛЮТИНА.**
- **МЫ СТРОИЛИ ИЛЫ.**
  Подвиг самолетостроителей в годы минувшей войны.

В помощь авиационным спортсменам

- ЛЕТЧИКУ О ПРАКТИЧЕСКОЙ АЭРОДИНАМИКЕ.
- **ТЕРМИЧЕСКИЕ ВОСХОДЯЩИЕ ПОТОКИ.**

- ОСВОЕНИЕ КОСМОСА ПРОДОЛЖАЕТСЯ.
- **САМОЛЕТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**
- **ЦЕНТРАЛЬНОМУ АЭРОКЛУБУ СССР — 40 ЛЕТ.**

ДРУЗЬЯ МОИ, ДЕСАНТНИКИ

Письма из гвардейской воздушнодесантной Черниговской Краснознаменной дивизии

Как и всякая другая, она состоит из полков, а те — из батальонов. Батальоны — из рот. Роты — из взводов. И самая малая частица — отделение и расчет. Ядро армии. Ее фундамент. От того, как будет поставлена работа в отделении или расчете, зависит успех роты, батальона, полка, дивизии. Успех любой операции. И это не фраза. Разве подвиг «железной девятки» не является тому подтверждением? Так что правильно говорят, что армия начинается с отделения. Как строй начинается с ведущего.

— Сотни отделений и расчетов в дивизии. Можно ли среди них отыскать самое лучшее? — спросил я в политотделе.

— Можно, — деловито ответил гвардии майор Г. Каменир, приглаживая вьющуюся копну волос. — Да, их сотни, но каждое из них так же, как и каждый солдат, офицер, у нас на виду. По итогам года лучшими признаны расчеты гвардии старших сержантов Евгения и Константина Желуденко.



Рисунки Н. Захаржевского.

3. МЫ — ПАРНИ ОБЫКНОВЕННЫЕ

К вечеру поредевший в боях батальон вышел к берегу Днепра. Десантники преследовали гитлеровцев по пятам. Было решено тут же форсировать реку, не дать возможности противнику закрепиться на том берегу.

Штурмовую группу батальона возглавил парторг роты гвардии сержант Акви Курманов. Группа небольшая — всего девять человек. По количеству бойцов — обычное отделение. Но необычное по своему качественному составу: восемь коммунистов и один комсомолец. Имена отважной девятки сегодня знает в Черниговской дивизии каждый. Даже новичок-первогодок. Тогда же они никому не были известны.

Сержанты Иван Володурин, Гендрих Гиндреус, Иван Заулин, ефрейторы Василий Русаков, Петр Сафронов, рядовые Алексей Голоднов, Арсентий Матюк и Георгий Масляков. Девятый — парторг, Акан Курманов.

Дождь выбивал чечетку на речной волне. Рваные тучи, похожие на черные клубы дыма, жались к земле. Утлые лодчонки незаметно миновали середину реки. По мутной воде то и дело шарили острые лучи прибрежных прожекторов, раздирая сумрачный, зыбкий, как волна, горизонт. Грохнул взрыв, подняв в воздух водяной султан. Акан сильнее налег на весла, уходя от разрывов. Вокруг — снова кромешная тьма, и только вспышки от выстрелов на вражеском берегу служили ориентиром для десантников.

Лодку мягко затормозил песчаный берег. Где-то близко вслепую бил фашистский пулемет. Горстка храбрецов, ведомая парторгом, двинулась на штурм вражеской траншеи. Захватили противотанковую пушку и из нее открыли огонь по неприятельским позициям. Почти целую роту немецкой пехоты уничтожили девять советских десантников. Восемь коммунистов и один комсомолец. Плацдарм у[illegible]ржали.

Вскоре Днепр форсировали основные силы батальона. Лавина огня обрушилась на переправу. Переправа, переправа, берег левый, берег правый... Ах, как далеко тогда казался этот берег правый. Очень многие не доплыли до него. Но роты остались ротами, взводы — взводами, отделения — отделениями. Боевыми, сплоченными, неустрашимыми.

Пятачок, захваченный «железной девяткой», расширился. На него переправился весь батальон. «Железные», как их назвали потом, обеспечили успех операции. Всем им Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1944 года присвоено звание Героев Советского Союза. Акану Курманову, Ивану Володурину, Георгию Маслякову — посмертно.

Бой, который вели несколько советских воинов, был рядовым. Сообщение о нем не вошло в сводку Совинформбюро. Он не внес существенных изменений в соотношение сил на фронте. Но из таких смертельных схваток складывалась наша великая Победа. И в дивизии чтят память героев. Есть переходящий красный вымпел имени «железной девятки». Его вручают лучшему отделению.

Гвардейская воздушнодесантная Черниговская Краснознаменная дивизия...

Авторитетная комиссия, проводившая инспекторскую проверку, так и не смогла определить, какой же расчет из двух лучше. Это оказалось невозможным. Как невозможно внешне отличить Костю и Женю.

— Вот этого сказать не могу.

— Что же, расчеты-близнецы?

— Да, как и их командиры.

Братья Желуденко родились в один и тот же день, 12 декабря, в Красноярске. С тех пор они всегда вместе. Еще в школе увлек их мужественный парашютный спорт. Пошли в клуб ДОСААФ. Там сделали свой первый прыжок. Оба влюбились в один парашют... и в двух девушек — Галю и Свету. Как и полагается в таких случаях.

Это было первое «раздвоение» братьев. А до того — все одинаково, все — вместе. Оба поступили в политехнический институт. Но позвало небо, и оба попросились в Воздушнодесантные войска. А институт решили закончить после армии.

И вот служат в отличной артбатарее дважды Краснознаменного полка десантники Константин и Евгений Желу-

денко. Старшие сержанты. Командиры расчетов гаубиц. Отличники боевой и политической подготовки. Специалисты первого класса. Комсгрупорги. Члены комсомольского бюро батареи. Кандидаты в члены КПСС. Перворазрядники-парашютисты и капитаны баскетбольных команд. В общем, черниговцы.

Был такой случай. Дали Косте десятидневный отпуск с поездкой на родину за отличные результаты во Всеармейском смотре спортивно-массовой работы. Только тот, кто не служил, не знает, что значит отпуск на родину для солдата-первогодка. Слов нет, тянуло Костю домой. Там мать, отец, Света. Родные места... Но он отказался ехать один. Подожду, говорит, пока, брат заслужит такое же поощрение. А брату не хватило нескольких секунд на полосе препятствий. Потом, на следующих соревнованиях Женя наверстал утерянные секунды. И командир полка поощрил братьев не краткосрочным отпуском, а на целых двадцать дней...

Мне об этом случае рассказывали всюду: в батарее, в штабе полка, в политотделе дивизии. История эта как добрая легенда рассказывается и пересказывается десантниками-однополчанами, когда соберутся они после трудного похода, в Ленкомнате после собрания или на перекур под сосной.

Атмосфера верности, дружбы, десантного товарищества царит и в расчетах, которыми командуют братья. Смотрят солдаты на своих сержантов и думают: вот это парни, настоящие, деловые. И не подведут командиров никогда: ни на стрельбах, ни на учениях, ни на инспекторской проверке перед дотошными проверяющими.

Интересная жизнь и служба у братьев Желуденко. Обаятельные ребята. Похожи как две капли воды. Я сижу с ними в Ленкомнате. Костя по правую руку. Женя — слева. Чтоб не перепутать. Мать их, Надежда Прокопьевна, работница красноярского завода, отличала сыновей по известной ей примете — маленькой родинке, скрытой от глаз. Командиру же батареи, где служат братья, Павлу Марьяновичу Павловскому — прямо-таки беда: родинки не видать, а командовать нужно...

Беседуем. Говорим о разном. О службе, о жизни, о «гражданке», о девушках. Ведь мы — десантники. Не беда, что служили в разных полках и в разное время. Все равно — однополчане. Черниговцы! Мимо казармы, звеня стеклами окон, проплыла песня. Это первая смена пошла на обед.

В годы мирные,
Как в дни военные,
Подруг любимых нам не забыть.
Мы парни обыкновенные
Умеем верить и любить!

Лучше и не скажешь о Косте и Жене. Обыкновенные парни. Да, они самые обыкновенные, как бы я ни пытался удивить читателя необыкновенностью сержантов, которые не только отлично разбираются в своих безоткатных орудиях («незаменимая штука в бою»), но и в живописи, искусстве, литературе.

Братья Желуденко еще до армии закончили художественную школу имени Сурикова в родном городе. И теперь, в нелегкие дни службы, находят время для этюдов. Красочно оформленная Ленкомната — тоже дело их рук. Сержантов Желуденко волнует в первую очередь, конечно же, служба. Яркая, богатая на героические моменты десантная служба. Но и свежесть кисти неподражаемого Доменико Венециано. Одухотворенность и изысканность метафор Боттичелли. Многоцветная радуга палитры Кустодиева. Строгий ритм полотен Петрова-Водкина...

Таков он современный солдат. Уже не начальное образование, а среднее и даже высшее так же необходимо для него, как кристальность помыслов, чистота поступков, как горячая любовь к делу, которому он служит. В артиллерийской батарее братья Желуденко не исключение. Рядовой Анатолий Шахов закончил институт физической культуры, а рядовой Алексей Ушенин — художественный институт. Сержант Николай Столяров — авиационный техникум. У него первый разряд по парашютному спорту. 10 прыжков сделал в клубе ДОСААФ, остальные — в армии. Николай — командир отделения разведки и солист вокального ансамбля «Дружба».

В батарее меня познакомили со «своим» поэтом Николаем Мирошкиным.

«У всех у нас своя судьба,
В прыжках друзей мы узнавали,
Ценили гордые войска
И дружбу жизнью проверяли», —

продиктовал мне в блокнот Николай. Может, он и не станет поэтом, но настоящим человеком, отличным солдатом — обязательно. Очень верно сказал он о своей службе!

Правильно говорят, что не хлебом единым жив человек. А советский солдат тем более. Знакомясь с жизнью подразделения, я все больше убеждался в справедливости этой истины. Ребята изучают военное дело, занимаются политподготовкой, участвуют в кружках художественной самодеятельности, ходят в драматический театр, проводят читательские конференции, встречаются с ветеранами армии. Таковы солдатские будни.

Что читают воины из расчетов Желуденко? И сами братья? Красноречивый ответ на этот вопрос получил в полковой библиотеке. В читательских формулярах десантников Александр Пушкин и Лев Толстой, Михаил Светлов и Расул Гамзатов, Николай Островский и Эрнест Хемингуэй. В подразделении, незадолго до моего приезда состоялась читательская конференция по роману Кулешова «Голубые молнии». В романе — широкая панорама жизни воинов-десантников. Некоторые даже десантировались с книгой, настолько близки и понятны были воинам ее герои. И похожи на них. Представляете: в десантном рюкзаке рядом с обоймой патронов, сухарями — книга. Как необходимый компонент боевой и политической подготовки.

Эстетическое воспитание солдата... Не слишком ли громко для того, кто призван в первую очередь держать в руках оружие? Ведь было же мнение, что «музы молчат, когда разговаривают пушки». Устарело, кануло в прошлое.

...До мельчайших подробностей помнится то комсомольское собрание, на котором решили создать литературно-музыкальный клуб «Прометей» с целью пропаганды лучших образцов советской и зарубежной литературы, музыки. В тот день спорили, сомневались, предлагали, опровергали. Первое заседание прошло в солдатском кафе. Тема — «Ленин и музыка». Солдаты слушали Бетховена, Моцарта, Чайковского — музыку борьбы и жизни. А потом участники художественной самодеятельности исполнили любимые песни Ильича. Песни сменялись стихотворениями о Ленине. Притом стихи звучали на разных языках народов СССР. Виктор Коншин читал на русском, Игорь Биляк — на украинском, Заур Магомедов — на грузинском, Хачик Оганесян — на армянском.

А вот литературный вечер «Строка, оборванная пулей» провели на берегу речки, в районе учений, в перерыве между «боями». На том самом месте, где шли когда-то кровопролитные бои с врагами, где еще до сих пор мальчишки находят стреляные гильзы, каски, осколки искореженного металла.

Вместо сцены — лесная поляна. На белоствольной березе табличка с именами погибших поэтов. Под ней — «Вечный огонь» памяти, зажженный в гильзе снаряда. Вечереет. Как колокольчики звенят на ветру листья. Косые лучи солнца высвечивают лица солдат. Они читают строки, которые где-то, на каком-то участке фронта были оборваны, может, шальной пулей. А потом вечерняя поэтическая поверка. Имена снова в строю, на поверке у потомков. И будто раздвинулась поляна. Вышли из лесу, из окопов Всеволод Багрицкий, Михаил Кульчицкий, Павел Коган, Мирза Гелован, Елена Ширман, Муса Джалиль, Татул Гурян...

50 имен на поэтической поверке. 50 человеческих судеб, стремившихся высказать себя в звучащем слове и задавленных влажной глухотой братских могил. Жизнь оборвалась. Но не обрывается связь поколений. Связь времен. Об этом точно сказал, истекая кровью на смоленских полях, политрук пулеметной роты Николай Майоров:

«Что гибель нам? Мы даже смерти
выше.
В могилах мы построились в отряд
И ждем приказа нового. И пусть
Не думают, что мертвые не слышат,
Когда о них потомки говорят».

Дивным светом лучились глаза молодых солдат, когда звучали эти строки.

Учения продолжались. Только уже на полигоне. Крепче сжимали солдаты оружие. Знали: служат за себя и за тех парней, что остались лежать на полях минувших боев.

«Прометей» помогает формировать у молодых десантников способность оценивать, что является прекрасным, а что безобразным в общественной жизни, искусстве. Литературные вечера, отличающиеся военно-прикладной направленностью, прививают понимание красоты воинского подвига, ратного труда.

Так что музы в строю. Как солдаты.

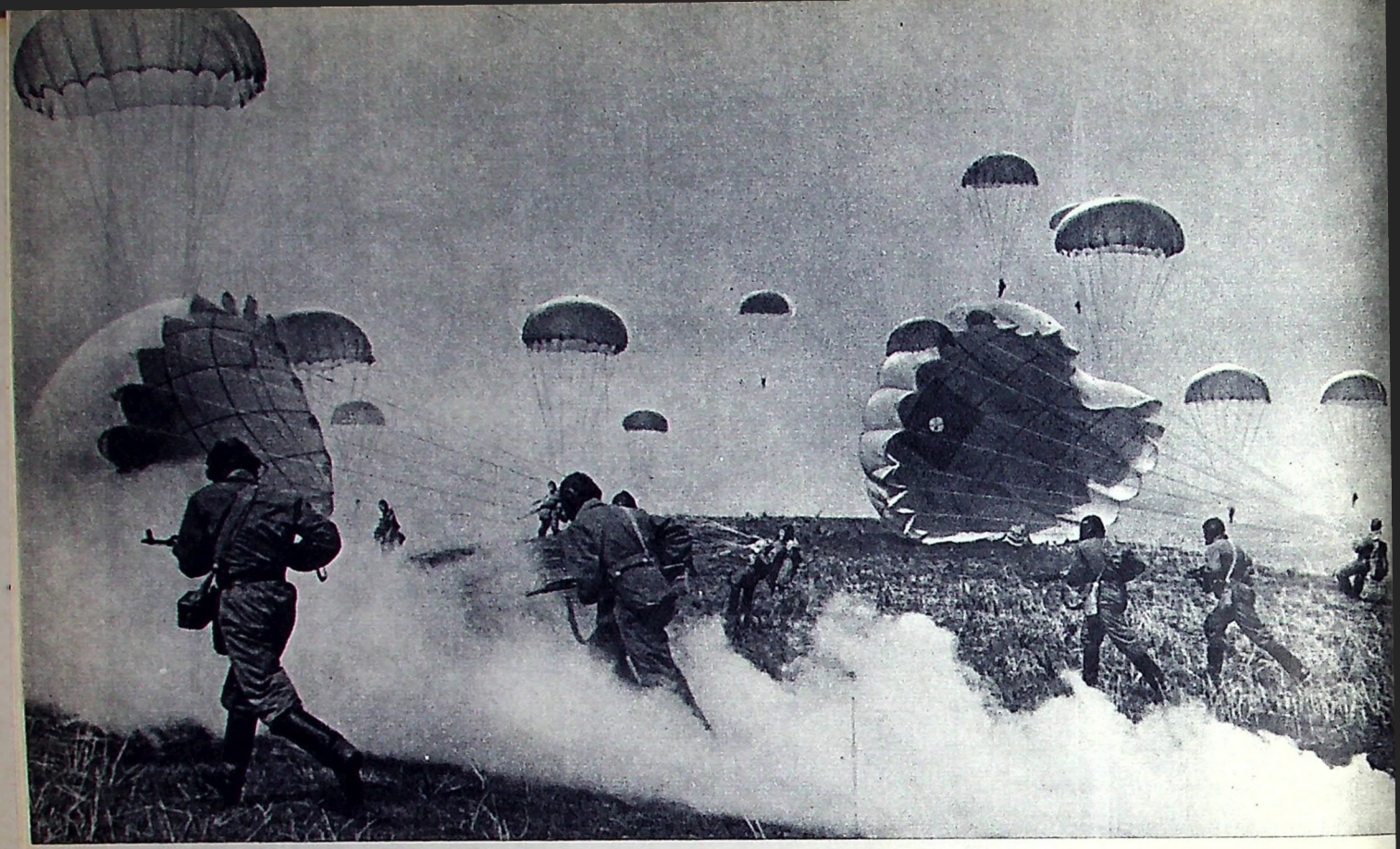
В чем еще сила воинов из расчетов братьев Желуденко? Вернее, что помогло им стать лучшими в дивизии?

— Боевые традиции, которыми так богата история Черниговской дивизии. Верно воспринятый подвиг отцов живет в делах молодых.

В списках личного состава — имя Героя Советского Союза Леонида Проценко. Рядовой Проценко служил в этой батарее. Теперь он здесь навечно по приказу министра обороны. Как и его подвиг навечно в сердцах однополчан.

В казарме на невысоком постаменте — аккуратно убранная кровать. Это его кровать. Его тумбочка. Книги, которые он читал. Гимнастерка, которую он носил, изрешеченная вражескими пулями. Все это его, Леонида Проценко. Как и каждого из воинов батареи.

...Гитлеровцы яростно штурмовали плацдарм. Огнем и контратаками они пытались сбить десантников с берега. Огонь противника не позволял поднять голову. По наблюдательному пункту командира батареи капитана Гридина



Смело, решительно действуют в тылу «противника» десантники. Приземлившись, они спешат захватить указанный плацдарм (вверху слева).

Еще не погас купол парашюта, а командир подразделения гвардии лейтенант В. Пересторонин осматривает поле «боя», оценивает обстановку (вверху справа).

Заняты исходные рубежи. Предстоит нанести решающий удар. На переднем плане (слева направо): старший радиотелеграфист гвардии ефрейтор Н. Пахмутов, командиры отличных подразделений гвардии старший лейтенант Ю. Гугля и гвардии лейтенант В. Капсулин (внизу слева).

И вот атака — стремительная, мощная неудержимая (внизу справа).

Фото В. СУХОДОЛЬСКОГО





непрерывно били вражеские минометы. После длительного мощного обстрела переднего края нашей обороны гитлеровцы поднялись в новую контратаку. И в эту критическую минуту оборвалась связь. Командир приказал Проценко устранить повреждение:

— Скорее. На тебя вся надежда...

Солдат добежал до реки, а порыва все нет. Бросился в ледяную воду, держа кабель в руке. Метров через десять провод выскользнул из рук. И тут же мощный взрыв ослепил глаза. Ранило в руку, плечо. Усилиями воли Леонид быстро зачистил концы кабеля и... жгучая боль хлестнула все его тело. Сплошная тьма заволокла все вокруг. Мертвая тишина. И только звучит в сознании голос командира: «На тебя вся надежда».

Батарея молчала. И тогда Леонид леденеющими руками свел концы провода и зажал окровавленными зубами, пропустив через сердце боевой приказ.

Спустя минуту орудия открыли огонь. Под управлением командира батареи отбивал контратаку гитлеровцев весь дивизион.

Родословная подвига воинов полка берет свое начало еще с ноября 1918 года. Яркой страницей в его истории стала 72-дневная оборона Уральска, осажденного бандами Колчака. В марте 43-го под Сталинградом полк стал гвардейским. В апреле 45-го — Краснознаменным. Более двух тысяч однополчан награждены орденами и медалями. Восемь гвардейцев стали Героями Советского Союза. А всего их в дивизии — пятьдесят.

В мирные дни, в феврале 1968 года, полк за успехи в боевой и политической подготовке был награжден вторым орденом Красного Знамени. Те, кто служил в полку в 60-е годы, уже давно дома. А фотографии их до сих пор висят в Ленинской комнате батареи — сержант В. Безруков, ефрейторы В. Цытый, В. Бригинец, рядовые А. Селезнев, Н. Шпунт. Это герои мирных будней — классные специалисты, спортсмены. Останутся здесь, наверное, и фотографии лучших воинов из расчетов братьев Желуденко. Как напоминание будущим поколениям десантников, как надо служить.

В Ленкомнате — негде яблоку упасть. Пришли солдаты, офицеры. Говорили о нелегких перипетиях службы, о чести и гордости десантника. Каждый вспоминал свое. Уютно и тепло в Ленкомнате. А на окне — сноп непахнущих зимних цветов. За фиолетовой хмарью широкий простор равнины, кое-где подернутый островками леса. На сотни верст окрест, в искрящих снегах — милая сердцу Русь, Россия!..

Подул ветерок, и тронулись в путь облака. Плыли они в голубой высокости мимо окон казармы в сторону заиндевевшего леса. Стройно. Величаво. Без суматохи и толчеи. И там, где они проплывали, оставались темноватые следы на снегу. Вскоре запуршило. Завьюжило. Ненастная погода замела все пути-дороги. И только облака, не нарушая стройной гармонии своих порядков, как дивизия на марше, шли вперед, вперед, вперед...

Трудно зимой на учениях. Бездорожье. А надо только вперед. Сколько дорог за плечами водителя Владимира Агеева, чемпиона дивизии по самбо, он, наверное, и сам не помнит. Потому что начал работать водителем еще дома. Приходилось ему водить и ЗИЛ и ГАЗ по размытому дождями чернозему, по весенней распутице. Шофер он с опытом. Пришел в армию уже сложившимся специалистом. Но десантные дороги — дело совсем другое. Дома Владимир заводил машину не спеша, а тут нормативы. По тревоге надо оставить казарму, прибежать в автопарк, завести застывший двигатель. На все даны считанные минуты. И тут надо быть не только заправским шофером, но и хорошим спринтером.

А потом — зашвартовать машину на платформу, загрузить в самолет и десантировать на многокупольной системе. На каждую операцию опять-таки свой норматив. Много маршрутов на счету Владимира. Но как бы ни были они сложны, его машина всегда в исправности, точно в срок приходит в назначенное место.

Так было и в тот раз, когда расчеты сержантов Желуденко ехали на выполнение учебно-боевой задачи. Ровно через час на стрельбище уже должен раздаться первый выстрел. Время торопит, а тут, как назло, последовали вводные:

— Справа самолеты «противника!»

— На машине «пожар»!

В тот день личный состав расчета, где водителем Агеев, побывал во многих передрягах: «попадал» в зону действия ядерного взрыва, следовал к цели в густом тумане. И несмотря ни на что, вовремя расчехлили свои гаубицы подчиненные сержантов Желуденко. Отличные ребята служат здесь. Крепыши. Сибиряки. Рабочая косточка. Под стать сержантам. Наводчик Александр Рязанов, заряжающий Ризо Тору а, снарядный Виктор Иванов, установщик Алексей Федосов, зарядный Алексей Масягин. Современный бой — коллективный. Поэтому успех расчета зависит от каждого из них.

...Вечерние сумерки сгустились над притихшим полигоном. Возле гаубиц хлопотали десантники. Сегодня у них зачетные ночные стрельбы.

Высыпали звезды. Обломок серебристой луны повис на вершине сосны. Ночную тишину нарушил нарастающий гул моторов. Вдали, на опушке леса, замерцали огоньки мишеней. Слился с прицелом наводчик Рязанов. Рядовой Марков передал на огневую позицию координаты цели. Зарядный установил заряд. Установщик поставил взрыватель на «осколочный». Командир расчета Евгений Желуденко поднял флажок. Значит, расчет к бою готов. За ним показался флажок Константина Желуденко, Василия Паршкова, Владимира Борисова — лучших сержантов батареи.

Командир дал приказ. И батарея ударила залпом. Выстрелы всколыхнули тишину. Качнулись звезды. Покатилась луна, увязая в тучах.

Светящееся коромысло трассы повисло над полем. Оно на какую-то долю секунды связало ствол гаубицы с целью. Попадание. Выстрелы гремели один за другим. Небо перечеркнули десятки огненных линий — боевых автографов десантников...

Так идет служба в отличной батарее, которая теперь борется за батарею отличников. День за днем. Дни спрессованы в недели, недели в месяцы. Плотно. Как патроны в обойме.

И другой вечер. Костя и Женя Желуденко готовились в наряд. Завтра батарея заступает в караул. Подшивали свежие подворотнички, до блеска чистили сапоги.

Задумался Евгений Желуденко. О чем? О письме, только что полученном от Гали? Или о том, что предстоят сложные учения с ночным десантированием на незнакомую местность? Вспомнил сержант, что все еще хромает строевая у рядового Мирошкина и что надо бы проверить конспект по политподготовке у ефрейтора Галиева.

Дежурный по батарее зычным голосом скомандовал:

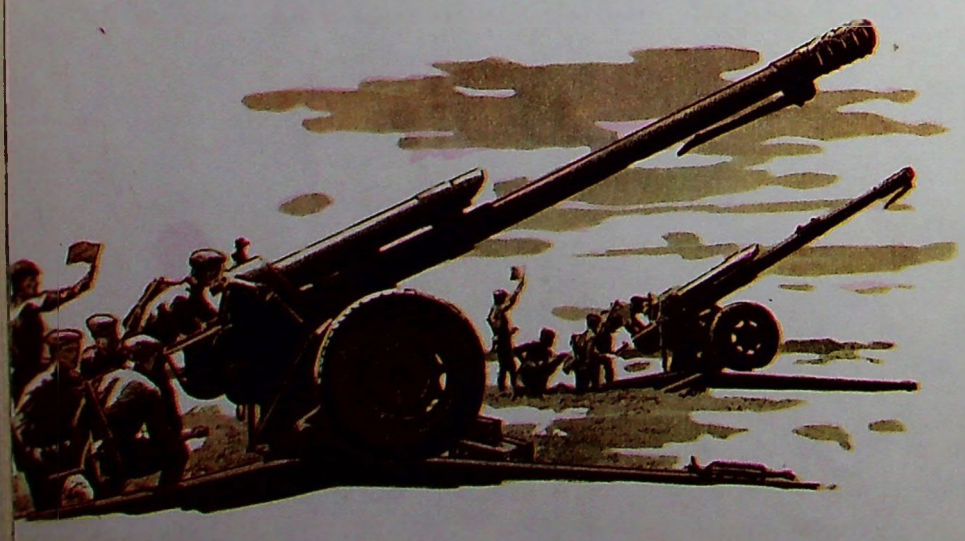
— Батарея, на вечернюю поверку ста-новись! Равня-йсь! Смирно!

— Гвардии рядовой Проценко.

— Герой Советского Союза гвардии рядовой Проценко пал смертью храбрых в боях с немецко-фашистскими захватчиками за свободу и независимость нашей Родины!

— Гвардии старший сержант Желуденко!

— Я..



Владимир ЛЕСОВОЙ

Активисты оборонного Общества

ОБЩЕСТ-ВЕННЫЙ ИНСТРУК-ТОР ПИВОВА-РОВ

Игорь Пивоваров жил и рос в Ставрополе, среди мужественных и смелых людей Северного Кавказа. Там и учился, овладевал профессией строителя. А когда выпадали свободные минуты, шел на спортивную площадку — играл в баскетбол. Еще тогда преподаватели обратили внимание на шустрого, смелого паренька. Был он активным на лекциях, а на практических занятиях показывал деловую сноровку.

Как-то в техникуме Игорь увидел объявление, зовущее в небо. Решил пойти в спортивный клуб.

Переступив порог кабинета, Игорь увидел девушку и застенчиво спросил:

— У кого тут записаться? Я читал объявление... Хочу научиться прыгать с парашютом.



Игорь Пивоваров проводит занятия с будущими парашютистами Кисловодского горкома ДОСААФ.

Фото И. ЦЫГАНКОВА

Люба Мясищева, инструктор клуба, улыбнулась:

— О, какой ты несмелый! А ведь у нас ребята — орлы. Недаром самые высокие горы и чистое небо им знакомы.

— И я сумею с ними познакомиться, — уже смелее ответил Игорь.

— Поживем — увидим, — согласилась Люба. — Но учти: цыплят по осени считают, а она — не за горами...

— Орлят, — сказал бы я.

— Да ты — сообразительный парень! Ты, видать, и в самом деле из породы орлиной...

— Что тут удивительного? В горах живем, по соседству с орлами. Люба Мясищева сказала, когда придти на занятия, и добавила:

— Смотри не опаздывай, у нас не любят недисциплинированных...

И вот первый урок, словно в начальной школе. На занятиях Пивоваров узнал что такое парашют Д-1-8 и ПД-47. Изучил их. Затем — наземная подготовка, тренировки на тренажере Проничева.

Первый прыжок окрылил Пивоварова. Он полюбил небо, парашют на всю жизнь.

После окончания техникума Игоря направили в Кисловодск. Стал он работать в сантехуправлении слесарем. Живой, энергичный, приковал внимание к себе многих ребят. В общежитии все чаще заходил разговор о прыжках.

— А что, если создать у себя кружок? — предложил кто-то.

— Хорошая идея! — поддержали ребята.

Занятия вела спортсменка-парашютистка Тамара Батаева. Игорь Пивоваров помогал ей. А когда пришло время Игорю идти в армию, провожали его все кружковцы.

В городском военкомате знали об увлечении Игоря и направили его на службу в воздушнодесантные войска.

— Трудно было, но интересно, — вспоминал Пивоваров, — очень помогли знания, которые приобрел в авиаспортклубе ДОСААФ.

Игорь был зачислен в учебное самоходно-артиллерийское подразделение. Здесь он проявил свои способности и успешно прошел курс обучения — ему присвоили звание сержанта.

Сержант Пивоваров готовил к прыжкам молодых солдат, помогал им укладывать парашюты, вместе с ними на учениях выполнял боевые задания «в тылу противника».

Занимался военным делом Игорь с большим увлечением. Старшие похвально отзывались о нем, ставили другим в пример.

После армии И. Пивоваров снова вернулся в свой родной город. Нередко он вспоминал армейскую жизнь, воинскую дружную семью, прыжки... Ему снова хотелось испытать то необыкновенное чувство, которое заполняет душу во время свободного падения. Решил поехать в Ессентуки, снова зайти в спортклуб.

— Здравствуй, здравствуй, Игорь! — радостно встретил его инструктор Геннадий Батаев. — Где думаешь приземлиться?

— Я уже приземлился, — ответил Пивоваров, — На земле Ставропольской, ближе к заснеженным горам.

— Неужто опять в Кисловодске?

— Да, конечно, ведь Кисловодск — мой любимый город.

— Это неплохо: недалеко от нас. Отсюда и горы, как на ладони. Давно не прыгал?

— Почти два года.

— Ну ничего — давай подключайся. И сам будешь тренироваться и нам поможешь, ты ведь десантник, а мы готовим им пополнение. Поможешь?

— Конечно!

Пивоваров начал приезжать на электричке на занятия. Только за год совершил около шестидесяти прыжков. Учился сам и одновременно помогал своему клубу готовить молодых парашютистов.

При Кисловодском городском военкомате работали курсы для будущих воинов. Горком ДОСААФ и Кисловодский горвоенкомат пригласили Пивоварова обучать призывников. Общественный инструктор И. Пивоваров стал активным помощником.

Кисловодскому горвоенкомату три года подряд за хорошую военно-спортивную и военно-патриотическую работу с молодежью вручается переходящее Красное знамя Ставропольского крайкома КПСС и крайисполкома. Недавно парашютист первого разряда Игорь Ильич Пивоваров награжден значком оборонного Общества «За активную работу».

И. АКИМОВ,
капитан в отставке

Итоги социалистического соревнования авиационных организаций ДОСААФ за 1974 год

Бюро Президиума Центрального комитета Всесоюзного добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР) и Президиум Центрального Комитета профсоюза авиационных работников подвели итоги социалистического соревнования авиационных организаций ДОСААФ СССР за 1974 год.

В совместном постановлении отмечается, что в 1974 определяющем году девятой пятилетки учебные авиационные организации ДОСААФ, выполняя социалистические обязательства, улучшили свою работу: выше стали результаты авиационных видов спорта, совершенствовалась учебная база, повысилась безопасность полетов, увеличилось число ударников коммунистического труда.

За успешное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств переходящие Красные знамена ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиационных работников и денежные вознаграждения присуждены:

— Волчанскому авиационному училищу летчиков ДОСААФ

Социалистическому соревнованию — высокую действенность

Организация объективного контроля

Подведены итоги социалистического соревнования учебных авиационных организаций ДОСААФ за 1974 год. В числе передовых и Волчанское авиационное училище летчиков. Мы попросили начальника училища Дмитрия Кузьмича Кобеца рассказать об одном из многих факторов, обеспечивших успешное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств — контроле за проведением летной работы. Накопленный в училище опыт заслуживает внимания всех клубов. О нем и рассказывается в статье.

●

Случай, разобраться в котором было бы не просто.

По количеству вылетов, порядку и организованности, трудолюбию всего личного состава аэродром напоминал хороший улей в погожий день. Самолеты, согласно плановой таблице и воле руководителя полетов, взлетали и садились, не мешая друг другу. Воздушное пространство, хотя и было весьма ограниченным, однако позволяло производить учебные полеты ритмично, в полной безопасности.

...И вдруг! Самолет не прилетел, а буквально ворвался в круг полетов из соседней пилотажной зоны с какого-то неестественного округлого переворота с небольшим креном. Затем самолет нехотя перешел в набор высоты и с боевым разворотом вправо ушел от аэродрома.

Через три часа, когда были закончены полеты, курсанты училища имели возможность во время анализа полета с помощью данных объективного контроля убедиться в том, как нарушение выполнения задания курсантом Пильщуком привело к грубой ошибке в технике пилотирования.

Видимо, он забыл, что на борту самолета находился объективный «судья», который привезет на землю информацию о всех действиях курсанта. Этот судья — система автоматической регистрации параметров полета (САРПП-12).

Необходимость объективного контроля обусловлена самим характером летной работы, ее особенностями, присущими всем учебным авиационным организациям.

Волчанское авиационное училище летчиков ДОСААФ СССР готовит инструкторов-летчиков для учебных авиационных организаций Общества на различных типах самолетов, вертолетах и планерах. Старт и воздушное пространство бывают загружены до предела. Удаленность пилотажных зон от аэродрома, как правило, исключает возможность визуального наблюдения за летающими самолетами и не позволяет руководителю полетов принимать меры в случае уклонения курсанта из своей зоны или при взаимном сближении самолетов в соседних зонах.

Без помощи технических средств невозможно при самостоятельных полетах по маршруту точно определить место прохождения самолета над поворотными пунктами и выдерживание курсантом режима полета по высоте, скорости и направлению. Курсанту ввиду малоопытности крайне трудно, а иногда и невозможно проанализировать ошибки в технике пилотирования и эксплуатации авиационной техники при выполнении фигур пилотажа.

А как руководителю определить содержание и последовательность выполнения курсантом фигур пилотажа в зоне, не предусмотренных заданием? Как обеспечить помощь экипажу при возникновении особого случая в полете?

Условия летного обучения требуют внедрения в повседневную практику таких средств контроля за действиями курсанта и постоянного летного состава в полете, которые позволяют на основе инструментальных данных определить основные параметры полета, а также работу авиационной техники.

Использование данных объективного контроля позволяет не только анализировать действия экипажей и работу авиационной техники, но и проводить в жизнь мероприятия, направленные на повышение качества летной подготовки и методики летного обучения, на предотвращение летных происшествий и предпосылок к ним.

●

Из всех существующих ныне бортовых и наземных технических средств объективного контроля в нашем училище широко используются магнитофоны различных типов, самописцы К2-713, К2-717, К2-717м; фотоконтрольные приборы и система автоматической регистрации параметров полета (САРПП-12).

На магнитофонную ленту записывается вся радиоинформация, проходящая на рабочих учебных каналах управления полетами, на трассовом, а также канале пеленгации. Последний используется, в частности, для записи данных, передаваемых на борт по запросу экипажа о магнитном пеленге самолета и месте самолета (запрос АРП и РЛС).

Бортовые самописцы типа К2-713 и К2-717 на протяжении всего полета регистрируют приборные значения высоты и скорости в масштабе реального времени, что позволяет оценивать действия курсантов и летчиков при выполнении фигур пилотажа в зоне, полете по маршруту и выполнению других элементов. Система автоматической регистрации параметров полета (САРПП-12), помимо высоты и скорости, дает показания о вертикальной и продольной нагрузках, оборотах двигателя, отклонениях стабилизатора, позволяет получить данные о включении и выключении или отказе определенных агрегатов самолета.

По временным отметкам на лентах самописцев и пленках САРПП-12 можно определить насколько точно экипаж выдерживал заданное время начала и окончания того или иного маневра, а также точные данные и об общей продолжительности полета.

Выдерживание экипажем места пилотажа в зоне и точность полета по маршруту мы контролируем с помощью проводки на планшете по данным, передаваемым планшетисту оператором РЛС. Однако без фотографирования экрана РЛС такой контроль за местоположением самолета нельзя считать объективным, так как оператор и планшетист,

и ЦК профсоюза авиаработников

(начальник училища Д. Кобец, заместители начальника — В. Гилизидинов, В. Балашов, председатель месткома Г. Пасенок);

— Ульяновскому аэроклубу (начальник аэроклуба Г. Морозов, заместители начальника Ю. Сидоров, В. Глотов, председатель месткома Н. Мясников);

— Богодуховскому аэроклубу (начальник аэроклуба П. Глазунов, заместители начальника Г. Пономарев, И. Яровой, председатель месткома П. Краюшкин.

— Фрунзенскому авиационно-спортивному клубу (начальник авиаспортклуба В. Дементьев, председатель месткома В. Сизов).

Вторые места заняли Калужское авиационно-техническое училище (начальник В. Никишин), а также учебно-спортивные авиационные организации, где начальниками В. Мамонтов, А. Аносов, Н. Малов.

На третьем месте — аэроклубы, где начальниками В. Лагутин, И. Леонтьев, С. Кабанов и Ф. Коваленко.

Вместе с тем Бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР и Президиум ЦК профсоюза авиаработников обратили внимание Центральных комитетов ДОСААФ Украины и Молдавии, председателей Костромского, Липецкого, Воронежского, Сумского, Ростовского, Запорожского, Ворошиловградского, Ровенского, Московского и Ленинградского городских комитетов ДОСААФ, а также руководителей соответствующих авиационных организаций на недостатки в летной и воспитательной работе, и потребовали принять меры к их устранению.

Бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР и Президиум Центрального Комитета профсоюза авиаработников обязали руководителей авиационных организаций, комитеты ДОСААФ и комитеты профсоюза авиаработников развернуть социалистическое соревнование за успешное выполнение планов подготовки авиационных специалистов в 1975 завершающем году девятой пятилетки, усилить работу по мобилизации коллективов на выполнение социалистических обязательств, принятых в ознаменование 30-летия победы в Великой Отечественной войне.

снимая координаты с экрана РЛС и нанося их на планшет, могут допустить ошибки.

Нашей заботой является и то, чтобы научить постоянный летный состав с помощью палеток, шаблонов, других простейших приспособлений и просто «на глаз» по данным лент самописцев и пленок фотоконтрольных приборов и системы САРПП-12 непосредственно на старте (между двумя вылетами экипажа по одному и тому же упражнению) определять отклонения в действиях курсантов, выходящие за пределы допустимого.

Однако если анализ лент самописцев мы производили на старте, то расшифровка пленок непосредственно на старте пока что для нас желанная мечта. Из-за сложности их обработки и дешифрирования пленки поступают в распоряжение летных командиров лишь к началу разбора полетов.

Устранить этот недостаток можно лишь при условии, если училище будет обеспечено соответствующей аппаратурой для обработки пленок.

●

Технические (бортовые и наземные) средства объективного контроля лишь тогда окажутся полезными, если они эксплуатируются постоянно, а не от случая к случаю, когда требуется, как говорится, кого-то в чем-то уличить или кому-то что-то доказать. Неоценимы возможности объективного контроля в улучшении методики обучения, обеспечении мер безопасности, совершенствовании летного мастерства, пропаганде опыта выполнения полетных заданий.

Приведу пример. При выполнении прямого высшего пилотажа по программе мастеров спорта мы обратили внимание на тот факт, что в ходе двойной восходящей бочки на горке с углом 60° с последующим переворотом через крыло (после вертикальной восьмерки с полубочками на восходящей траектории) при одинаковой скорости и перегрузке, когда переводится самолет на горку для выполнения двойной бочки, результаты у курсантов бывают разные. У одних скорость ввода в переворот при сохранении заданного угла горки была эволютивной (безопасной), а у других меньше эволютивной, что грозит срывом самолета в штопор.

Анализ записи на пленке САРПП только по перегрузке показал, как важно уловить момент начала создания перегрузки, темп ее нарастания, прекращения и изменения в процессе выполнения двойной бочки. Опыт лучших пилотажников становился достоянием остальных.

Чтобы всерьез заниматься организацией объективного контроля, наиболее эффективно использовать его в обучении курсантов летному делу, мы провели целый комплекс мероприятий. С летным и инженерно-техническим составом изучили документы, определяющие назначение объективного контроля, порядок его организации и предъявляемые к нему требования, разработали обязанности должностных лиц при организации объективного контроля, оборудовали класс объективного контроля.

В классе имеется описание технических средств контроля, аппаратура дешифрирования и демонстрации результатов дешифрирования на экране, места хранения пленок и лент бароспидограмм, комплекты тарировочных диаграмм, графиков, шаблонов и палеток, необходимое количество рабочих мест для группы дешифровщиков, столы и стулья для занятий с летным составом и курсантами на группу в 20—25 человек, необходимые таблицы, графики, образцы заполнения карточек и протоколов дешифрирования, записей эталонных упражнений по отдельным видам полетов.

Мы изучили средства объективного контроля, порядок тарировки приборов, их эксплуатации в полете, составили тарировочные диаграммы, графики и шаблоны на каждый бароспидограф и прибор САРПП-12, оборудовали лабораторию для обработки фотопленок, создали внештатную группу объективного контроля для обработки пленок и лент, их дешифрирования, снаряжения кассет, составления протоколов и карточек дешифрирования и ведения учетной документации. С участниками этой группы изучили виды и характер полетов, выполняемых в училище и подлежащих дешифрированию. Они обстоятельно познакомились с опытом эксплуатации и обработки данных объективного контроля в одной из авиачастей ВВС. Периодически проводим занятия с летным составом о порядке использования данных объективного контроля, правилах эксплуатации аппаратуры.

Так объективный контроль за действиями летного состава и работой авиационной техники вошел в практику полетов. Чтобы не было обезлички в работе с аппаратурой и материалами объективного контроля, завели несколько журналов.

В «Журнале учета выдачи кассет» предусмотрены графы: дата выдачи, тип кассет, количество, номера, в какие подразделения выданы, расписка получившего и сдавшего кассеты.

Выдает кассеты один из членов группы объективного контроля, получает — специалист по электроспецоборудованию. После того как кассеты использованы на самолетах, они сдаются в группу объективного контроля для обработки, где также учитываются в журнале по графам: дата поступления пленок, время полета, наименование материалов (лент), количество, бортовой номер самолета, расписка принявшего и сдавшего ленты, время дешифрирования, дата, время и расписка получившего протоколы.

Протоколы и карточки дешифрирования получают для первичного анализа выполнения полетных заданий командиры подразделений, их заместители и штурманы.

Суммирование нарушений в одном документе в хронологической последовательности дает материал для анализа недостатков и нарушений в летной работе и эксплуатации авиатехники.

В отдельной тетради или журнале ведется учет неисправностей аппаратуры объективного контроля.

Наряду с техническими средствами предусматриваются у нас и другие меры контроля за полетами самолетов. Вылеты производятся в установленное плановой таблицей время. Курсанты, летчики, техники самолетов и старший инженер полетов имеют на руках выписки из плановой таблицы. Это позволяет добиваться ритмичной работы на старте, исключает случаи вылета незапланированных курсантов, быстро установить причину и виновников срыва очередного вылета самолета.

За летающими самолетами ведется непрерывное наблюдение, которое осуществляется визуально руководителем полетов и группой наблюдающих с помощью оптических приборов (бинокляй и ТЗК) и проводкой самолетов на планшете с использованием РЛС.

Организация объективного контроля в сочетании с другими мерами обеспечения полетов позволила нам выполнить план подготовки молодых специалистов, внести свой скромный вклад в обеспечение обороноспособности нашей великой Родины.

Д. КОБЕЦ,
начальник авиационного училища летчиков ДОСААФ СССР

г. Волчанск

Воспитанники ДОСААФ



ПАРАШЮТИСТ — ПОЛЯРНЫЙ ЛЕТЧИК

...В конце сентября 1973 г. у морских ворот Ленинграда — причала гавани Васильевского острова пришвартовался дизель-электроход «Обь». Судно, как известно, дрейфовало во льдах Антарктиды 1015 километров. Среди полярников — летчик из Владимира мастер спорта Николай Шпагин. Он рассказывает:

— Перед экипажами самолета «Ан-2» и вертолета «Ми-8», прикомандированных к «Оби», ставилась задача провести разгрузку дизель-электроходов «Обь» и «Наварин», обеспечить всеми необходимыми грузами станции Молодежную, Мирный, Ленинградскую. Крепко подружились мы с учеными. Вместе с ними на борту нашего самолета совершали научные рейсы над Антарктидой, были гостями австралийской станции Моусон...

Николая Шпагина многие помнят как спортсмена-парашютиста.

Н. ШПАГИН.

...Долина огромной чашей предстала перед взором ребят, приехавших сюда на тренировочные сборы. Высокие горы, покрытые искрящимся снегом. И солнце. В Москве уже давно холодно, а здесь — тридцатиградусная жара.

— Вот красота! — заметил Володя Чижик, высокий весельчак, мастер спорта из Москвы. Николай в ответ утвердительно кивнул головой. Ферганская долина, о которой владимирский парень Николай Шпагин имел только географическое понятие, теперь развернулась перед ним во всей красе. Все здесь было новым для него.

Организаторов всесоюзных соревнований и тренировочных сборов парашютистов не случайно привлекла эта долина. Безоблачное небо, штилевая погода позволяют проводить прыжки с самолетов с различной высоты в любое время года. Своим пребыванием здесь, в Фергане, Николай был обязан старшему тренеру сборной команды СССР Павлу Андреевичу Сторчиенко. Это он обратил внимание на атлетически сложенного спортсмена на первенстве РСФСР во Владимире и пригласил Шпагина в сборную команду страны. Николай был рад, что мог тренироваться вместе с Владимиром Гурным, Владиславом Крестьянниковым, Валентиной Селиверстовой, Олегом Казаковым.

В Фергане Шпагин прошел отличную школу мастерства. Совершал прыжки с различных высот: от одного до четырех километров, участвовал в соревнованиях. За это время сборная команда Советского Союза обновила 13 мировых рекордов. Николай установил семь.

В детстве Николай вместе с другими мальчишками бегал в деревню Семязино, где размещалась летная площадка аэроклуба ДОСААФ, наблюдал за полетами, прыжками с парашютом. И с каждым годом все сильнее становилась мечта подняться и самому в небо. Он знал, что летчиками могут стать только сильные ребята, закаленные. И он вместе с братом учился плавать, ходил на лыжах. Преподаватель физвоспитания Владимир Клубук был первым тренером Николая. Шпагин не раз завоевывал первые места в школе по лыжному спорту, а затем стал чемпионом области. Он любил географию, историю, любил мечтать о дальних странствиях, о небе.

В 1958 году Николай Шпагин переступил порог Владимирского аэроклуба ДОСААФ, стал учиться у мастера спорта Виктора Манушкина...

— Чтобы чувствовать себя свободно в воздухе, нужно систематически прыгать! — говорил тренер. — Много работать на земле.

Потребовалось четыре года тренировок, чтобы добиться первого успеха, — Николай стал чемпионом РСФСР в одиночных прыжках на точность приземле-

ния. Потом было много и побед и неудач. К его первым семи наградам добавилось еще пять золотых медалей за высшие мировые достижения. Появились свои ученики, ведь все свободное время Николай проводил в аэроклубе, готовил перворазников, занимался со сборной области. Среди его воспитанников Александр Якунин — рекордсмен мира, Валентин Гарбуз, Дина Макарова — чемпионы РСФСР. Учится и сам, ведь его давняя мечта — стать летчиком. Он заочно закончил Центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ. Совершил 1500 прыжков.

...Мы сидим с Николаем Шпагиным в его уютной квартире на улице Лакина. Полдень. Луч солнца зайчиками разбежался по паркетному полу.

К Николаю подбежала дочка и, забравшись к нему на колени, молча стала рассматривать меня.

— Дочурка родилась 1 января 1973 года, когда наша экспедиция была в Антарктиде, — говорит Николай. — На другой же день мне передали радиограмму. Мои друзья тут же послали поздравительную радиограмму жене — Галине Николаевне, да еще написали ее в стихах.

...В декабре 1968 года Николай Шпагин стал вторым пилотом Ан-2 Владимирского авиаподразделения. Работал на местных и межобластных авиалиниях. Летал в Горький, Москву, Кострому. В весенний период работал на переоборудованном Ан-2 на сельхозработах: вел подкормку полей, ядо-химикатами уничтожал сорняки. С начала 1971 года Николай уже командир Ан-2.

По рекомендации партийной организации и командования подразделения кандидат в члены КПСС Николай Шпагин был направлен в 18-ю Советскую антарктическую экспедицию.

Самолет полярной авиации за номером 04354 во время всей экспедиции находился на кормовой площадке дизель-электрохода «Обь». Он с помощью крана выгружался на лед, который служил взлетной площадкой.

В Антарктиде пингвины с любопытством рассматривали летчиков и, конечно, самолет с изображением их собрата-пингвина на киле. При расчистке площадки они собирались толпами и наблюдали за работой. Иногда они подходили так близко, что мешали летчикам. Но если их пытались отогнать подальше, пингвины поднимали страшный галдеж и даже начинали нападать и щипать пилотов.

В Антарктиде Николай Шпагин был впервые:

— Откровенно признаюсь, — говорит Николай, — вначале сомневался, справлюсь ли, не подведу ли. Но на помощь всегда приходили более опытные товарищи — пилот А. Волосин, штурман А. Томилов. Были трудные дни: полеты в плохую погоду, обледенение самолета. Но сейчас все позади.

Свои задания летчики выполнили отлично!

В. ЕВГРАФОВ

г. Владимир

Фото В. УЛИТИНА.

МОЛОДЕЖЬ ДОСТОЙНА ВЕТЕРАНОВ

В Липецком краеведческом музее особый интерес молодежи вызывает отдел авиации, где размещены экспонаты и документы, рассказывающие о славных делах воспитанников городского аэроклуба, сорокалетие которого отмечалось в конце минувшего года. Летное снаряжение, многочисленные фотографии бывших курсантов, а затем прославленных летчиков, их письма с фронта родным и близким, наградные листы...

В 1944 году липецкий комсомол подарил воинам боевой самолет Як-3. Макет этой машины представлен в музее. А воевал на ней воспитанник аэроклуба Герой Советского Союза Сергей Литаврин. Бережно хранятся здесь часы с самолета Героя Советского Союза Михаила Николаевича Антипова.

Создание аэроклуба в Липецке неразрывно связано с именем Героя Советского Союза Михаила Водопьянова. Летом 1934 года, после возвращения из Арктики, М. В. Водопьянов посетил родной город. Жители восторженно встретили своего знаменитого земляка. Вскоре при его содействии в городе был создан аэроклуб. Членами его стало около двух тысяч юношей и девушек, в основном рабочих различных профессий: доменщики, литейщики, слесари, электрики, монтажники...

Велико было желание молодежи обрести крылья. Большую помощь молодому аэроклубу оказывали местные предприятия. Около кинотеатра «Октябрь» быстро выросла деревянная парашютная вышка. Отвели площадку под аэродром, построили кирпичный ангар на десять самолетов По-2. Активным организатором и комиссаром аэроклуба был Михаил Никифорович Фарафонов. Он и поныне дружит с авиацией. Летную часть возглавил Александр Иванович Кохановский. Во время Великой Отечественной войны он мужественно защищал от врага родное небо и геройски погиб под Ростовом, в 1943 году.

Первый выпуск аэроклуба превратился в торжественный праздник. На аэродром приехали почетные гости, среди которых был и М. В. Водопьянов. Он высоко оценил летные способности выпускников, а двенадцать из них отобрал для учебы в арктическую авиашколу. В их числе были рабочие липецких предприятий Александров, Воронов, Кудрин, Чмелев, Никонов, Яковлев. В числе первых окончили клуб и девушки-комсомолки Аня Антипова и Аня Камынина, работницы завода. В аэроклуб они пришли 17-летними девушками. Отлично окончили курсы планеристов, затем овладели мастерством пилотирования самолетов. После выпуска работали в аэроклубе летчиками-инструкторами на общественных началах. Впоследствии А. Г. Антипова участвовала в Великой Отечественной войне, летала на тяжелом бомбардировщике.

В предвоенные годы Липецкий аэроклуб пять раз выпускал пилотов. При активном содействии комсомольских организаций было подготовлено 482 летчика, из них сорок девушек, 76 летнабов (штурманов), 54 летчика-инструктора, около тысячи планеристов, двух тысяч парашютистов. В авиамодельных кружках занималось свыше 4 тысяч юных конструкторов.

Многие воспитанники аэроклуба покрыли себя неувядаемой славой на фронтах Великой Отечественной войны. Девять из них удостоены звания Героя Советского Союза. Владимир Знаменский свой первый боевой вылет на Ил-2 совершил в восемнадцать лет. Участвовал в освобождении Румынии, Венгрии, Чехословакии. Он и поныне служит в авиации. В музее хранится «молния» фронтовых лет, в которой описывается сотый боевой вылет Александра Полунина, после которого ему была вручена Золотая Звезда Героя. От Подмосковья до Берлина пролег боевой путь Героя Советского Союза Митрофана Ануфриева. Отважный пилот подарил музею свою шинель, полученную под Кенигсбергом. Есть в музее документы, рассказывающие и о Героях Советского Союза Михаиле Антипове, Вячеславе Маркине, Иване Фролове. Именем Сергея Литаврина названа одна из улиц Липецка.

Боевые традиции первых воспитанников аэроклуба с честью продолжает современная молодежь. Спортсмены клуба настойчиво овладевают летным мастерством на скоростных машинах, становятся умелыми авиаторами. Многие из них достойно несут службу в Военно-Воздушных Силах страны. Постоянные встречи с бывшими воинами, ветеранами авиации помогают молодежи воспитывать в себе мужество и отвагу.

В день сорокалетнего юбилея аэроклуба в краеведческом музее собрались на торжественную встречу его организаторы, выпускники и сегодняшние преемники их боевой славы.

Н. КРИВОШАПОВ

ДЕСЯТЬ СИЛЬНЕЙШИХ

Президиум федерации парашютного спорта СССР утвердил десять сильнейших парашютистов среди мужчин и женщин по итогам 1974 года.

При отборе кандидатов в почетный список тщательно проанализированы спортивные достижения парашютистов на чемпионатах мира, страны, Вооруженных Сил, международных товарищеских встречах и всесоюзных ведомственных соревнованиях.

ЖЕНЩИНЫ

1. Н. Сергеева (Москва, ДОСААФ)
2. М. Костина (Чебоксары, ДОСААФ)
3. А. Швачко (Ворошиловград, ДОСААФ)
4. С. Родионова (Куйбышев, ДОСААФ)
5. Н. Мамай (Мурманск, ДОСААФ)
6. Э. Миллер (ВДВ)
7. А. Киселева (ВДВ)
8. О. Баженова (Ворошиловград, ДОСААФ)
9. З. Камратова (ВДВ)
10. Г. Привалова (ВДВ)

МУЖЧИНЫ

1. Н. Ушмаев (ВВС)
2. А. Осипов (ВВС)
3. В. Гурный (Минск, ДОСААФ)
4. Г. Юрко (ВДВ)
5. В. Ершов (ВВС)
6. Ю. Баранов (ВВС)
7. В. Петров (Москва, ДОСААФ)
8. Х. Юсупов (ВДВ)
9. В. Чухлов (ПВО)
10. В. Пеньков (ВДВ)

За высокие спортивные достижения, завоеванные на различных соревнованиях 1974 года по парашютному спорту, присвоено звание мастера спорта СССР: Н. Александрову (Омск), А. Архипову (Орджоникидзе), П. Никешину, П. Бабичу (Белгород), В. Багачникову (Томск), Н. Вантюсову (Грозный), Т. Виноградовой, В. Логиновой (Уфа), А. Дмитриеву (Подольск), Ю. Еманову (Новосибирск), В. Семеновой, А. Политову, С. Иванову, М. Курашову (Новгород), Н. Игоминой, В. Кошкарову (Кемерово), Л. Исаковой (Брянск), Л. Кочанову, Г. Некрасову (Петрозаводск), Г. Масленникову, А. Шергазину, А. Нарыжному (Ессентуки), С. Медраимову (Серпухов), С. Назарову (Липецк), А. Первушину (Тамбов), Л. Токуновой (Коломна), В. Семенову (Калинин), Ю. Силкину (Ставрополь), Г. Терехову (Ростов-на-Дону), Е. Хабарову (Горький), Г. Азаренок, В. Хващинскому (Могилев), В. Кравцову (Бобруйск), П. Куделину, Б. Полякову (Астрахань), А. Лебедеву (Таллин), В. Задорожному (Усть-Каменогорск), А. Тонкошкурову, Н. Дружининой (Душанбе) — все ДОСААФ; А. Алексееву, Л. Галанову, Т. Деньгуб, М. Мовпану, Э. Салминой, Л. Захарову, П. Полякову, Ю. Раковичу, Л. Щетининой, А. Дино, Е. Осерчеву, Я. Пеннеру, А. Ютману, Н. Штибру, В. Кригеру (ВДВ); В. Шмарганову, В. Блохину (ПВО); Н. Калабановой, А. Кондратьевой (ВМФ); Л. Слюнченко, В. Михареву (ВВС).



Крылья энтузиастов

Шла конференция организации ДОСААФ Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). Председатель комитета ДОСААФ Б. Куренков в своем докладе отметил, что авиатехспортклуб института по количеству подготовленных спортсменов-разрядников после стрелков занимает второе место. Это большое достижение. Об успехах авиационных спортсменов говорили и выступающие в прениях.

Да! Планеристы ЦАГИ за короткое время завоевали большую популярность, и о их делах знают не только в коллективе института.

Авиатехспортклуб (или, как его часто называют между собой спортсмены, — планерная станция) организован по инициативе комсомола и при активной поддержке руководства, партийной и профсоюзной организаций института три года назад. Возглавляет его сейчас на общественных началах бывший летчик-испытатель, ветеран советского планеризма, ведущий инженер ЦАГИ Всеволод Владимирович Виницкий.

Человек неиссякаемой энергии, любящий планеризм и с юных лет познавший его пользу, он за короткий срок сумел наладить работу клуба и достичь заметных результатов.

● ● ●

Вот факты.

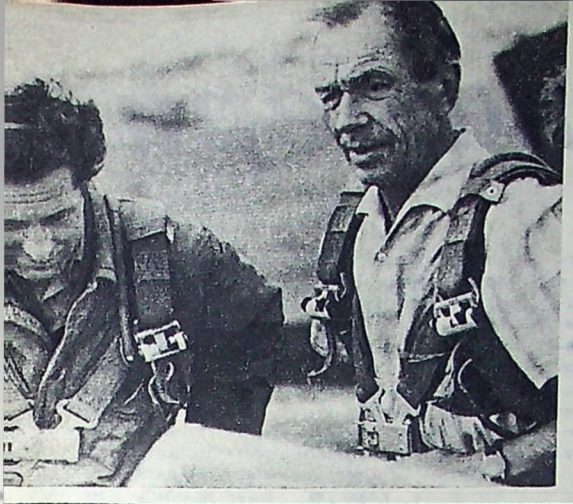
В 1972 году под Москвой 18 человек начали выполнять полеты на планере БРО-11. Через год 23 работника института летали уже на «Бланиках». Причем цаговцы приступили к освоению горы Клементьева в Крыму, для чего там были организованы трехмесячные лагерные сборы. Они прошли удачно. Восемь планеристов получили третий спортивный разряд. За это время совершено более 1600 полетов при налете 250 часов.

Накопленный опыт и популярность планерного спорта в институте позволили развернуть работу еще шире. В 1974 году на горе Клементьева сборы проводились в течение 6 месяцев. Через них прошло 123 человека. Полеты велись интенсивно — самостоятельно вылетели 107 человек, 81 получил третий спортивный разряд и 7 — второй. За период сборов совершено 7600 полетов при налете 850 часов.

Если учесть, что запуск планеров в воздух производился только с помощью лебедки «Геркулес», то показатели работы надо признать хорошими.

— Планеризмом у нас увлекаются, — говорит начальник клуба В. Виницкий,— не только юноши, но и люди более зрелого возраста. Среди наших спортсменов есть ведущие инженеры, кандидаты наук, начальники секторов. Полеты на планерах обогащают их, помогают им в работе. Нашим инженерам повседневно приходится вести научный поиск или решать практические и часто довольно сложные задачи. Специалист, который сам почувствовал динамику свободного полета, легче ориентируется в обстановке, быстрее находит ключ к разгадке какого-то явления при выполнении определенного задания. Молодежь поняла и





Над горой Клементьева.

Начальник авиатехспортклуба В. Виницкий (внизу) отправляет в полет молодых планеристов.

В гости к планеристам ЦАГИ приехал заслуженный мастер спорта заслуженный летчик-испытатель Герой Советского Союза Сергей Николаевич Анохин (справа). Он готовится совершить полет вместе с начальником летной части клуба мастером спорта Вячеславом Пучковым.

Фото А. КОВАЛЯ

оценила пользу планерного спорта, вот и идет в клуб с большим желанием.

— И еще одно полезное дело делает наш клуб, — сказал в заключение В. Виницкий. Мы предоставляем возможность летать вместе с нами феодосийским планеристам. Около 15 лет назад в Феодосии закрыли планерный клуб, а любителей планерного спорта там много. В прошлом году около 20 феодосийцев вновь обрели крылья.

— Я мечтал научиться летать, — говорит ведущий инженер-конструктор Игорь Маслов, — с юных лет. Однако обстоятельства складывались так, что сделать этого не удавалось. И вот три года назад мне повезло. В ЦАГИ организовался планерный клуб. Я научился летать. Моя мечта осуществилась. Теперь и работать стало легче. Освоив полеты на планере, я совсем по-другому воспринимаю конструкцию. Когда рисую машину, я уже чувствую ее. Все детали вижу не абстрактно, а представляю их в действии. Для меня полеты на планере приносят большую пользу. Кроме всего прочего, планерный спорт является прекрасным отдыхом и хорошей закалкой организма.

Начальник сектора ЦАГИ кандидат технических наук Александр Петрович Красильщиков в авиационном спорте не новичок. Он уже ряд лет летает на самолетах, мастер спорта, однако к планеризму у него весьма почтительное отношение.

Александр Красильщиков знает, что еще до войны с большим увлечением летали на планерах и самолетах его отец Петр Петрович Красильщиков, ставший известным аэродинамиком, лауреатом Ленинской и государственной премий, В. Келдыш — ныне президент Академии наук, С. Христианович, ставший академиком, и другие. Молодой Красильщиков слышал, как ученые высоко отзывались об авиационном спорте, в том числе и о планерном.

Спортсмены ЦАГИ приезжают на сборы, проводимые на горе Клементьева, во время своих отпусков. Проезд и питание они оплачивают сами. Во всей работе широко используются общественные начала. Полетами умело руководит Вячеслав Пучков, он официально выполняет обязанности заместителя начальника клуба по летной части. Анатолий Пискулов — инструктор-летчик-планерист, с его помощью не один десяток работников института научился управлять планером. Инженер Юрий Рысюк отвечает за подготовку всей материальной части. Надо сказать, что со своими обязанностями он справляется хорошо. Под контролем Ю. Рысюка и авиатехника В. Брянского вся материальная часть работает надежно, безотказно.

За выполнением режима дня штатной медицинской сестре Антонине Палашкиной помогает следить врач—общественник Вячеслав Чистяков. Он работает хирургом в одной из московских больниц, а увлечение планерным спортом привело его в клуб ЦАГИ. Кстати сказать, он один из первых выполнил нормативы второго спортивного разряда.

— Распорядок у нас жесткий, — сказал В. Чистяков. Для всех без исключения введены ежедневная физзарядка и купание в море. После сборов спортсмены уезжают домой окрепшие, загорелые.

В планерном клубе спортсмены не только летают, но и занимаются конструированием различной авиационной техники. Более 30 человек с инженерным образованием объединены в конструкторское бюро. Весной прошлого года было закончено строительство двухмоторного мотопланера. Для постройки широко использовалась пластмасса.

Мотопланер прошел основные летные испытания. На нем выполнено 40 полетов с налетом 20 часов. Его строили инженеры Владимир Федоров, Юрий Слепой, Виктор Самсонов, Владимир Гудилин, Анатолий Ластовкин, Борис Самсонов и Николай Шляков. Все они делали своими руками.

— Сейчас мы собираемся, — сказал руководитель группы В. Федоров, — заменить на мотопланере двигатели на более мощные, чтобы получить лучшие летные характеристики. Наша основная задача на ближайшее время довести машину до такого состояния, чтобы ее можно было эксплуатировать в клубе.

— Для нас, — продолжал В. Федоров, — увлечение планеризмом и, в частности, конструирование летательных аппаратов приносит неоценимую пользу. Все это благотворно сказывается на основной нашей работе и на всей жизни.

Другая группа во главе с Виталием Пушкиным построила планер «летающее крылов».

Сергей Беликов со своими помощниками сконструировал летательный аппарат с гибким крылом.

Построен и летает автожир. Его конструктором является начальник планерного клуба В. Виницкий. Автожир получил диплом и премию на выставке научно-технического творчества молодежи.

Конструкторское бюро также работает над созданием наземного тренажера, который значительно облегчит подготовку планеристов.

Следует отметить, что планерному клубу во многом помогают начальник ЦАГИ Георгий Петрович Свищев, его заместитель по общим вопросам Иван Петрович Шепелев, секретарь парткома Иван Григорьевич Черных, председатель профкома Анатолий Федорович Бреусов.

Недавно принято решение, чтобы гору Клементьева сделать основной спортивной базой планеристов и на этой базе, используя их опыт, развернуть научную работу. Надо полагать, что такое решение скоро претворится в жизнь.

● ● ●

Все ли идет гладко у планеристов ЦАГИ?

К сожалению, нет. До сих пор клуб не имеет помещения, где можно было бы по-настоящему оборудовать учебные классы, создать нормальные условия для работы конструкторского бюро. Встречаются трудности и с обеспечением клуба необходимой материальной частью. Обо всем этом также говорилось на отчетно-выборной конференции ДОСААФ.

А. ЗАГОРЯНСКИЙ

ЧТОБЫ ЛЕТАТЬ...

— Итак, вы вступаете в удивительную страну — Авиацию. Настанет срок — и многие из вас уйдут в самостоятельный полет. Работа в небе, работа для неба станет вашей профессией, — говорит преподаватель.

Идет вступительное занятие в Сызранской школе юных космонавтов. Много интересного узнают ребята на этом первом занятии: и о легендарном полете Икара на крыльях, скрепленных воском, и о выдающихся русских летчиках П. Нестерове и Е. Крутене, и о подвигах Николая Гастелло и Виктора Талалихина.

В декабре 1974 года школе исполнилось 10 лет. Из них шесть бессменно руководит ею энтузиаст своего дела, бывший летчик, капитан запаса Борис Иванович Буслаев.

Десять лет школа учит ребят понимать и любить небо. За это время она выпустила 520 человек. В военные училища поступило 194 человека. Из них в Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков — 138. 55 выпускников школы юных уже закончили его и стали летчиками. Лейтенанты Сергей Водолаго и Виктор Войнаровский получили дипломы с отличием. Курсант училища Анатолий Гаршин — командир отличного отделения, Фрунзенский стипендиат. Отлично учатся в Ленинградском авиационном институте Наташа Неспирова и Наташа Грачева.

В школе юных космонавтов обучаются юноши и девушки — учащиеся 9—10 классов общеобразовательных школ. Учебная программа рассчитана на 300 часов. Занятия проводятся один раз в неделю. Но учеба не ограничивается лишь программой, в которую входят 17 дисциплин. Большую заботу о повышении общеобразовательного уровня курсантов проявляет учебный сектор комитета ВЛКСМ. На каждом курсе в течение года работает лекторий по изучению истории авиации и космонавтики «На звездной орбите», проводятся устные журналы и теоретические конференции, посвященные изучению космических полетов, ежемесячные обзоры журналов «Крылья Родины», «Авиация и космонавтика».

В школьном уставе говорится: «Курсант школы юных космонавтов должен быть честным, дисциплинированным и исполнительным. Добросовестно относиться к учебе, активно участвовать в общественной жизни. Чутко и внимательно относиться к товарищам. Быть бдительным, строго соблюдать военную и государственную тайну. Повседневно готовить себя к труду, к защите нашей социалистической Родины».

Во время летних каникул курсанты продолжают учебу в военизированном лагере. Здесь первая половина дня посвящена занятиям, а вечером — спортивные соревнования, «рыцарские турниры», конкурсы «эрудитов» и другие полезные и веселые дела. Общие интересы, печали и радости, общая мечта о пятом океане — сплачивают подростков, учат их по-настоящему дружить, совместно трудиться и отдыхать.

Заканчивается лагерный период торжественным традиционным вечером. И когда-нибудь, собравшись вместе, ребята будут вспоминать и первое ночное дежурство по охране лагеря и, конечно, первый прыжок с парашютом и многое, многое другое.

За 10 лет в нашей школе сложилось много интересных ритуалов и традиций. Курсанты имеют свои уставы, присягу, гимн. Традиционными стали «посвящение в юные космонавты», принятие присяги, встречи с выпускниками, комсомольские собрания в день рождения дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова, имя которого носит школа, торжественный выпуск курсантов у вечного огня в День Победы. В нынешнем году все эти мероприятия будут особенно торжественными в связи с празднованием 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Идут в школе занятия нового, «юбилейного», набора. Хочется пожелать ребятам: «Легкого взлета вам и мягкой посадки, юные космонавты!»

Л. ГОРДИЕВСКАЯ

Победы, потери,

РАЗМЫШЛЕНИЯ НАД ИТОГАМИ ПРОШЛОГОДНЕГО СПОРТИВНОГО СЕЗОНА АВИАМОДЕЛИСТОВ

1975-й год — особый для авиамоделистов, для всех авиационных спортсменов. Это год финалов VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне. Все шире развертывается подготовка к ответственным соревнованиям. Москвичи уже провели первые встречи 1975-го по программе Спартакиады. Впереди городской чемпионат, на котором будет разыгран приз имени фронтовика Михаила Зюрина — первого советского авиамоделиста-рекордсмена, павшего смертью храбрых в боях за Отчизну.

Москвичи — участники Спартакиады — встретились с летчиками Героями Советского Союза И. Шмелевым (в прошлом — авиамоделист), Е. Михайленковым и С. Анохиным. Встречи и беседы с ветеранами боев, а также состязания на призы имени героев-фронтовиков имеют большое значение для формирования и укрепления у нашей молодежи чувства уважения к замечательным страницам прошлого Родины, к подвигам отцов.

Спартакиада, девиз которой «Готов к труду и обороне СССР» — на марше.

●

Сейчас на старте нового спартакиадного года необходимо тщательно изучить, проанализировать итоги прошлого, вскрыть недостатки, определить пути их устранения, с тем чтобы все турниры 1975-го отличались высоким спортивным и организационным уровнем.

Какие выводы напрашиваются, когда анализируешь прошлогодние выступления авиамоделистов? Заметен рост мастерства ряда спортсменов, появились модели хороших аэродинамических форм. Одержали победу наши строители копий самолетов в Соединенных Штатах Америки и гонщики — в Чехословакии. Новые имена выявили чемпионаты страны. Убедителен и закономерен успех команд России, Украины и Москвы: спортсмены лидировали на протяжении всего сезона, завоевали самое большое число побед и реже других испытывали горечь поражений. Лучшей, пожалуй, остается команда Украины. Украинцы значительно пополнили состав, нашли тактические новинки. Есть яркие, интересные спортсмены, трое из них — киевляне В. Онуфриенко, В. Шаповалов и В. Крамаренко — стали чемпионами мира. Команда молода и достаточно стабильно выступает, и мы с надеждой ожидаем ее новых успехов.

Победа лидеров складывается из многих слагаемых: добротная техника, разнообразная и гибкая тактика, высокая физическая подготовка. И в этом большая заслуга тренеров. Они так спланировали тренировки, что к моменту главных событий авиамоделисты достигли пика спортивной формы. И еще об одном, что, бесспорно, помогает побеждать и очень характерно для республиканских команд — призеров всесоюзных чемпионатов: это дружба и монолитность.

Результаты ведущих спортсменов, многие из которых входят в сборные Советского Союза, свидетельствуют, что и главные команды страны могли бы выступить сильнее. Могли, но не использовали всех возможностей для достижения высоких результатов. Уже много лет мы участвуем в мировых чемпионатах и международных соревнованиях. Постепенно набирались опыта, научились и побеждать. Однако побед этих крайне мало и они не стали традицией.

Если говорить прямо, то итоги чехословацкого турнира нас больше огорчают, чем радуют. Потерпели поражение скоростники, год от года они сдают свои позиции. Так, в 1970-м мы были вторыми в командном зачете, в 1972-м — четвертыми, в 1974-м — шестыми, а в розыгрыше личного первенства занимаем 19, 21 и 24-е места. Лучший результат советских спортсменов в Чехословакии — 230 км/час, а скорость модели чемпиона мира итальянца Г. Ричи — 279 км/час.

На протяжении последних лет нашим козырем были гоночные модели. Пока без ощутимых потерь на официальном международном уровне выступают гонщики, но над ними тоже нет-нет да и сгущаются тучи. В сравнении с предыдущим чемпионатом они сделали шаг назад: два экипажа из трех оказались за чертой призеров (в 1972-м в Финляндии мы заняли первые три места!). У нас, конечно, есть классные гонщики, но их еще мало. Можно назвать пять экипажей, зарекомендовавших себя в прошлом сезоне. Не слишком ли скудный резерв? Тем не менее из года в год сборные страны и республик плохо пополняются новичками.

В истекшем году неудачно стартовали таймеристы, замыкающие зачетные таблицы международных соревнований авиамоделистов социалистических стран. Резко отстаем от зарубежных соперников в классе радиоуправляемых моделей.

Победителей, говорят, не судят, и все же нельзя обойти молчанием такие факты. Не всегда четко была продумана подготовка к мировому чемпионату по моделям-копиям, что порождало авралы, ненужную спешку. «Последние месяцы, отделявшие нас от турнира, — говорит чемпион мира В. Крамаренко, — мы работали днем и ночью, в праздники и будни, не зная ни отдыха, ни сна. Лишь за несколько дней до вылета за океан впервые была поднята в воздух копия Ан-14м».

Не случайно поэтому спортсмены не всегда действовали уверенно, так как досконально не были изучены модели. И. Токарев потерял немало очков из-за того, что не представил необходимую летную документацию, к которой ФАИ предъявляет очень жесткие требования.

«Как же это могло случиться? — спрашивает в своем письме в редакцию инструктор-авиамоделист В. Тутиков из Грачевского района Ставропольского края. — Обидно, — пишет он далее, — что даже главную нашу команду не смогли обеспечить нужной документацией для более успешного ее выступления за океаном».

Сегодня для достижения успеха решающими являются техника и гибкая тактика, и они требуют к себе особого внимания. А где нет исканий — там застой, отстающих же, как известно, бьют. В нашей сборной — какой уже год! — нет скоростников высокого класса, обладающих способностью не от случая к случаю, а постоянно показывать высокие результаты.

В последнее время много говорят о важности различных исследований, призванных улучшить, совершенствовать технику, о привлечении к ним научных учреждений и т. д. Практически же в этом направлении мало что делается. Организовать такие исследования обязаны конструкторское бюро Центрального авиамодельного клуба, старшие тренеры сборных команд.

Это их прямой долг! Им не обойтись без помощи ведущих спортсменов, специалистов — ветеранов авиамоделизма. Ныне многие ветераны уже не участвуют в соревнованиях, но продолжают жить любимым спортом, интересуются его новинками, следят за отечественной и зарубежной авиамодельной литературой. Среди них — крупные инженеры и конструкторы, которые имеют больше возможностей, чем, скажем, работники Центрального авиамодельного клуба, привлечь научные учреждения, КБ к исследовательской работе в области аэродинамики малых скоростей. Не пора ли перейти от благих пожеланий к практической деятельности? Почему бы не объявить всесоюзный конкурс на лучший двигатель для скоростной модели?

Какие бы разумные рекомендации и технические средства ни внедрялись в учебно-тренировочный процесс, основной фигурой остается тренер. Он должен накапливать опыт и все новейшие достижения в той области спорта, которой занимается. Тренер — главный судья в определении дальнейшей судьбы спортсмена.

Известно, что кандидаты в сборные команды в своих клубах работают индивидуально. В этих условиях они особенно нуждаются в постоянной помощи наставника, призванного направлять их тренировки, прививать правильное отношение к труду, воспитывать в духе требований коммунистической морали.

Хорошо, что в нынешнем сезоне, с целью обеспечения командам нужного спортивного напряжения, планируется участие кандидатов в сборные команды

надежды...

в местных соревнованиях. Определены также контрольные задания спортсменам, чтобы повысить их личную ответственность за свои выступления, когда отстаивается спортивная честь не только клуба, но всей страны.

Прочные успехи сборных во многом зависят и от того, как тренируются наши резервы в авиаспортклубах. Основная и постоянная трудность, которую болезненно переживают даже ведущие команды — трудность с пополнением, резервами. Никогда эта проблема не стояла так остро, как ныне. Не густо, например, во вторых эшелонах сборных Москвы, Белоруссии, Казахстана, Латвии. Во многом такое положение объясняется тем, что плохо еще используется собственный опыт обучения высококлассных авиамоделистов. Отрадно, что в ряде мест произошли организационные сдвиги в работе с молодой сменой. Так, Московский областной спортивно-технический клуб с помощью местных комитетов ДОСААФ наиболее способных кружковцев объединил в специальные группы, с которыми ведется напряженная работа. Не случайно на многих стартах VI летней Спартакиады отличились юные авиамоделисты Подмосковья.

Известна истина: сильные клубы — сильные сборные команды. Во многих же авиаспортклубах авиамоделистов готовят медленно и плохо. Бывает, что в течение ряда лет способные спортсмены остаются в категории «перспективных», подающих надежды, а возможности их так и не реализуются. Происходит это подчас потому, что тренеры недостаточно используют способности своих воспитанников. Исправлять недочеты спортсмена тогда, когда он уже вошел в сборную команду, совсем нелегко, на это требуется иногда не один год. Мы подчас слишком осторожны, когда подбираем кандидатов в сборные. Смелее искать одаренных, больше доверять и поддерживать их, чтобы они могли ярче и самостоятельней проявить себя.

На чем же, думается, следует сосредоточить внимание? Тренеры сборных команд и ведущих авиаспортклубов, действуя в тесном контакте, обязаны продолжить начавшийся уже ранее отбор лучших спортсменов-кандидатов в первые команды страны. При этом нужно избегать спешки, исходить не только из удачного выступления авиамоделиста в тех или иных стартах, но и из его потенциальных возможностей в целом, его пригодности к выполнению задач завтрашнего дня. Разумеется, в этом деле важно не «наломать дров», правильно соразмерить постепенность и смелость. Но если в ходе сезона наши специалисты сумеют сформировать равные и достаточно высокие по уровню мастерства и стабильные хотя бы два-три состава сборных по кордовым, свободнолетающим и радиомоделям, дело, считай, будет наполовину сделано.

Ныне еще раз уместно подчеркнуть, что, только обладая необходимым запасом прочности и постоянства в мастерстве, советские авиамоделисты смогут, наконец, занять подобающее им место на мировой арене. Добиться этого можно лишь целеустремленной учебно-тренировочной и воспитательной работой. Современные команды нуждаются в стройной структуре, продуманной организации, квалифицированной и бесперебойной подготовке резервов. Массовость — вот главное условие, которое определяет уровень развития авиамодельного спорта.

Сейчас, к сожалению, еще нельзя назвать тренировочный процесс сборных и клубных команд единым. Плохо вводятся в тренировки контрольные нормативы для определения нагрузок в зависимости от того или иного периода сезона. У нас не проводятся семинары тренеров, а они необходимы.

Серьезного внимания заслуживает вопрос комплектования спортивных делегаций, выезжающих за рубеж. Интересы дела требуют того, чтобы в их состав, как это практикуется в других видах спорта, включать также наблюдателей-тренеров ведущих клубов, специалистов авиамоделизма, способных проанализировать и обобщить передовой зарубежный опыт — конструкторский и спортивный. Крайне важно присутствие наших наблюдателей и на международных турнирах, в которых мы не участвуем.

Потери и просчеты — результат невнимательного отношения к авиамоделизму. Даже такие в прошлом традиционные авиамодельные центры, как Ленинград, Грузия, Азербайджан, ныне слабо популяризируют этот важный вид авиационного спорта. И результаты, естественно, не замедлили сказаться. Ленинградцы, например, — лишь десятая команда в зачетных таблицах прошлогодних всесоюзных соревнований.

В связи с этим заслуживает упрека всесоюзная и республиканские авиамодельные федерации. Уж слишком пассивно они относятся к тревожным сигналам с мест! А таких сигналов немало. «Крылья Родины» не раз отмечали на своих страницах недостатки в подготовке спортсменов, кружковой работе, однако положение пока не меняется. И странно, что местные комитеты и клубы ДОСААФ мирятся с ним.

Год от года растет требовательность к авиамодельному спорту, играющему немалую роль в подготовке советской молодежи к службе в Армии, к защите Родины. Любители авиамоделизма ждут от спортсменов атакующих, результативных выступлений и с горечью отмечают, что сдвигов к лучшему маловато и те же старые проблемы беспокоят общественность. Нужны безотлагательные меры, осуществление которых даст возможность успешнее развивать важный вид военно-технического спорта.

В 1975 году авиамоделисты будут участвовать в финальных соревнованиях VI летней Спартакиады народов СССР, ставящей своей целью дальнейшее улучшение физкультурной и спортивной работы, повышение мастерства и массовости спорта, совершенствование всесторонней подготовки молодежи, всех советских людей к высокопроизводительному труду и защите социалистического Отечества. Впереди — очередные мировой и европейский чемпионаты по свободнолетающим и кордовым моделям.

Патриотический долг авиамоделистов ДОСААФ — в юбилейном 1975 году порадовать Родину новыми победами, завоевать ведущие позиции на мировой арене.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ

Авиамодельный спортивный календарь 1975 года

ШЕСТАЯ ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР

Старты юных авиамоделистов:

зональные соревнования, 10—14 июля, Российская Федерация;
чемпионат Российской Федерации, 25—30 июля, Владимир;
чемпионат Советского Союза, 27 августа — 2 сентября, Минск.

Старты спортсменов-авиамоделистов:

зональные соревнования, 16—21 июня, Российская Федерация;
финал Всероссийской Спартакиады, 29 июня — 7 июля, Тула;
финал Спартакиады СССР, 14—23 августа, Ленинград;
чемпионат Российской Федерации по радиоуправляемым моделям, июнь — июль, Московская область;
чемпионат Советского Союза по радиоуправляемым моделям, 28 августа — 1 сентября, Казань.
Соревнования авиамоделистов-студентов.
Соревнования авиамоделистов, на первенство Министерства авиационной промышленности СССР.

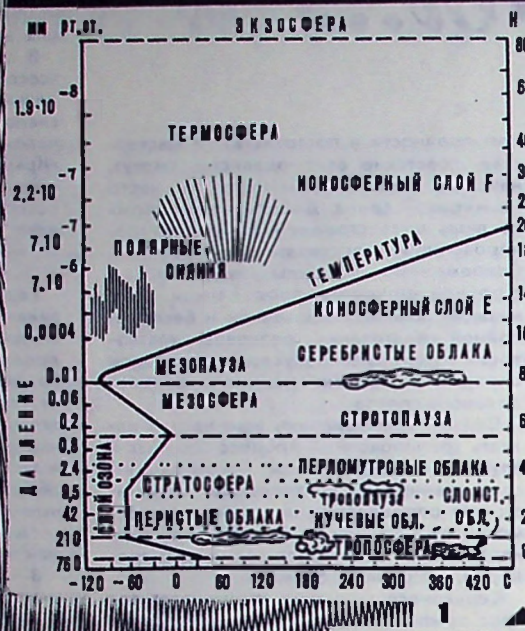
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВСТРЕЧИ

Чемпионат мира по моделям свободного полета, сентябрь, Болгария.
Чемпионат Европы по кордовым моделям, июль, Бельгия.
Международные соревнования авиамоделистов социалистических стран: апрель, Чехословакия — кордовые модели;
май, ГДР — модели свободного полета;
июль, Венгрия — радиоуправляемые модели.
Матч Финляндия — Эстония.

В помощь спортсмену-планеристу

Строение атмосферы и факторы, определяющие погоду

Доктор физико-математических наук
С. ШМЕТЕР



1

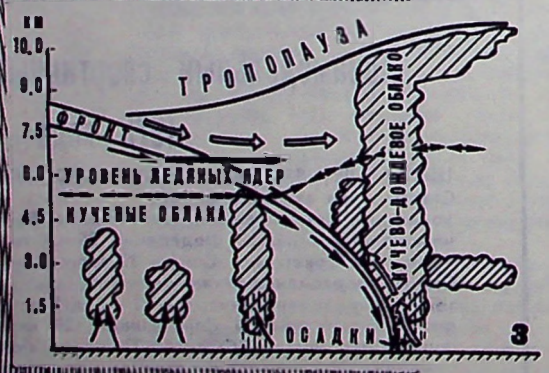
Земной шар окружен воздушной оболочкой — атмосферой, которая вращается вместе с ним. Плотность воздуха максимальна у земли, где каждый кубометр его весит около 1 кг. С высотой она быстро убывает и выше 30 км остается лишь один процент всего атмосферного воздуха.

Физические свойства атмосферы — ее температура, влагосодержание, скорость движения меняются и по горизонтали и по вертикали; особенно резко они изменяются с высотой.

В вертикальном направлении атмосфера состоит из нескольких почти сферических слоев (рис. 1), каждый из которых имеет специфическое распределение температуры и других физических характеристик. В нижнем слое — тропосфере, простирающейся в умеренных широтах от земли до высоты 9—11 км, а в тропиках — до 15—17 км, сосредоточено около 80 процентов атмосферного воздуха. Температура в тропосфере убывает на каждый километр подъема на 6—6,5 градусов. В умеренных широтах на всех высотах чаще всего наблюдается западный, а в экваториальной зоне — восточный ветер. Скорость при увеличении высоты на 1 км в среднем растет на 2 м/с. Самый сильный ветер обычно наблюдается вблизи тропопаузы — границы между тропосферой и вышележащим атмосферным слоем — стратосферой. Скорость ветра у тропопаузы иногда достигает 300—500 км/ч. Такие ветры обычно наблюдаются внутри так называемых струйных течений — потоков, имеющих длину в тысячи километров, ширину в 400—600 км и толщину до 4—6 км.



2



3

Из-за того, что в тропосфере содержится почти весь атмосферный водяной пар, здесь происходит образование облаков и выпадающих из них осадков. Отметим, что атмосферные процессы в тропосфере являются главной причиной изменений погоды.

Стратосфера занимает диапазон высот от тропопаузы и до уровня в 50—60 км. В ее нижней части температура почти не меняется с высотой, а выше — растет с нею, т. е. наблюдается так называемая инверсия. Над экваториальной зоной инверсия начинается прямо от тропопаузы. Для стратосферы характерна значительная повторяемость меридионально направленных ветров, с помощью которых осуществляется межширотный обмен воздуха.

Важнейшей особенностью стратосферы является наличие в ней на высотах 20—25-км слоя повышенной концентрации озона — газа, который поглощает большую часть ультрафиолетовой радиации солнца и тем предохраняет живые организмы от ее губительного влияния.

Над стратосферой находятся еще три



4

Рис. 1. Атмосферные слои и их физические характеристики.

Рис. 2. Вертикальный разрез через теплый фронт.

Рис. 3. Вертикальный разрез через быстро перемещающийся холодный фронт.

Рис. 4. Вертикальный разрез через фронт окклюзии.

слоя: мезосфера, термосфера и, наконец, экзосфера, выше которой начинается межпланетное пространство — космос. Отметим, что верхняя атмосфера переходит в межпланетное пространство без резкого скачка, постепенно.

Поскольку полеты планеров и самолетов происходят в большинстве в тропосфере, мы будем, в основном, касаться характеристик именно этого слоя.

Единственным источником энергии для всех атмосферных физических процессов является излучение (радиация) солнца. Однако лишь небольшая часть падающей солнечной радиации поглощается непосредственной атмосферой, поскольку солнце излучает в основном в коротковолновой (видимой) части спектра, для которой основные атмосферные газы — азот и кислород прозрачны.

Наибольшую часть тепловой энергии атмосфера получает не непосредственно от солнца, а от земли, нагретой солнечными лучами. Это вызывается тем, что земля излучает длинно-волновую (инфракрасную) радиацию, которая почти полностью поглощается воздухом (в первую очередь содержащимися в нем углекислым газом и водяным паром) и поэтому нагревает его.

Передача тепла от земли к атмосфере происходит также с помощью атмосферной турбулентности, т. е. вихревых движений и конвекции (подъема теплых частиц воздуха под действием архимедовой силы).

Степень нагревания земной поверхности различна и зависит от высоты солнца над горизонтом, продолжительности дня, а также от характера земной поверхности — в первую очередь от ее теплоемкости. Поэтому в один и тот же момент времени разные участки бывают нагреты по-разному. Особенно велики контрасты температуры между полярными и экваториально-тропическими районами, между сушей и морем. Велика роль облачности, которая днем уменьшает нагрев земли солнцем, а ночью задерживает излучение с поверхности земли и тем предохраняет ее от сильного охлаждения.

Атмосфера находится в непрерывном движении. Непосредственной причиной его служит неравномерность в горизонтальном распределении давления, вызываемая, в свою очередь, термической (температурной) неоднородностью атмосферы. Основной силой, заставляющей частицы воздуха перемещаться, является сила барического градиента, т. е. перепады давления на единицу расстояния по горизонтали. Чем они больше, тем сильнее ветер.

Под действием сил барического градиента воздух должен перетекать из области повышенного давления в область, где давление меньше. Однако в атмосфере на частицы воздуха влияют еще и отклоняющая сила вращения Земли (сила Кориолиса), центробежная сила и, наконец, сила трения. Взаимодействие перечисленных сил приводит к тому, что ветер дует не перпендикулярно, а почти параллельно изобарам — линиям, соединяющим точки с одинаковым давлением воздуха. При этом, если смотреть в направлении куда дует ветер, то в северном полушарии более низкое давление остается слева, а в южном — справа.

Под влиянием неоднородного нагрева поверхности Земли, распределения суши и моря, горных цепей и т. д. возникает сложная схема общей циркуляции атмосферы, под которой понимается совокупность крупномасштабных воздушных течений над земным шаром. Элементами общей циркуляции с возникновением, эволюцией и перемещением которых связаны наиболее существенные изменения погоды, являются атмосферные фронты, циклоны и антициклоны, к описанию которых мы переходим.

Воздушные течения, являющиеся элементами общей циркуляции атмосферы, состоят из однородных по условиям погоды порций воздуха. Горизонтальные размеры таких воздушных масс измеряются тысячами километров, вертикальные — километрами. Большую часть своих свойств (степень нагретости, влагосодержание, запыленность и др.) воздушные массы приобретают от подстилающей поверхности, т. е. участка земли, над которым они находились длительное время, например, от моря, части того или иного континента и т. д. Передвигаясь в другие районы, они вызывают там изменение температуры, ветра, облачности, т. е. изменения погоды.

В пределах одной и той же воздушной массы метеорологические параметры по горизонтали меняются очень мало. Совсем иная картина наблюдается в узкой зоне между воздушными массами с различными свойствами, т. е. вблизи так называемых атмосферных фронтов.

В них, на расстоянии в несколько десятков километров, температура зачастую изменяется на 5—10 градусов, а ветер резко поворачивается и, кроме того, ослабевает или усиливается в 2—3 раза. Именно при прохождении фронтов погода меняется наиболее резко. Если фронт движется так, что после его прохождения холодный воздух заменяется более теплым, говорят о теплом, а при обратной ситуации — холодном фронте. Когда холодный фронт в своем движении догоняет теплый (а обычно холодные фронты перемещаются более быстро), образуется так называемый фронт окклюзии или «сомкнутый» фронт.

Атмосферные фронты представляют собой наклонные поверхности, угол наклона которых обычно не превышает одного градуса.

На рис. 2 дан схематический вертикальный разрез теплого фронта с типичной для него облачной системой и осадками. При образовании теплого фронта теплый воздух медленно поднимается по клину холодного, одновременно оттесняя его (на рисунке — вправо). Этот подъем сопровождается образованием слоисто-образной облачности — слоисто-дождевой над нижней, высокослоистой — над средней и, наконец, перистослоистой — над верхней частью фронтальной поверхности. Летом в ночное время на теплых фронтах часто образуются также ливневые и грозовые (т. е. кучево-дождевые) облака. Осадки из облачной системы теплого фронта имеют затяжной (обложной) характер и ширина их зоны может достигать 300—400 км.

Полеты внутри облака теплого фронта осложнены резким понижением видимости. В нижней части фронтальной зоны на высотах, где температура воздуха отрицательная, возникает сильное обледенение. Летом в ночное время возможна встреча с грозой и интенсивной болтанкой.

Холодные фронты (рис. 3) образуются, когда холодный (а значит — тяжелый) воздух вклинивается под теплый, приподымает и оттесняет его. Из-за большой скорости перемещения, характерной для многих холодных фронтов, теплый воздух перед клином холодного воздуха бурно подымается и здесь образуются мощные кучево-дождевые облака, грозы, ливни и шквалы. Из-за этого полеты в зоне, отстоящей от быстро движущегося холодного фронта до 20—30 км, часто бывают опасными и особенно летом.

Облачная система фронтов окклюзии (рис. 4) является сочетанием облаков теплого и холодного фронтов. Прохождение фронтов окклюзии сопровождается в одних случаях — небольшим потеплением, других — похолоданием.

Следует отметить, что приведенные схемы фронтов отражают лишь наиболее типичные их особенности. В реальных условиях всегда наблюдаются те или иные отклонения от этих схем, обусловленные свойствами конкретных воздушных масс по обе стороны фронта, топографией местности и другими факторами.

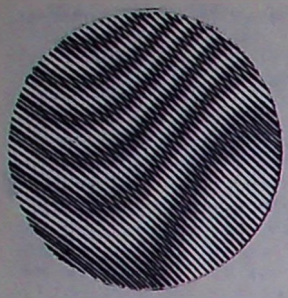
На синоптических картах всегда хорошо видны области с замкнутыми концентрическими изобарами с поперечниками, измеряемыми сотнями и тысячами километров. Если давление по направлению к их центру падает, они называются циклонами, а если растет — антициклонами. В северном полушарии ветер в циклонах направлен против часовой стрелки, а в антициклонах — по часовой стрелке. В южном полушарии картина обратная.

Над СССР циклоны чаще всего перемещаются с юго-запада на северо-восток, а антициклоны — с северо-запада на юго-восток. Скорость их движения — примерно 30—40 км/ч. Имеются районы, в которых циклоны и антициклоны становятся малоподвижными и задерживаются длительное время. В таких случаях говорят об атмосферных центрах действия и указывают их географическое положение. Центры действия оказывают чрезвычайно большое влияние на климат и погоду. К ним, например, относятся сибирский зимний и азорский круглогодичный антициклоны, исландский циклон и другие.

Циклоны и антициклоны могут образовываться за счет термического воздействия — понижения давления над теплой или роста его — над холодной подстилающей поверхностью. Однако чаще всего они возникают на фронтах, если их равновесие на каком-то участке нарушается. Такие циклоны и антициклоны являются наиболее подвижными. Образование их происходит быстро и сравнительно трудно прогнозируется.

Характерной особенностью циклонов является наличие внутри них упорядоченных восходящих движений со скоростями в несколько см/с. Для антициклонов, наоборот, типично опускание воздуха с такой же скоростью. Внутри циклонов атмосферные фронты становятся более активными, а в антициклонах они размываются.

Для циклонов типична пасмурная погода с продолжительными интенсивными осадками в зоне фронтов и моросью — вдали от них.



Есть у юных

Про Павла Петровича Папушу можно было бы рассказывать много. И эффектных заявок для очерка в его биографии тоже, пожалуй, предостаточно. Но меня совершенно растрогал недавний случай.

В Киеве уже стояла поздняя осень, дни пошли слякотные, холодные. Аэродром Киевского авиаспортклуба «Чайка» давным-давно опустел: летный сезон закончился, все пошли в отпуска, планеры и самолеты поставлены в ангар на зимнее хранение.

И вдруг звонок: «Приезжайте на «Чайку» в воскресенье. Будут соревнования юных планеристов»...

Как было удержаться от такого соблазна!

С утра — туман, промозгло, сыро, холодно. Ну, чего тащиться в такую погоду на аэродром, что там может быть? Рассуждаю так, но собираюсь, еду. Вообще-то, на «Чайку» по будничным дням рейсовый автобус ходит, но по воскресеньям от асфальтового шоссе пешком надо шагать километра два. Иду через лесок, а погода словно смилостивилась — после ненастных дней на глазах налаживается. Туман рассеялся, выглянуло солнышко. Выхожу из леса — простор открывается на нашу «Чайку». Аэродром расположен удивительно красиво. На пригорке с трех сторон летное поле окружено сосняком. Только если на нем нет полетов, то оно и в погожую погоду кажется скучным.

Вглядываюсь — летают!

Молодцы, папушинцы! Это у нас так всех воспитанников Павла Петровича Папуши на аэродроме величают. И не зря. За этим названием подразумевается целый характер будущего авиационного спортсмена. Уж если папушинцы, приходят в авиаспортклуб продолжать учебу, то, как правило, эти ребята бесконечно влюблены в небо, в планерный спорт. Они уже разбираются в азах теории, сведущи в основах техники пилотирования и что самое главное — прошли добрую школу воспитания и дисциплины. С такими курсантами легко и приятно работать инструкторам. Вот почему у нас в клубе по давней традиции установилось неписаное правило первоочередного приема папушинцев.

...На старте стоят два «Приморца». Рядом — самодельная лебедка для запуска планеров, нечто вроде помеси «Геркулеса» и переделанного «зила», которая исправно помогает совершать первоначальные пробежки на двести-триста метров и выполнять по юношеской программе подлеты по прямой на дальность до трехсот метров. Старт как старт — все строго по инструкции и наставлению, никакой суматохи, чувствуется полный порядок.

Глаз еще издали улавливает атмосферу праздника. На флагштоках развевается флаг соревнований, знамя ДОСААФ. На юных планеристах единая форма — синие брюки, синие куртки, авиационные пилотки с голубыми кантами и эмблемой кружка. На столе руководителя полетов — цветы. Лица у ребят торжественно-счастливые. Слышится смех, шутки...

Да, это маленький авиационный праздник. И сам Павел Петрович Папуша по такому случаю сменил свой рабочий шоферской комбинезон на дорогой сердцу форменный костюм пилота гражданской авиации со всеми нашивками и знаками различия, который он надевает только по большим праздникам. И еще замечаю одну характерную деталь: на полетах присутствуют и родители ребят, и почетные гости, не говоря уж об уважаемой судейской коллегии. Все как на настоящих соревнованиях, без всяких скидок на возраст. Это, безусловно, влияет на ребят, их настроение.

Вот в квадрате идет приемка зачетов по теории и матчасти, входящая в комплекс соревнований. Их принимает известный в прошлом инструктор-планерист Киевского авиаспортклуба Михаил Гольман, ныне один из лучших пилотов-методистов Киевского учебно-тренировочного подразделения Гражданской авиации, командир реактивного лайнера Як-40. За хороший ответ он похвалит, а что не знаешь — растолкует.

Чуть в сторонке девчонки окружили прославленную планеристку шестидесятых годов мастера спорта, двукратную рекордсменку мира, призера многих соревнований Зинаиду Соловей. Здесь на «Чайке» более двадцати лет тому назад она начинала, как и эти мальчишки и девчонки, свой путь в небо. Сейчас она инженер ОКБ Генерального авиаконструктора О. К. Антонова. Ей есть о чем рассказать, есть что посоветовать юным планеристам, стремящимся в небо.

Впереди стоит лебедка, на ней сидит гость из далекой Вологды, планерист еще довоенного поколения Вадим Николаевич Янусов. В Киеве он в длительной служебной командировке. Узнав о кружке юных планеристов, как истинный ветеран он еще весной заглянул на аэродром и с тех пор стал настоящим другом ребят. По воскресеньям Янусов охотно выполняет обязанности общественного инструктора, часами не вылезает из задней кабины или работает на лебедке, помогая кружковцам осваивать азы летного дела. Богатый опыт летчика и инструктора, любовь к планеризму, жизненный багаж и поразительные знания истории планеризма — все это делает его на летном поле не гостем, а своим и очень нужным для ребят человеком.

Внимательно присматривается к полетам юных планеристов командир звена Киевского авиаспортклуба Константин Чернухин. Ведь завтра эти парни и девушки, которым к будущему году исполнится по семнадцать, придут в планерное звено. Право же стоит к ним присмотреться наперед, благо, что случай для этого очень подходящий.

Размеренно, как с конвейера, взлетают «Приморцы». Работа на старте давно и привычно отлажена, каждый знает свои обязанности.

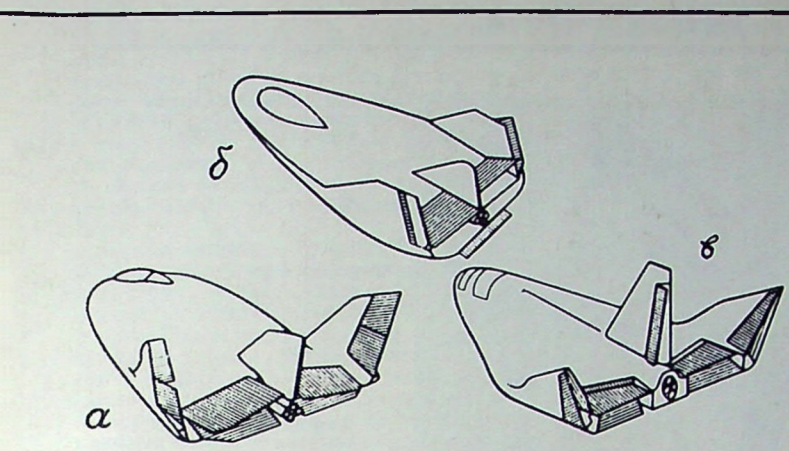
...В конце пятидесятых годов Павел Петрович по состоянию здоровья и возрасту вынужден был уйти с летной работы в ГВФ на «гражданку». Расставание с небом для всякого летчика — трудное дело. И у каждого оно проходит по-своему. Павел Петрович устроился в Киеве на завод, быстро вошел в рабочий ритм, а душа все равно в небе. Спортсменом в аэроклуб — уже поздно и по возрасту и по здоровью. А что если...

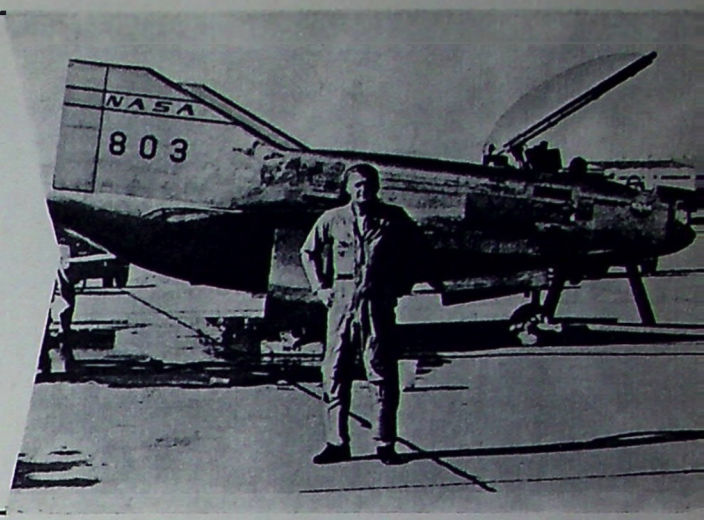
И тут Павлу Петровичу пришла счастливая мысль — вернуться в свою юность. Ведь сам мальчишкой в начале тридцатых годов начинал с планерного кружка, с учебных УС-4, с натягивания тугого резинового амортизатора. С тех пор прошло столько лет, а и до сих пор помнит счастье первого маленького подлета с бугра. Пойти в такой кружок и по воскресеньям хоть немного отводить душу, учить ребят летать, пусть подрастает ветеранам новая смена.

Он решил взяться за организацию планерного кружка. Сейчас незачем рассказывать, как во многих солидных кабинетах не понимали его идею, отказывали в помощи, а некоторые, пожимая плечами, говорили — чудак, на старости лет ударился в детство. Но Павел Петрович не спасовал ни перед насмешками, ни перед трудностями. Помощь нашел тут же, у себя на заводе. Бывший директор завода старый коммунист Сергей Гаврилович Волик, председатель заводской организации ДОСААФ Г. Маска поддержали инициативу ветерана.

В заводском Дворце культуры выделили комнату для занятий кружка, авиаспортклуб помог наглядными пособиями — плакатами, приборами, списанным планером — остановка была за желающими заниматься. Но здесь неизвестно какими путями ребята прослышали о кружке и повалили к Павлу Петровичу со всего города. Пришлось даже назначать строжайшую мандатную комиссию, где строго спрашивались и дисциплина, и успеваемость в школе. А для рабочей молодежи — успехи на производстве и комсомольская характеристика.

Программ обучения для юных планеристов в то время еще не было. И ветеран пошел тем единственно верным путем, какой ему подсказывали личный опыт и знания. Прежде всего — никакой игры в планеризм, никаких скидок на





устойчивости и управляемости аппаратов с малым удлинением несущего корпуса. Особенно тщательно проверялись эти качества на участке от момента схода с орбиты и до полета в атмосфере при скорости, соответствующей числу M = 2. Для исследований использовался беспилотный аппарат весом 403 кг, обладающий гиперзвуковым аэродинамическим качеством — 1,4. Практически аппарат был копией экспериментального ракетоплана X-24A.

В декабре 1966 г. ракета-носитель «Атлас-Эджена» вывела беспилотный аппарат в космос. Профиль его полета был рассчитан так, чтобы он совпал с траекторией входа орбитальной ступени воздушно-космического челночного аппарата в атмосферу. В полете за пределами атмосферы управление пространственным положением аппарата осуществлялось с помощью струйной системы, а при полете в атмосфере — аэродинамическими поверхностями. Расчетная скорость входа аппарата в атмосферу — 7930 км/сек на высоте 130 ÷ 160 км.

По программе «Старт» до апреля 1967 года было запущено три беспилотных аппарата. Из них на землю возвратился только последний. Однако анализ данных по всем запускам показал, что аппараты с несущим корпусом аэродинамически устойчивы. Они быстро занимают положение в пространстве в соответствии с передаваемыми по радио на борт командами управления. На аппаратах одновременно прошли проверку и новые теплозащитные материалы, лучшие из них фирма «Норт Америкен» планирует использовать на проектируемом орбитальном транспортном самолете.

После исследований на беспилотных аппаратах программа «Старт» предусматривала летные испытания экспериментальных пилотируемых аппаратов с несущим корпусом, в частности, исследование особенностей их полета в атмосфере при дозвуковых, околозвуковых и малых сверхзвуковых скоростях, а также особенности пилотирования и маневрирования в космосе. Во всех случаях старт производился не с земли, а с самолета-носителя «Б-52», как и в программе «X-15». После набора высоты 12—14 км экспериментальный аппарат отделялся от носителя, и летчик включал жидкостный ракетный двигатель аппарата. Набрав расчетную высоту и скорость, пилот выключал ЖРД и, совершая планирующий безмоторный полет, выполнял маневры, необходимые для захода на посадку в заданном районе.

До декабря 1972 г. на построенных по программе «Старт» аппаратах «M2-F-2», «M2-F-3», «HL-10» и «X-24A» было осуществлено 124 пилотируемых полета, из них 44 на околозвуковых и малых сверхзвуковых скоростях. Основные характеристики аппаратов и результаты летных испытаний приведены в таблице.

Таблица

Параметр	«M2-F-2»[1]	«M2-F-3»[2]	«HL-10»[3]	«X-24A»
Гиперзвуковое аэродинамическое качество	1,1—1,3	1,2—1,3	1,2—1,3	1,2—1,4
Дозвуковое аэродинамическое качество	3,1	3,8	3,3	3,5
Вес аппарата (с топливом) кг	4080	4120	4080	4990
Макс. уд. нагрузка, кг/м²	278	—	278	269
Управление аппаратом	аэродинамическое			
Макс. число M	0,65	1,61	1,84	1,59
Посадочная скорость км/час	170—320	—	160—300	260—445
Количество планирующих полетов на дозвуковых скоростях	16	43	11	10
Количество полетов с включением ЖРД	—	сведений нет	26	18

[1]) В 16-м полете аппарат потерпел аварию при посадке. После восстановления получил обозначение «M2-F-3».
[2]) Испытывались различные системы управления.
[3]) После 11 планирующих полетов на аппарат «HL-10» установлен разгонный ЖРД, который после завершения программы сверхзвуковых полетов заменен на посадочный ЖРД для исследования необходимости использования двигателя в полете в атмосфере

Исследования моделей и испытания натурных аппаратов в аэродинамических трубах, а особенно летные испытания аппаратов с несущим корпусом малого удлинения показали, что они имеют дозвуковое аэродинамическое качество, равное минимальной величине, при которой возможна посадка этих аппаратов с выключенной силовой установкой. При этом посадка в заданном районе осуществима лишь при точном соблюдении расчетной траектории входа в атмосферу.

В августе 1973 г. США начали летные испытания еще одного экспериментального пилотируемого аппарата «X-24B». Он представляет собой более маневренный аппарат с гиперзвуковым аэродинамическим качеством = 2,5. Такое высокое качество позволяет выполнять сход с орбиты почти с любого ее отрезка и производить посадку на территории США.

По сравнению с предыдущими конструкциями «X-24B» более тяжелый. Его вес без заправки и экипажа 3630 кг, дозвуковое аэродинамическое качество ~ 5. В хвостовой части корпуса имеется небольшое треугольное крыло, плавно переходящее в корпус у носовой части. Все основные системы и оборудование аппарата аналогичны использованным на «X-24A». Летные испытания «X-24B» проводятся по стандартной программе. Ее рассчитывают выполнить до середины 1975 г.

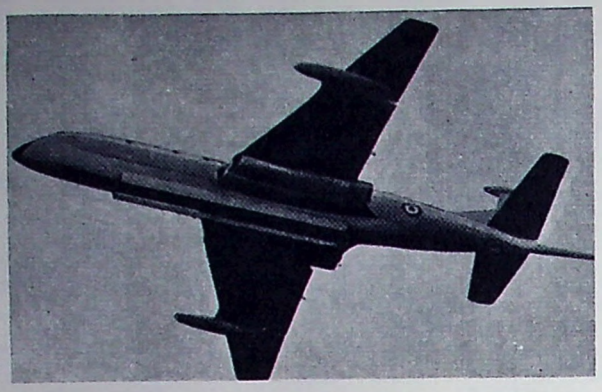
По мнению иностранных специалистов, экспериментальные исследования, выполненные в США и других странах, дали много материалов, позволяющих приблизить время создания гиперзвукового самолета и начать практическую разработку орбитального самолета. Большинство специалистов, работающих в аэрокосмической науке, технике и промышленности, считают, что не только гиперзвуковой, но, и орбитальный самолеты для связи с долговременными космическими станциями будут созданы в конце 70-х, начале 80-х годов. Они заполнят тот вакуум высот от 30 до 160 км и скоростей от 3—4 тыс. км/час до первой орбитальной скорости (27—28 км/час), которые пока еще не освоены человеком.

В. КАЗНЕВСКИЙ,
кандидат технических наук,
В. ЦИНЦАРЕНКО,
инженер

Уважаемая редакция!

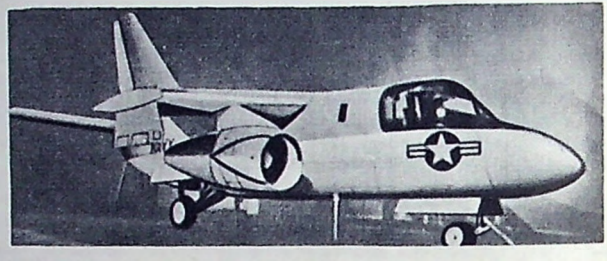
В газетах нередко упоминается об усиленном строительстве в странах НАТО специальных противолодочных самолетов. Прошу рассказать, что это за самолеты, в чем особенности методов их боевого использования и вооружения.

В. ТРОГАЧЕНКО



Английский базовый противолодочный самолет HS-801 «Нимрод».

Американский палубный противолодочный самолет S-3A «Викинг».



ПРОТИВОЛОДОЧНЫЕ САМОЛЕТЫ СТРАН НАТО

Агрессивные круги лагеря империализма не оставляют попыток воспрепятствовать дальнейшей разрядке международной напряженности. Спекулируя на мифической «советской угрозе», заправилы Североатлантического блока, представители военно-промышленных кругов добиваются все больших ассигнований на вооружение армий и флотов. Руководители Пентагона, например, запросили на военные нужды в 1974—75 финансовом году 88 млрд. долларов, больше чем даже в период открытой агрессии в Индокитае. Несмотря на серьезные экономические трудности, увеличила военные ассигнования и Англия, доведя их до небывалой в мирное время суммы — 3,5 млрд. фунтов стерлингов.

Одной из весьма «весомых» статей военных бюджетов главных стран НАТО являются ассигнования на создание и закупку различных средств борьбы с подводными лодками. В США, например, по подсчетам американской печати ежегодные расходы на противолодочную «оборону» выросли за последние годы в 1,5 раза. В 1971—72 бюджетном году, например, они составляли 4,5 млрд. долларов.

В общей системе сил и средств борьбы с подводными лодками военно-морские специалисты США с каждым годом все большую роль отводят авиации: подразделениям самолетов берегового базирования (так называемой базовой противолодочной авиации), эскадрильям противолодочных самолетов и вертолетов, базирующихся на кораблях (то есть палубной авиации). В состав противолодочной авиации большинства стран НАТО включают и противолодочные вертолеты, базирующиеся на военных кораблях и транспортах.

Эскадрильи базовой противолодочной авиации США вооружены самолетами Р-3А, Р-3В и Р-3С «Орион».

Рассмотрим один из них — Р-3С «Орион». Четыре турбовинтовых двигателя общей мощностью 18 тыс. л. с. обеспечивают самолету Р-3С скорость до 780 км/час на расчетной высоте (4500 м).

Такие большие скорости экипажи противолодочных самолетов используют очень редко, лишь при необходимости быстро прилететь в район поиска лодок. Сам же поиск и атаки выполняются на малых скоростях, так как подводная лодка, заметив атакующий ее самолет, маневрирует по курсу и скоростью. Отсюда необходимость смены режимов полета, доворотов, повторных заходов. И чем меньше скорость, тем легче экипажу самолета поразить цель. Самолет «Орион» достаточно маневрен. Запас же топлива в баках позволяет ему держаться в воздухе до 12—13 часов. Его радиус действия при поиске подводных лодок около 3500 км.

Полет в район патрулирования совершается обычно на высотах от 5400 до 7200 м. При поиске самолет снижается до высот 450 м и меньше. Если тактическая обстановка требует увеличения времени патрулирования, то экипаж для экономии топлива выключает два двигателя. Максимальный взлетный вес «Ориона» 61 200 кг, размах крыла — 30 м, площадь — 99,6 м², длина самолета — 55,7 м, экипаж — 10 человек.

Для поиска и уничтожения подводных лодок самолет Р-3С имеет специальное оборудование и вооружение. Под крылом, вблизи центроплана на двух пилонах подвешивается по контейнеру: на левом пилоне — со станцией радиопротиводействия, на правом — с телевизионной станцией. В фюзеляже может быть размещено до 52 активных и пассивных радиогидроакустических буев (РГАБ), которые сбрасываются автоматически по программе, заложенной в счетно-решающее устройство. Находясь в воде, активные РГАБы излучают звуковые сигналы. Наталкиваясь на препятствие (подводную лодку), звуковые сигналы отражаются и попадают на приемное устройство буя, затем через передатчик — на борт самолета. По пеленгам двух-трех буев с помощью приемоиндикаторной аппаратуры экипаж определяет место подводной лодки и атакует ее.

Для поиска подводной лодки используются и другие технические средства, смонтированные на борту самолета, в том числе магнитный обнаружитель, газоанализатор, пеленгатор сигналов радиопротиводействия РЛС и регистратор температуры воды, предназначенный для обнаружения лодок по подводному тепловому следу. В помощь экипажу на самолете Р-3С «Орион» установлена комплексная электронная система «А-нью», производящая навигационные и тактические расчеты. В последнее время на Р-3С устанавливается новая система — «Дифар», которая обеспечивает более быстрый поиск и обнаружение подводных лодок по их шумам.

Самолеты противолодочной авиации имеют мощные средства поражения лодок: торпеды, различного типа ракеты, которые обычно подвешиваются на подкрыльных пилонах, и бомбы.

Стремясь ускорить перевооружение базовой противолодочной авиации на новую технику, страны НАТО активно ведут поиск подходящих типов самолета даже в тех странах, которые не входят в этот союз. В военно-морских кругах США, например, серьезно обсуждается вопрос о закупке созданного недавно в Японии самолета «SS-2». Эта тяжелая летающая лодка (вес пустого самолета 23 900 кг, максимальный взлетный 44 900 кг) во время испытаний взлетала и совершала посадку при волне высотой

По материалам зарубежной печати.

до 3,6 м. Разбег у нее очень короткий — до 100 м. Следовательно, подразделение таких самолетов может базироваться в маленьких, надежно укрытых бухтах. Хорошая грузоподъемность позволяет оснастить самолет различным оборудованием и вооружением для поиска и уничтожения подводных лодок. Скорость «SS-2», по данным фирмы, 540 км/час, дальность полета 4600 км, штатный экипаж — 9 человек.

Авиастроительные фирмы Франции и ФРГ по заказу военно-морских ведомств этих стран совместно создали противолодочный самолет Бреге-1150 «Атлантик». В дальнейшем его приняли на вооружение своей противолодочной авиации Италия и Норвегия. Самолет «Атлантик» оснащен двумя турбовинтовыми двигателями, мощностью по 6100 л. с. Его максимальная скорость 610 км/час, крейсерская (при патрулировании на высоте 300 м) около 320 км/час, дальность полета 7 тыс. км, максимальный взлетный вес 43 500 кг, экипаж 12 человек. С полным запасом топлива «Атлантик» может вести противолодочное патрулирование в течение 12 часов.

Противолодочное оборудование и вооружение размещается в фюзеляже и под крыльями. «Атлантик» берет 9 акустических торпед весом по 181,4 кг американского производства или три по 508 кг французского производства. В боевую нагрузку входят также активные и пассивные радиогидроакустические буи, типовые авиабомбы, принятые на вооружение в армиях стран НАТО, американские и французские глубинные бомбы весом по 175 кг. На подкрыльных установках подвешиваются четыре УРС А-12 класса «воздух-корабль».

Для поиска целей экипаж самолета «Атлантик» использует две синхронно работающие радиолокационные станции кругового обзора и другие системы поиска подводных лодок.

Хотя «Атлантик» в основном отвечает требованиям сегодняшнего дня, в странах НАТО ведутся энергичные разработки проектов более совершенных базовых противолодочных самолетов. В США проведены опыты применения реактивных самолетов (в частности, типа «Боинг»-707) для обнаружения и уничтожения подводных лодок. Американских специалистов привлек большой радиус действия этого колесного самолета, его значительная грузоподъемность и относительно хорошая маневренность на малых высотах.

В Англии активизировались опытно-конструкторские работы по созданию современного базового противолодочного самолета для замены устаревшего самолета «Шеклтон». В итоге исследований и расчетов (с учетом критерия «стоимость — эффективность») специалисты пришли к выводу, что в основу конструкции будущего противолодочного самолета следует взять пассажирский реактивный самолет «Комет-4С». Опытный экземпляр такой машины, получивший название HS-801 «Нимрод», был построен, а после испытаний стал выпускаться серийно.

Базовый противолодочный самолет «Нимрод» (максимальный взлетный вес около 80 т, размах крыла 35 м, длина фюзеляжа 38,6 м) имеет четыре турбореактивных двигателя, позволяющих «Нимроду» лететь к району поиска со скоростью более 800 км/час, а вести поиск с высоты 500 м при скорости 330 км/час. При двух выключенных двигателях самолет может держаться в воздухе до 12 часов. Максимальная же дальность его полета до 7 тыс. км. Экипаж 11 человек.

В комплекс поискового оборудования самолета входят: магнитный обнаружитель, газоанализатор, РГАБы, радиолокационные станции и радиопеленгатор. Датчики этих систем сопряжены с ЭВМ, вырабатывающей рекомендации для маневрирования при поиске подводных лодок и их атаке. Средства поражения подводных лодок — глубинные бомбы, мины и самонаводящиеся торпеды. Для поражения надводных целей под крыльями подвешиваются управляемые ракеты класса «воздух — корабль» типа AS-37 «Мартель».

●

Палубные противолодочные самолеты находятся на вооружении только военно-морских сил США и Франции. Американский палубный поршневой противолодочный самолет S-2 «Треккер», даже его последняя модификация, по утверждению самих американских специалистов, не отвечает современным требованиям, предъявляемым к самолетам такого назначения. Малый взлетный вес (12 т), а следовательно, и малая боевая нагрузка лимитируют размещение поисковой аппаратуры и особенно современного противолодочного вооружения. В связи с этим фирма «Локхид» разработала новый противолодочный палубный самолет, получивший название S-3A «Викинг». По данным иностранной печати, испытания, начатые в 1972 году, уже закончились и самолет начинают строить серийно.

По схеме S-3A «Викинг» — моноплан с высокорасположенным крылом, однокилевым хвостовым оперением (крылья и киль складываются). Два ТРД общей тягой несколько больше 8 тыс. кг обеспечивают «Викингу» достаточный диапазон скоростей: от 800 км/час, для срочного прибытия в район, где предполагается появление лодки, до 290 км/час, то есть скорости, удобной для патрулирования и поиска. Крейсерская скорость машины 640 км/час, дальность полета — 3700 км, продолжительность — 6 часов, практический потолок — 10 670 м. Взлетный вес «Викинга» 19 250 кг, размах крыла — 20,9 м, длина 16,3 м, экипаж 4 человека.

Французский флот пока имеет на вооружении палубной противолодочной авиации лишь самолет Бреге-1050 «Ализе». Его максимальный взлетный вес 8200 кг, размах крыла 15,6 м, длина 13,7 м. Один турбовинтовой двигатель мощностью 1975 л. с. обеспечивает «Ализе» максимальную скорость до 460 км/час, дальность полета 2800 км. Самолет оборудован достаточно современной аппаратурой поиска подводных лодок, а также противолодочной торпедой или тремя глубинными бомбами для их уничтожения.

Большинство стран — участниц блока НАТО помимо самолетов все шире используют для поиска и уничтожения подводных лодок многоцелевые и специализированные вертолеты. Они в той или иной степени взаимодействуют и с базовыми и с палубными противолодочными самолетами.

Капитан 1 ранга запаса
А. КВИТНИЦКИЙ

АЭРО СМЕСЬ

САМОЛЕТ НА ПРИВЯЗИ

Так можно назвать устройство для обучения пилотов, построенное канзасской фирмой Беде-Эйркрафт (США). Это своеобразный гибрид тренажера и обычного учебного самолета, включающий в себя, кроме самолета — автомобиль и промежуточную конструкцию. Инструктор сидит в автомобиле, а ученик совершает «полет» на самолете, но с известными ограничениями: программой предусмотрены упражнения в посадке и взлете, когда максимальная высота полета всего три метра. Боковые крены возможны только до 10°. Самолет, используемый в устройстве, отрывается от земли на скорости около ста километров в час, то есть вполне доступной автомобилю.

КОНСТРУКЦИЯ ИЗ ПЛАСТМАСС

Одна из старейших французских авиационных фирм в течение многих лет вела исследования и эксперименты по созданию самолета из пластмасс. Работа увенчалась успехом. Фирма начала производство четырехместных спортивно-туристских самолетов из слоистых пластиков (ламинатов). Они выпускаются в трех модификациях — «Пасифик», «Европа» и «Атлантик». Использование слоистых пластиков в конструкции самолетов упростило ряд технологических процессов.

ГИБЕЛЬ АНГЛИЙСКИХ ПАРАШЮТИСТОВ

Два британских солдата-парашютиста погибли, а пятеро объявлены пропавшими без вести во время учебного парашютного десанта. Прыжки происходили ночью на севере ФРГ, вблизи Кильского канала. Предпринятые широкие поиски пропавших парашютистов не дали результатов.

СКОЛЬКО СТОИТ СОВРЕМЕННЫЙ САМОЛЕТ?

По зарубежным данным, стоимость современных серийных реактивных самолетов определена: американские «Боинг-707» — 8 млн. долларов, «Боинг-747» — 23 млн. долларов, англо-французский «Конкорд» — 27 млн. долларов.

ЖЕРТВЫ АВИАКАТАСТРОФ

Спасательные отряды, проводившие поиски самолета колумбийской авиалинии «Авианка», разбившегося в горах Колумбии (на его борту находилось 24 пассажира), случайно обнаружили останки одиннадцати жертв другой авиакатастрофы, случившейся в этом же районе 26 августа 1973 года. В обломках самолета найдено также золото, перевозившееся им.

Район, где произошли обе катастрофы, местные жители называют «кладбище самолетов». В течение нескольких лет здесь разбилось десять самолетов разных типов.

ПРОПАВШИЕ ЧЕМОДАНЫ

Почти 1300 пассажиров крупнейших авиалиний США лишились своих чемоданов в аэропортах за первую половину 1974 года. Их просто украли.

Значительное увеличение подобных краж авиакомпании объясняют инфляцией, вызвавшей заметные сокращения обслуживающего персонала в аэропортах.

Парашюты XII



«ПАРА-ПЛЕЙН».

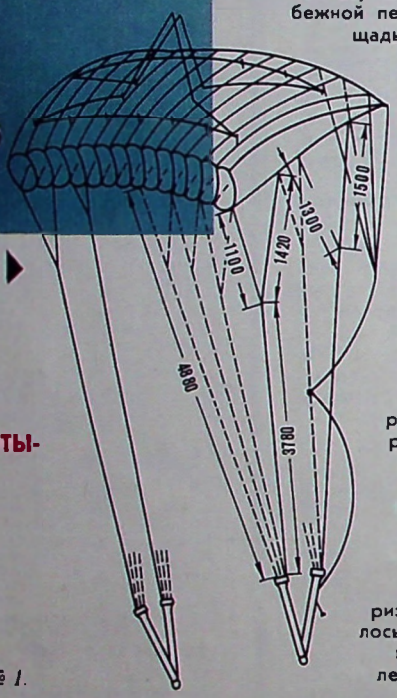
2. ПАРАШЮТЫ-КРЫЛЬЯ

Фото автора

Окончание.
Начало см. в № 1.

Зарубежные фирмы в конце 50-х годов начали заниматься разработкой планирующих парашютов с большим (больше 1,5) аэродинамическим качеством. У таких куполов скорость горизонтального перемещения в 2—3 раза выше, чем у парашютов типа «Пара-Командер», «ПТХ-8».

Вначале появились однооболочные парашюты треугольной формы типа «Паравинг» (США) и прямоугольные — купол Бэриша (Англия). По данным зарубежной печати, эти купола имели площадь около 30 м² (это в два раза меньше площади купола Т-4 серии 4М), вертикальная скорость не превышала 3 м/сек, качество около 2,5. Но эти парашюты обладали большими нагрузками при раскрытии, так что применять их в прыжках на задержку нельзя. Кроме того, они неустойчивы при торможении — складываются и тогда резко увеличивается скорость снижения. Поэтому, несмотря на простоту конструкции и преимущества по скорости горизонтального перемещения, весу и объему купола, эти парашюты не могли быть использованы в качестве спортивных, хотя некоторые любители спорта смелых и совершали прыжки. Еще большую по величине скорость горизонтального перемещения удалось получить на двухоболочковых конструкциях, таких, как «Волплейн» («Volplane»), «Пара-Плейн» («Para-Plane»), «Пара-Фоил» («Para-Foil»), «Пара-След» («Para-Sled»). Но возникла другая проблема: как же гасить поступательную скорость, как добиться эффективного торможения? Долгое время поиски конструкторов не давали утешительных результатов. При попытках тормозить значительно увеличивалась вертикальная скорость снижения, купол раскачивался и даже складывался. Поэтому указанные парашюты нельзя было применять в спортивных целях, их можно было увидеть только на показательных выступлениях.



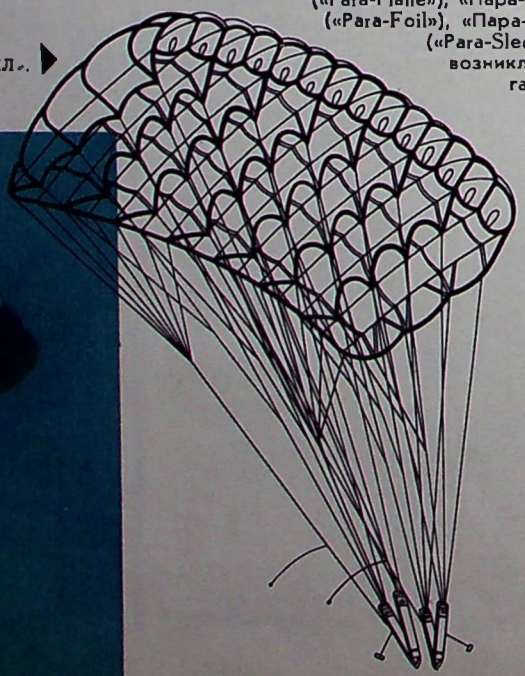
Лишь в 1971 году два «Пара-Плейна» под названием «Облако» появились на национальном чемпионате США. Через год «Пара-Плейны» преподнесли сюрприз: спортсмены, совершавшие прыжки на этих скоростных парашютах, возглавили турнирную таблицу, заняв первые 3 места с суммой отклонения от цели (10 прыжков) — 19, 26 и 54 см! В 1973 году — снова все призовые места у спортсменов, которые прыгали на «крыльях». Причем чемпион США установил новый национальный рекорд — 9 попаданий в цель, а на десятом — 6 см.

Если на прошлом чемпионате мира лишь один участник пользовался «Пара-Плейном», то на первенстве в Венгрии в 1974 году 12 представителей разных стран избрали «крылья»: «Пара-Плейн», «Пара-Фоил» и «Пара-След». Купола их — прямоугольной формы, выполнены из двух поверхностей, соединенных между собой нервюрами. Ткань — воздухонепроницаемый калландрированный нейлон. Задние кромки верхней и нижней оболочек соединены. Парашюты обладают большим аэродинамическим качеством при малой площади несущей поверхности.

«Пара-Плейн» и «Пара-Фоил» имеют по 14 и более (до 18) отсеков, разделенных между собой нервюрами, у «Пара-Следа» таких отсеков 10. На нервюрах последних двух куполов расположены овальные отверстия для перераспределения воздуха в отсеках. Кроме того, по бокам и на каждой второй нер-

«ПАРА-ФОИЛ».







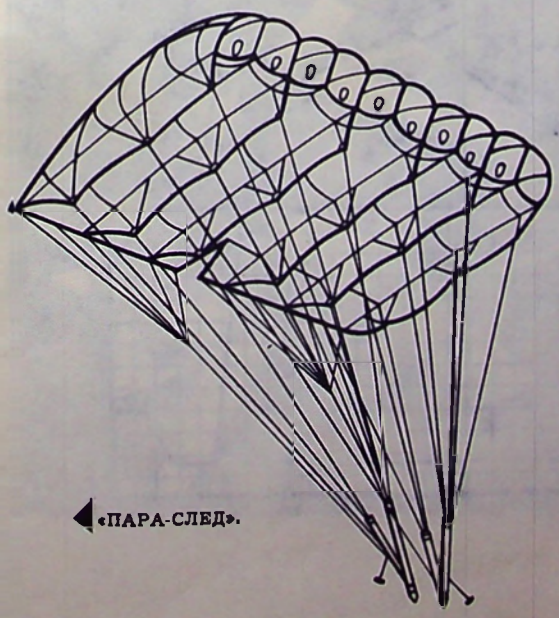
чемпионата мира

вюре (силовой) пришиты косынки, к которым крепятся стропы. Косынки позволяют равномерно распределить нагрузку по всей поверхности купола (на «Пара-Плейне» таких косынок нет).

Управление куполами осуществляется при помощи двух групп строп управления, прикрепленных к задней кромке купола. Эти группы строп присоединены к основным стропам управления, выведенным на задние свободные концы лямок и заканчиваются клевантами. На «Пара-Следе» в середине задней части купола имеется разрез, а по боковым сторонам — стабилизирующие полотнища. Получается, что на нем имеются как бы элероны, при помощи которых осуществляется управление. Кроме того, к передним лямкам крепятся две ленты подтяга для изменения угла атаки купола.

Площадь обеих несущих поверхностей у «Пара-Плейна» и «Пара-Фоила» почти одинакова — около 33 м² (размах крыла верхней оболочки около 6 м, ширина — 3 м, ширина нижней оболочки — 2,5 м). Скорость снижения (при общем полетном весе 86 кг) на «Пара-Плейне» 4,2 м/сек, «Пара-Фоиле» — 5,1 м/сек, скорость горизонтального перемещения — 11,2—13,4 м/сек. При полном торможении горизонтальная скорость перемещения на «Фоиле» уменьшается до 2,6 м/сек, а на «Пара-Плейне» до 1,3 м/сек, причем сила удара при приземлении получится не больше чем на «Пара-Коммандере».

Первый разворот на 360° с полной горизонтальной скорости выполняется довольно медленно (за 20—22 сек.), но последующие осуществляются в быстром темпе. После двух-трех спиралей время разворота не превышает 2,2 сек., но купол и спортсмен отклоняются от вертикальной оси на 65—75°, причем значительно увеличивается вертикальная скорость снижения. Она может превысить 10 м/сек. Ниже 300 м подобные маневры запрещены.



«ПАРА-СЛЕД».

Чтобы уменьшить динамические нагрузки в момент наполнения купола и повысить надежность работы, на «Пара-Плейне» применено рифление купола с помощью двух шнуров, пропущенных через направляющие кольца, размещенные на верхней оболочке купола и соединенные с вытяжными парашютами. Шнуры рифления, кроме того, выполняют функцию дополнительных строп купола при укладке парашюта.

«Пара-След» — самый молодой парашют в семействе «крыльев». Ему нет и двух лет. Но он привлек внимание многих спортсменов и 6 участников предпочли его. Площадь верхней оболочки 17,65 м² (размах крыла — 4,85 м, ширина — 3,64 м). По рекламным данным американской парашютной фирмы, выпускающей эти купола, аэродинамическое качество — около 3. Средняя горизонтальная скорость при полном полетном весе 86 кг — 11,1 м/сек. Разворот на 360° от полной горизонтальной скорости планирования — 4,0 сек., в среднем после первой спирали — 3,1 сек.

	Скорость снижения	Относительная скорость
В режиме полной скорости планирования	4,2 м/сек.	11,1 м/сек
При торможении на 1/4	3,6 м/сек.	Уменьше-
При торможении на 1/2	4,8 м/сек.	ние скорости от 11,1 м/сек
При торможении на 3/4	6,0 м/сек	до 0 м/сек
Полное торможение	6,9 м/сек	
Потеря скорости	более 7,5 м/сек	0 м/сек

В отличие от куполов классической формы, на которых спускались в цель по ветру, на «крыльях» из-за большой горизонтальной скорости заход в цель обычным путем невозможен. Заход здесь осуществляется против ветра. Примерно на высоте 150 м спортсмен делает разворот и выходит на последнюю прямую. Приближаясь к мишени, он может тормозить поступательную скорость, натягивая короткими движениями рук стропы управления. Но величина натягивания клевантов не должна превышать 10—12 процентов от полного натяжения клевантов, иначе значительно увеличится скорость вертикального снижения.

Нужно отметить, что спортсмены, выступавшие на XII чемпионате мира на човой технике, при сложной погоде показали высокие результаты. Из 72 прыжков, совершенных на точность приземления, 22 завершились попаданием в мишень, в 20 приземлениях отклонение меньше 16 см, а в 9 — от 17 см до 50 см. Американец Джим Лоу на своем «Пара-Фоиле» завоевал серебряную медаль, пять раз попав точно в цель, и лишь после одного из прыжков на электрическом табло зажглась цифра 05—5 см.

Парашюты-крылья предназначены для опытных спортсменов, имеющих не менее 200 прыжков на планирующих куполах типа «Пара-Коммандер». Из-за больших нагрузок во время наполнения «крылья» в основном применяются для прыжков с задержкой раскрытия не более 6 сек. Кроме того, еще не редки случаи отказа таких куполов в работе. Например, в Венгрии новозеландец, совершивший прыжки на «Пара-Следе», дважды вынужден был отцепить вышедшее из повиновения «крыло» и раскрыть запасной парашют.

Несмотря на имеющиеся у парашютов-крыльев недостатки, специалисты утверждают, что развитие спортивных парашютов такого типа, по всей видимости, перспективно.

Бэта ВАСИНА,
спец. корр. «Крылья Родины»

По страницам зарубежной печати



ЧЕМПИОНАТ ПОЛЬШИ

Абсолютными чемпионами Польши по парашютному спорту стали Юзеф Люшцкий и Гражина Кудлек. Серебряные медали завоевали Леслав Панас и Кристина Панчковска, бронзовые — Веслав Шело и Малгожара Трепка. На чемпионате вне конкурса участвовали и спортсменки ГДР Ирина Клабухн и Ютта Ирмшер, показавшие результаты выше, чем у победительниц — польских парашютисток.

НА КУБОК «ГОЛУБОЙ ОДРЫ»

ВО ВРОЦЛАВЕ состоялись международные парашютные соревнования, в которых приняло участие 14 команд аэроклубов из Польши, Чехословакии, Советского Союза, Болгарии, Венгрии, ГДР и Австрии.

Кубок выиграла команда Советского Союза в составе Марии Речкуновой, Вячеслава Нарзикулова и Анатолия Толкачева. Второе место заняли спортсмены Чехословакии и третье — Польши.

В индивидуальном зачете в призовую тройку средн женщин вошли: Вера Франталова (ЧССР), Алиция Каланкевич, Барбара Южвяк (обе Польша); среди мужчин — Ричард Вишневски (Польша), Вячеслав Нарзикулов (СССР), Веслав Ленчнер (Польша).

ЧЕМПИОНАТ ПАРАШЮТИСТОВ США

На чемпионате США по индивидуальным прыжкам на точность приземления и прыжкам с задержкой раскрытия парашюта и выполнением комплекса фигур в свободном падении приняло участие 100 спортсменов. Из-за неустойчивой погоды удалось разыграть мужчинам 7, а женщинам 6 прыжков на точность приземления. Трое спортсменов: Коллинвуд, Шапански и Лоу во всех попытках точно били по 10-сантиметровой «шайбе». Они и поделили между собой 1-е место. Кстати, Джим Лоу, совершавший прыжки на новом парашюте-крыле «Пара-фоил», стал призером и на чемпионате мира в Венгрии. Второе место занял Солис с суммой — 3 см, за ним Крюгер — 21 см. Среди женщин чемпионкой США стала Херст — 1,27 м, Миллер — 1,38 м — вторая и Шмидт — 1,42 м — третья.

Лучших результатов в акробатических прыжках достигли Брейк — 7,72 сек. (средний результат пяти прыжков), Хикс — 7,86 сек. и Хейхерст — 7,94 сек. Средн женщин победу одержала Дебби Шмидт — 8,42 сек.

Абсолютными чемпионами США стали молодые спортсмены студентка Дебби Шмидт и армеец Джек Брейк.

Бумажные крылья

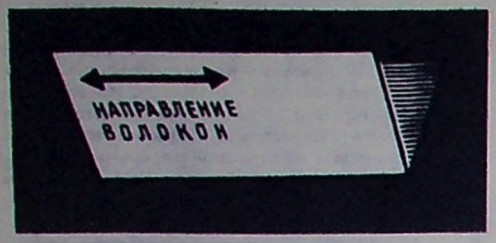


Рис. 1.
Заготовка листа.

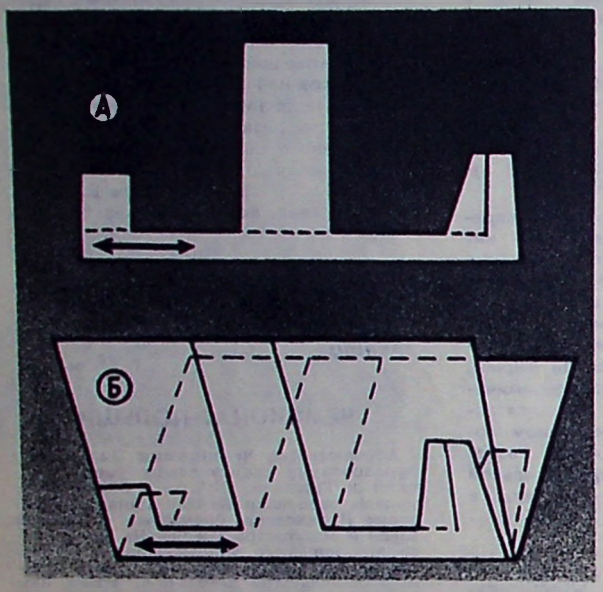


Рис. 2.
Шаблон модели (а) и заготовка-развертка (б).

Рис. 3.
Моноплан с прямоугольным крылом.

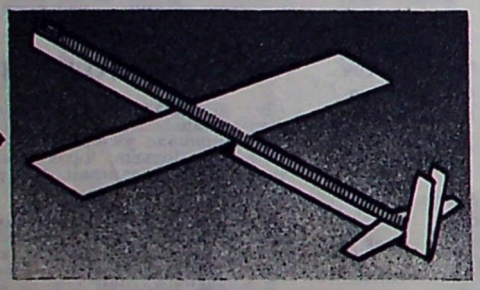


Рис. 4.
Шаблоны монопланов нормальной схемы с крыльями: трапециевидным (а); эллиптическим (б); параболическим (в); стреловидным (г); треугольным (д); круглым (е).

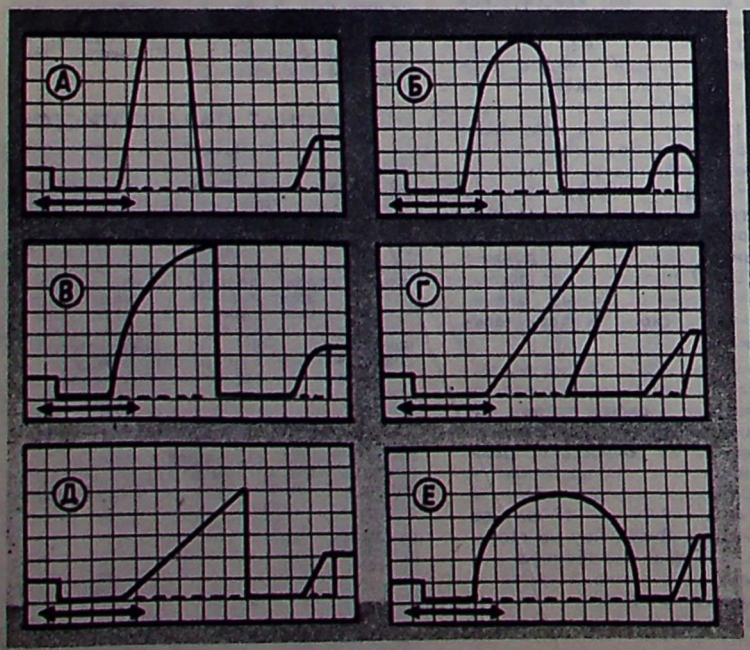
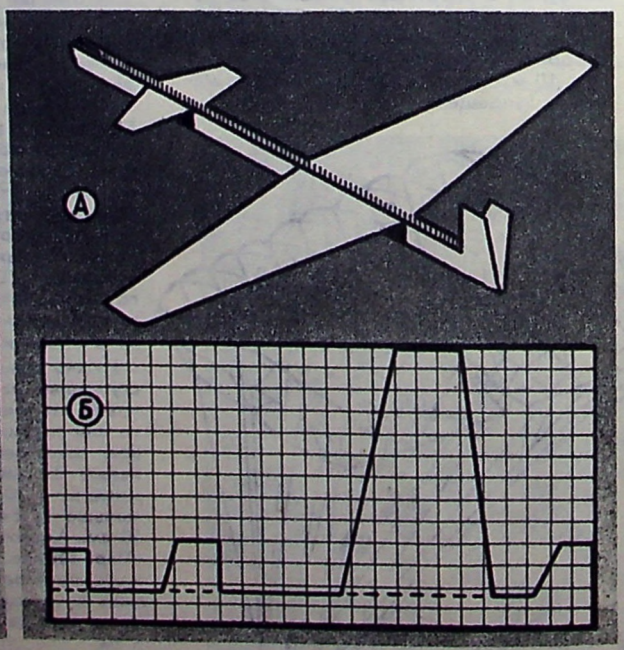


Рис. 5.
Модель «утка» с трапециевидным крылом (а) и шаблон (б).



ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МОДЕЛИ изготовляются из одного листа бумаги. Из цельной бумажной заготовки — развертки путем отгибания отдельных частей образуются крыло, фюзеляж, стабилизатор, киль, рули...

Возьмите ножницы и лист бумаги. Всмотритесь в бумагу, постарайтесь определить направление волокон. По длине лист бумаги нужно перегнуть пополам вдоль волокон — это сделает модель более устойчивой и жесткой (рис. 1). Теперь вырежьте заготовку по контуру (рис. 2). Бумажный прямоугольник в носовой части предназначается для весовой балансировки. Он перегибается несколько раз внутрь фюзеляжа. Разрежьте оперение, отогните крылья и стабилизатор. Получился моноплан нормальной схемы (крыло впереди хвостового оперения) с прямоугольной формой крыла в плане (рис. 3).

После первых запусков определите недостатки полета модели и установите плоскости крыла, стабилизатора и киля таким образом, чтобы она устойчиво планировала. Возможно придется из-

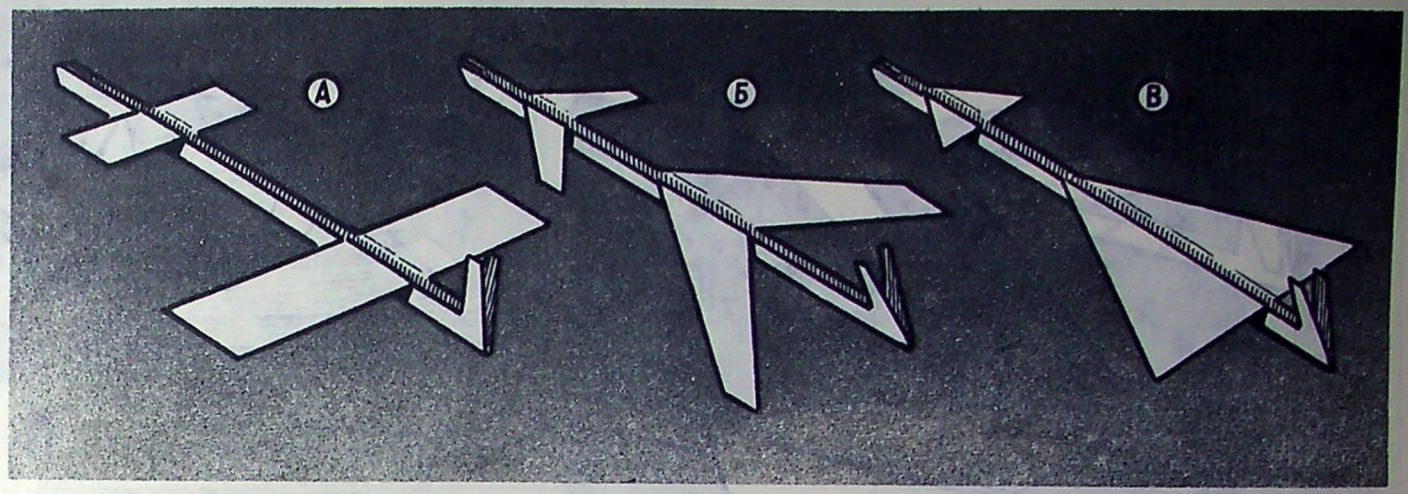


Рис. 6. Модели «утка» с прямоугольным (а); стреловидным (б) и треугольным (в) крылом.

менить величину балансировочного груза.

Бумажное авиамоделирование в руках пытливого, изобретательно творчески работающего школьника или спортсмена становится одним из средств исследований, экспериментов, поиска нового.

На рис. 4 даны контуры монопланов нормальной схемы с трапециевидным (а), эллиптическим (б), параболическим (в), стреловидным (г), треугольным (д) и круглым (е) крыльями. Они отличаются расстоянием крыла от носка модели, расстоянием между крылом и оперением, углом стреловидности крыла, формой, сочетанием различных форм крыла и оперения в разнообразных вариантах. На готовых шаблонах всех моделей сторона квадрата клетки нанесенной сетки должна равняться 5 мм.

Познакомимся со схемой модели самолета типа «утка», в которой горизонтальное оперение располагается впереди крыла. Первая модель имеет трапециевидное крыло (рис. 5), остальные — прямоугольное, стреловидное, треугольное (рис. 6.). Могут быть применены и другие формы крыльев в плане.

Существуют и другие схемы, например, с тандемным расположением крыльев (рис. 7 б), с крыльями обратной стреловидности (рис. 7 а). Шаблоны этих моделей на рис. 8 а и 8 б.

Крыло может иметь переменную стреловидность как по передней, так и по задней кромке, а также прямую и обратную стреловидность на различных частях вдоль размаха. На рис. 9 изображен тандем со стреловидными крыльями (а) и модель с готическим крылом (б).

Интерес представляет «летающее крыло», показанное на рис. 10, и схема «катамаран» (рис. 11). Сделать бесхвостку несложно, но необходимо путем экспериментов найти вариант, когда несущая поверхность будет обладать устойчивостью, достаточной для планирующего полета. Очевидно, что схема бесхвостки наиболее рациональна для крыла большой стреловидности, параболической или готической формы в плане по передней кромке. Киль делается разнесенным по концам размаха крыла.

Для устойчивого полета бесхвостки большое значение имеет правильный выбор балансировочного носового груза.

У «катамарана» (рис. 11) два фюзеляжа. Изготовление такой модели немного сложнее. На рис. 12 дан шаблон, по которому легко вырезать ее заготовку.

Экспериментируя, можно делать модели самых разнообразных видов, придумывать новые формы, конструкции, схемы летательных аппаратов.

Регулировка бумажных моделей так же проста, как и их изготовление. Проверку их балансировки лучше делать на указательном пальце, находя точку, дающую равновесие. Эта точка и есть центр тяжести модели. Запуски возможны с руки, легким броском вперед, сталкиванием ее со стола или другой поверхности движением руки, выбрасыванием с помощью катапульты (рис. 13).

Готовые модели раскрашивают и наносят на них различные опознавательные знаки. Это придаст им более закон-

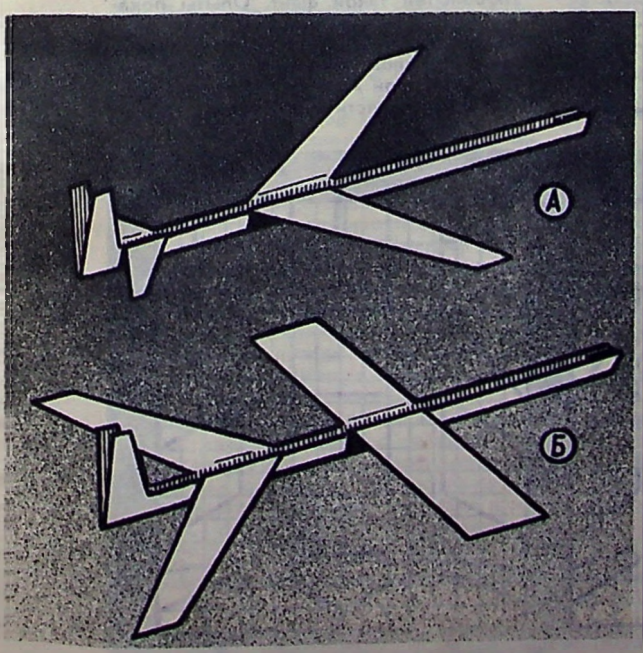
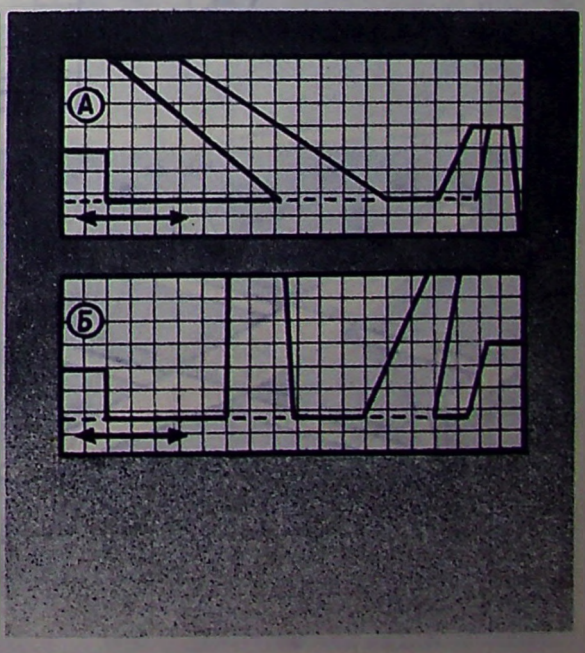
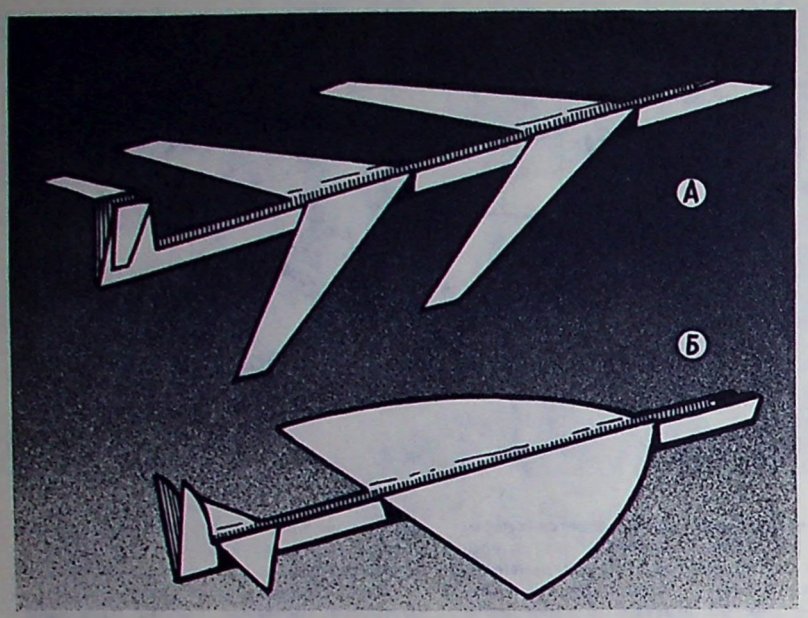


Рис. 7. Модели, выполненные с крылом обратной стреловидности (а) и по схеме «тандем» (б).

Рис. 8. Шаблоны модели с крылом обратной стреловидности (а) и модели «тандем» (б).





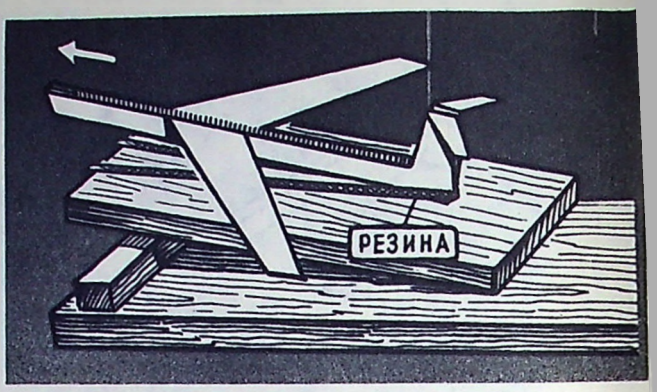
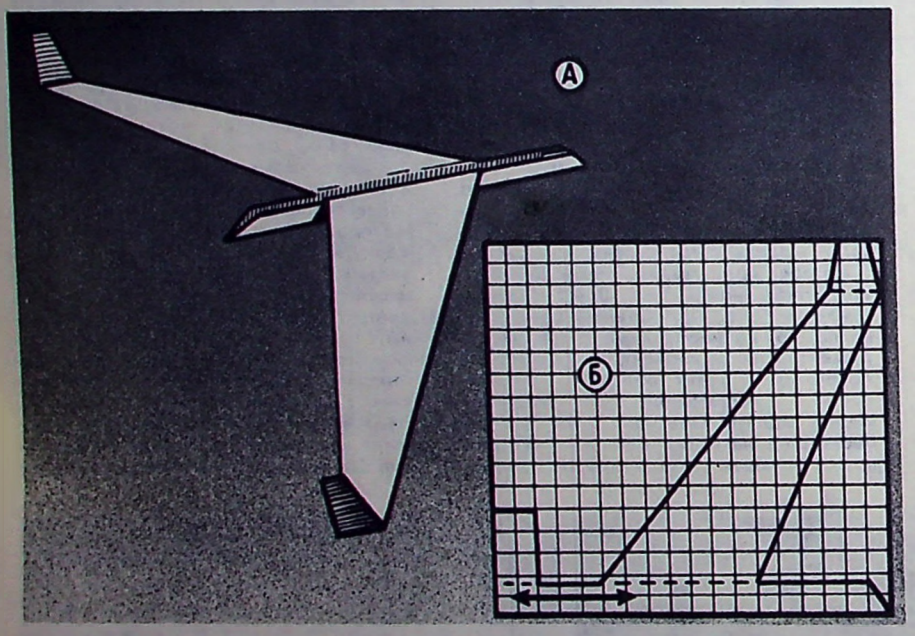


Рис. 9.
«Тандем» с двумя стреловидными крыльями (а) и модель самолета с готическим крылом (б).

13

Рис. 10.
Модель бесхвостой схемы (а) и шаблон (б).
Рис. 11.
Модель, построенная по схеме «катамаран».
Рис. 12.
Шаблон модели «катамаран» (а) и развертка (б).
Рис. 13.
Старт с катапульты.

10



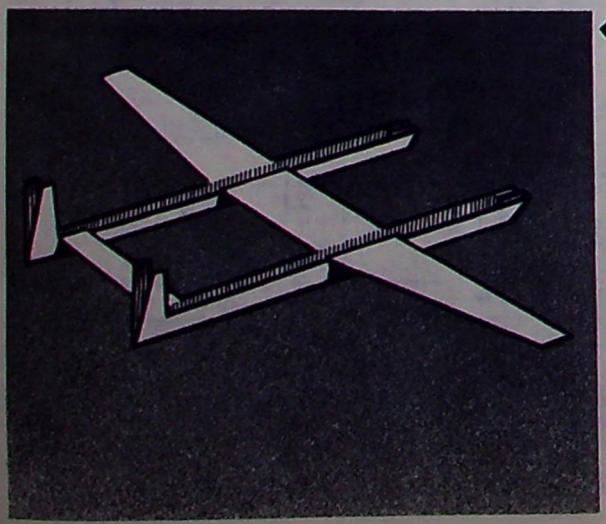
ченный вид, соответствующий требованиям технической эстетики.

Что интересного и полезного, кроме сказанного, дает моделирование бумажных самолетов? Исследуется устойчивость в полете. Наш бумажный самолет подчиняется законам аэродинамики, статики, кинематики, законам полета в воздухе. Неограниченны возможности выбора конструктивной схемы. Как лучше взаимно разместить крыло, киль и стабилизатор относительно фюзеляжа, чтобы модель была устойчивой? Какие формы и размеры должны для этого иметь крыло, оперение и фюзеляж?

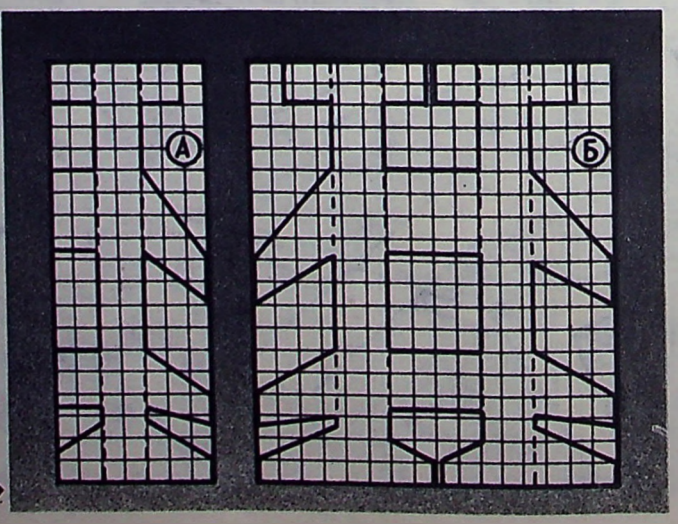
Правильно аэродинамически и конструктивно скомпонованная модель в случае потери скорости не сваливается на крыло, нос или хвост, а плавно парашютирует, сохраняя горизонтальное положение. Особенно устойчиво ведут себя в этом отношении модели схемы «утка» и «тандем».

Любопытен такой факт. Опыты показали, что стреловидная бумажная модель запускается лучше, чем модель с прямым крылом. Объясняется это тем, что у бумажной модели с прямым крылом центр тяжести находится позади

11



12



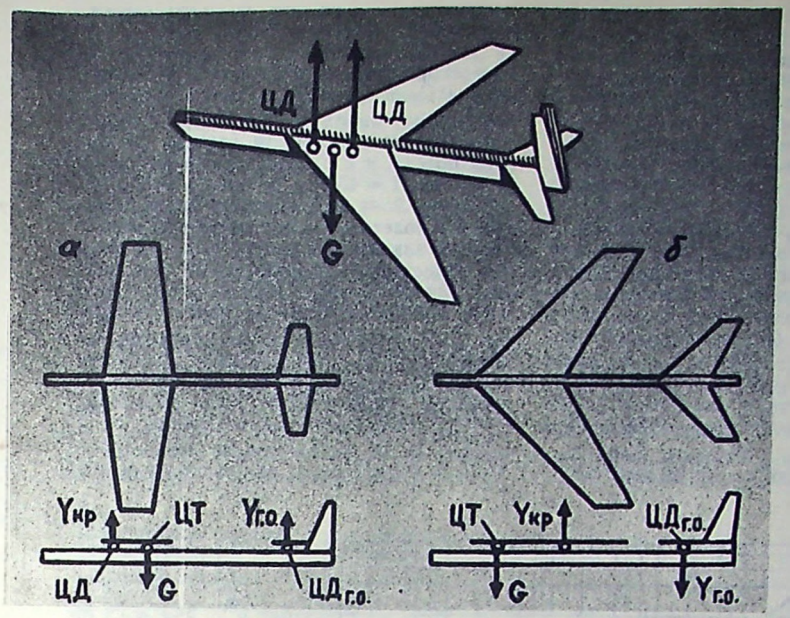


Рис. 14.
Положение ц. т. и ц. д. на моделях с трапециевидным (а) и стреловидным (б) крыльями.

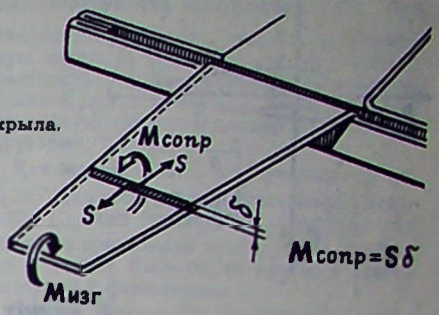


Рис. 15.
Работа крыла.

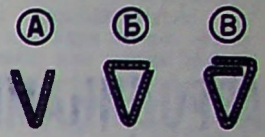


Рис. 16.
Сечение фюзеляжа: V-образное (а), коробчатое (б); замкнутое (в).

центра давления (рис. 14, а). Поэтому при резком броске ее движение не будет устойчивым. Модель со стреловидным крылом устойчива даже в самом начале броска, при наибольшей скорости полета, так как центр тяжести такой схемы находится впереди центра давления.

Так как модели безмоторны, то представляет интерес изучение их поведения в режиме планирования. Допустим, изготовлено 5—6 моделей различных конструктивных схем из одинаковых листов бумаги. Это позволит почти безошибочно считать их веса равными. Даже несущие поверхности крыла и стабилизатора выполняются равными по площади. А теперь приступайте к опытам: легким толчком освобождайте каждую модель из пальцев поднятой над головой руки. Вы увидите, что они обладают различным аэродинамическим качеством. У одних дальность планирования окажется больше, у других — меньше, разные и траектории планирования.

Изготовив модель с такой же площадью несущих поверхностей, но с крылом большего удлинения, удастся получить конструкцию с высоким аэродинамическим качеством, что скажется на режиме ее планирования. Как известно, увеличение удлинения крыла повышает его аэродинамическое качество за счет уменьшения индуктивного сопротивления крыла. Это явление наглядно подтверждается на бумажной модели.

Если проанализировать длину пробега модели после соприкосновения ее с полом или другой поверхностью, то и в этом случае выявится кое-что интересное. Для одних, например с тандемным расположением крыльев, возможна посадка с парашютирования — пробег равен нулю, для других скольжение по поверхности составит разную длину. Исследователю и это пригодится.

Полезно испытать модели на штопор. Разные, они штопорят с различными скоростями вращения и вертикальными скоростями снижения. Пусть даже не воспроизводят полностью подобия штопорения самолетов, но характерные особенности компоновки моделей не замедлят сказаться. Серию опытов могут составить запуски с отклонением руля высоты, руля направления, элеронов, элевонов. На одинаковых моделях исследуются органы управления с разной площадью, отклоняя их на разные углы.

Так же легко придать крылу и стабилизатору различные углы установки по отношению к фюзеляжу — изменяются только линии сгиба. На бумажной модели нетрудно проверить разные варианты загрузки фюзеляжа, применив небольшие перемещаемые бумажные грузики. Чтобы тонкие бумажные панели крыльев, стабилизатора и киля не складывались, не деформировались, им нужно придать необходимую жесткость.

●

Красив полет бумажной модели. Следя за ней, видишь легкие изгибы крыльев от набегающего на них воздуха. Эти изгибы говорят о том, что крыло работает, что действующий на него воздух создает подъемную силу.

Жесткость крыла — листочка бумаги — зависит от момента сопротивления, возникающего в самом материале бумаги в ответ на действие внешнего изгибающего момента от давления воздуха (рис. 15). Чем прочнее волокна бумаги, тем больше момент сопротивления изгибу крыла. Если волокна идут вдоль размаха крыла, то его жесткость больше. При поперечном расположении волокон силы, направленные вдоль размаха, крылья не смогут выдержать.

Для модели с крылом небольшого размаха важно сохранить направление волокон вдоль фюзеляжа, чтобы повысить его жесткость. Для крыла большого размаха (удлинения) целесообразно бумагу расположить так, чтобы волокна были направлены вдоль крыла.

Рассматриваемые модели имеют, как правило, фюзеляж балочной конструкции, хорошо воспринимающий действие изгибающего момента. На фюзеляж, кроме собственного веса, действуют вес крыла и оперения, аэродинамические силы, возникающие на крыле, горизонтальном и вертикальном оперении. Необходимо учитывать, что фюзеляжу достается и от ударных нагрузок при посадке. Он подвержен и действию крутящего момента от киля, горизонтального оперения и крыла.

В силовых схемах предлагаемых разновидностей моделей фюзеляж имеет V-образное поперечное сечение, обладающее достаточной жесткостью. Но если необходимо, то также выполняется фюзеляж коробчатого, замкнутого сечения (рис. 16).

Если запускается, например, «утка» или «тандем», то при резком броске на переднюю ее часть (рис. 17, а) начинает действовать резко возрастающая сила лобового сопротивления, которая вызывает выпучивание фюзеляжа (рис. 17, б). Такое же явление наблюдаешь

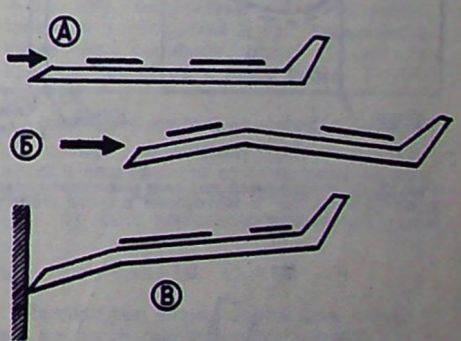
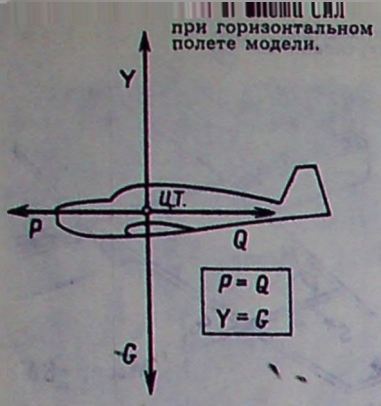


Рис. 17.
Деформирование модели.

при ударе модели носовой частью (рис. 17, в).

В бумажном моделировании от замысла конструкции до ее осуществления — один шаг. Поэтому каждая новая мысль, появляющаяся при экспериментах, может быть тут же проверена на новой модели, сделанной из листа бумаги.

Инженер В. ТУРЬЯН



при горизонтальном полете модели.

У наших друзей

АЭРОДИНАМИЧЕСКОЕ СОВЕРШЕНСТВО МОДЕЛИ

Что обеспечивает отличный полет авиационной модели? Прежде всего ее аэродинамическое совершенство. В этой связи представляют интерес соображения и экспериментальные материалы М. Мусила (Чехословакия).

На рис. 1 представлена схема сил при горизонтальном полете модели, летящей с постоянной скоростью. Здесь: Y —подъемная сила крыла, G — вес модели, P — сила тяги винта, Q — сила лобового сопротивления. Для горизонтального полета с постоянной скоростью необходимы равенства: Y=G (условие горизонтальности) и P=Q (условие постоянства скорости). Силы Y и Q рассчитываются по формулам: $Y = C_y S\frac{\rho V^2}{2}$, а $Q = CxS\frac{\rho V^2}{2}$

где C_y и C_x соответственно коэффициенты подъемной силы и лобового сопротивления, S — площадь крыла модели ($м^2$), ρ — массовая плотность воздуха $\left(\frac{кг\ сек^2}{м^4}\right)$, V — скорость полета (м/сек). Коэффициенты C_y и C_x определяются экспериментально — в аэродинамической трубе, а величина ρ в основном зависит от высоты полета, и в диапазоне его высот от H = 0 до H = 400 м, ρ равна 0,12.

На рис. 2 — совмещенный график моторного полета модели при ее подъеме и горизонтальном движении. Здесь кривая 1 — зависимость располагаемой тяги винтомоторной группы (винта вращаемого мотором) P_p от скорости полета, а кривая 2 — зависимость от скорости полета потребной для горизонтального полета тяги — $P_п$. Очевидно, что максимальную скорость Vmax узнаем при равенстве $P_p = P_п$ (точка пересечения кривой 1 с кривой 2), а минимальную скорость — Vmin — у крайней левой точки кривой 2.

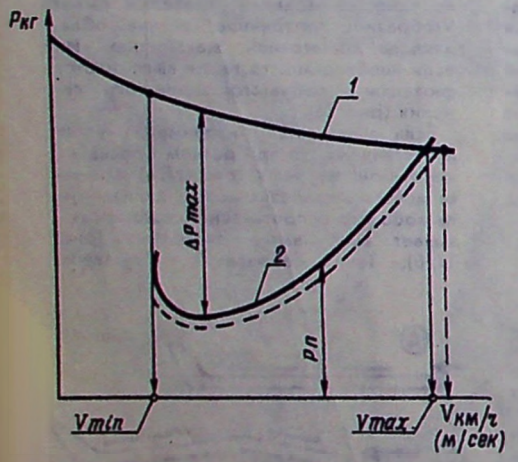


Рис. 2. Совмещенный график располагаемых и потребных тяг в моторном полете модели в зависимости от скорости.

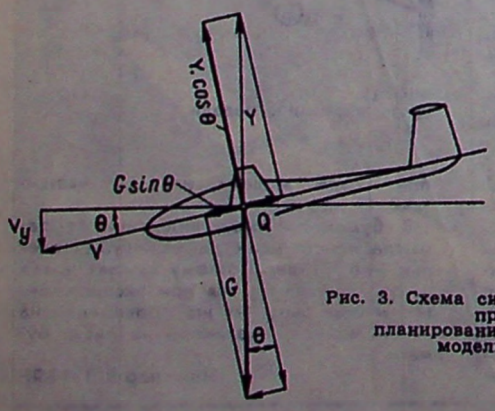


Рис. 3. Схема сил при планировании модели.

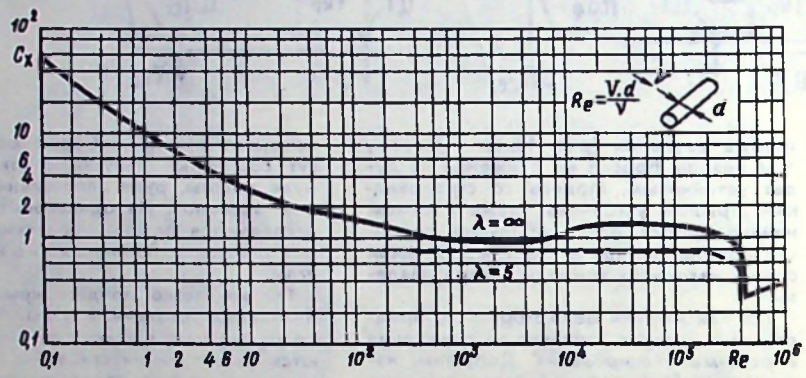


Рис. 4. Изменение коэффициента Cx цилиндрического тела в зависимости от числа Re.

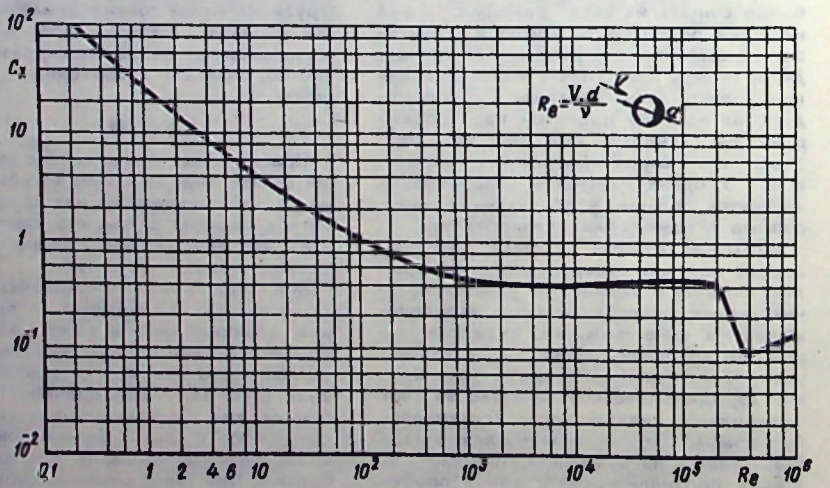


Рис. 5. Зависимость коэффициента Cx от числа Re для шара.

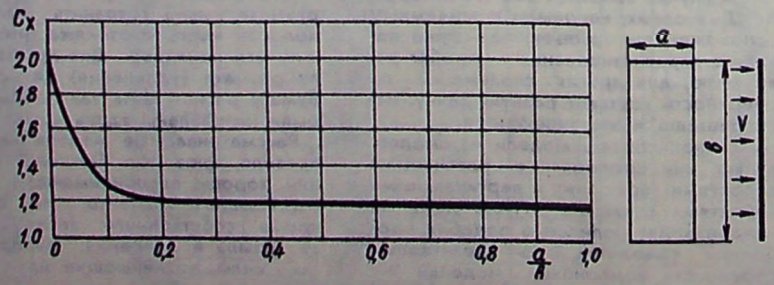


Рис. 6. Зависимость Cx плоской пластины, установленной перпендикулярно к потоку от ее формы.

Таким образом, при полностью открытом жиклере карбюратора, когда двигатель развивает максимальные обороты, а винт наибольшую тягу, располагаемая тяга P_p при всех скоростях (кроме Vmax) больше потребной $P_п$. В этом случае модель будет подыматься. Вертикальная скорость подъема определяется формулой $V_y = \frac{\Delta P \cdot V}{G}$, где ΔP — избыток тяги (разность между P_p и $P_п$). По-видимому, V_y тем больше, чем больше произведение $\Delta P \cdot V$ и меньше вес модели G.

Наибольшая величина произведения $\Delta P \cdot V$ обычно определяется максимальным значением избытка тяги ΔP_{max} (рис. 2). Из аэродинамики известно, что при уменьшении сопротивления модели Q, потребная тяга $P_п$ также уменьшается (пунктирная кривая на графике). Тогда при том же двигателе можно получить больший избыток тяги ΔP, большую Vmax и меньшую Vmin.

Теперь о схеме сил планирующей модели, когда двигатель остановлен и его сила тяги равна нулю (рис. 3). В этом случае сила тяги двигателя заменяется составляющей $G \sin \theta$ силы веса модели G, которая, очевидно, тем меньше, чем меньше угол планирования модели θ

Для установившегося планирующего полета соблюдаются равенства $G \sin \theta = Q$ и $Y = G$, а для более пологого планирования с наименьшей вертикальной скоростью V_y и наибольшей дальности планирования необходима как можно меньшая сила лобового сопротивления модели Q. Дальность планирования $L_{пл} = HK$, где H — начальная высота планирования, а K — аэродинамическое качество модели — отношение $\frac{y}{Q}$ или $\frac{C_y}{C_x}$. Таким образом, чем больше K, тем больше и $L_{пл}$.

Анализ приведенных зависимостей показывает: для улучшения летных характеристик модели весьма важно уменьшить ее лобовое сопротивление Q или соответствующий коэффициент C_x. Это увеличивает скорость полета, вертикальную скорость подъема, высоту полета, дальность и продолжительность планирования и одновременно — уменьшает вертикальную скорость планирования и его крутизну.

Как же уменьшить коэффициент C_x модели? Для этого нужно стремиться уменьшить C_x всех ее частей и правильно их сочетать при сборке конструкции, особенно в местах соединения крыла и стабилизатора с фюзеляжем.

Важно проследить зависимость коэффициента C_x цилиндра при обтекании его потоком воздуха перпендикулярно оси (рис. 4). Форму цилиндра имеют часто такие части модели, как стойки шасси, подкосы крыла и стабилизатора, подкрыльные пилоны и др. Величины C_x даны в зависимости от числа Рейнольдса R_e (критерий вязкости), значение которого для обтекаемого цилиндра определяется по формуле $R_e = \frac{V \cdot d}{\nu}$, где d — диаметр цилиндра в м, а ν — кинематический коэффициент вязкости. При $t = 15°C$ у земли, кинематический коэффициент для воздуха равен $1{,}45 \cdot 10^{-5}$ м²/сек.

В диапазоне полетных чисел R_e модели ($10^5 \div 10^6$), коэффициент C_x для цилиндра с относительным удлинением $\lambda = 5$ (отношение длины цилиндра к его диаметру), примерно одинаков и $C_x = 0{,}8$.

Зависимость C_x от R_e при обтекании потоком шара (противовес однолопастного винта, груз маятникового управления) видна на рис. 5. В диапазоне полетных значений R_e, $C_x = 0{,}4$.

Обращает на себя внимание, что при числах $R_e = 400\,000 \div 500\,000$ ($0{,}4 \cdot 10^6 \div 0{,}5 \cdot 10^6$), получается так называемый «кризис» в обтекании и при дальнейшем увеличении скорости полета (то есть и R_e), Cx цилиндра и шара резко уменьшаются.

А как изменяется C_x плоской пластины, обтекаемой перпендикулярно ее поверхности в зависимости от отношения ее ширины «а» и длины «в». Такое отношение (рис. 6) мало влияет на величину C_x и при $\frac{a}{b} = 0{,}15 \div 1{,}0$, $C_x = 1{,}2$.

Необходимо также проследить изменение лобового сопротивления плоской пла-

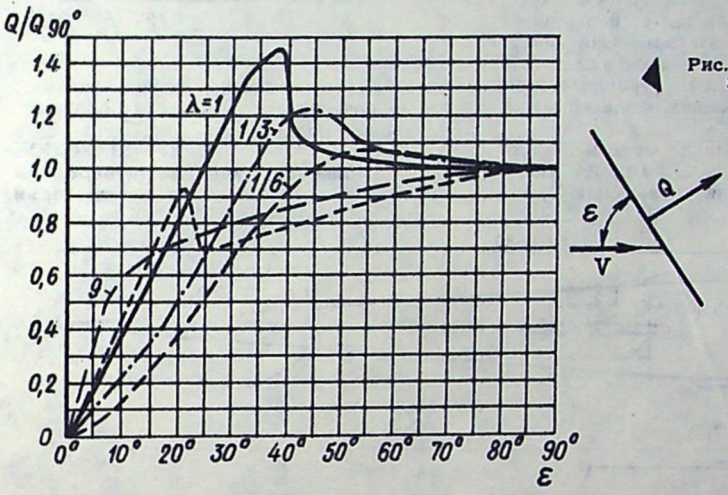


Рис. 7. Зависимость Cx плоской пластины, установленной под углом к потоку от ее формы.

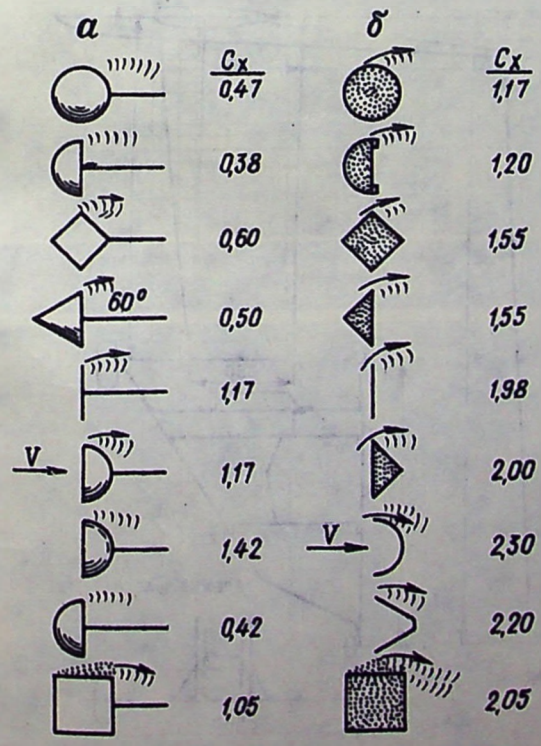
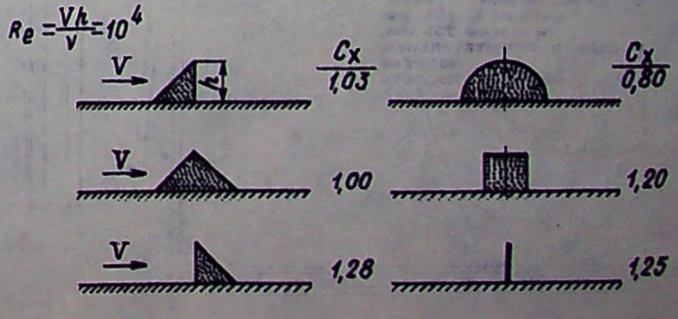


Рис. 8. Значения коэффициентов Cx для тел вращения и удлиненных тел различной формы: а — тела вращения; б — удлиненные тела с поперечным сечением формы соответствующего тела вращения.

Рис. 9. Значения Cx для различных надстроек с простой формой поперечного сечения.



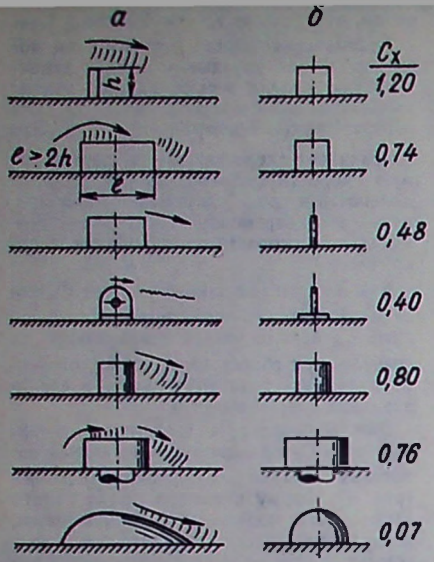


Рис. 10 значения Cx для различных надстроек сложной формы: а — вид по направлению обтекания (сбоку), б — вид спереди.

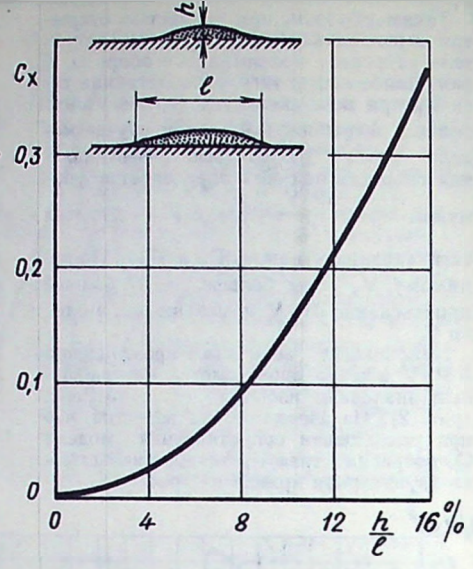


Рис. 11. Значения Cx для обтекателей и выступов обшивки.

стины, установленной под углом α в потоке воздуха, в зависимости от величины этого угла (рис. 7). Здесь, на оси ординат — отношение $\frac{Q}{Q_{90°}}$, где Q — сила лобового сопротивления пластины под углом к потоку, а $Q_{90°}$ — пластины, установленной перпендикулярно к потоку. На графике — серия кривых для разных относительных удлинений пластины от $\lambda = 1$ до $\lambda = 9$ (отношение длины к ширине пластины). В виде пластин на моделях используются такие детали, как дополнительные щитки шасси, панели радиаторов, фонарей (у моделей-копий) и других.

На рисунках 8, 9, 10 и 11 — конкретные величины C_x для тел с поперечным сечением различной формы. Они могут встречаться у моделей в виде каких-либо надстроек, обтекателей, турбулизаторов, кронштейнов управления, фонарей, стоек антенн.

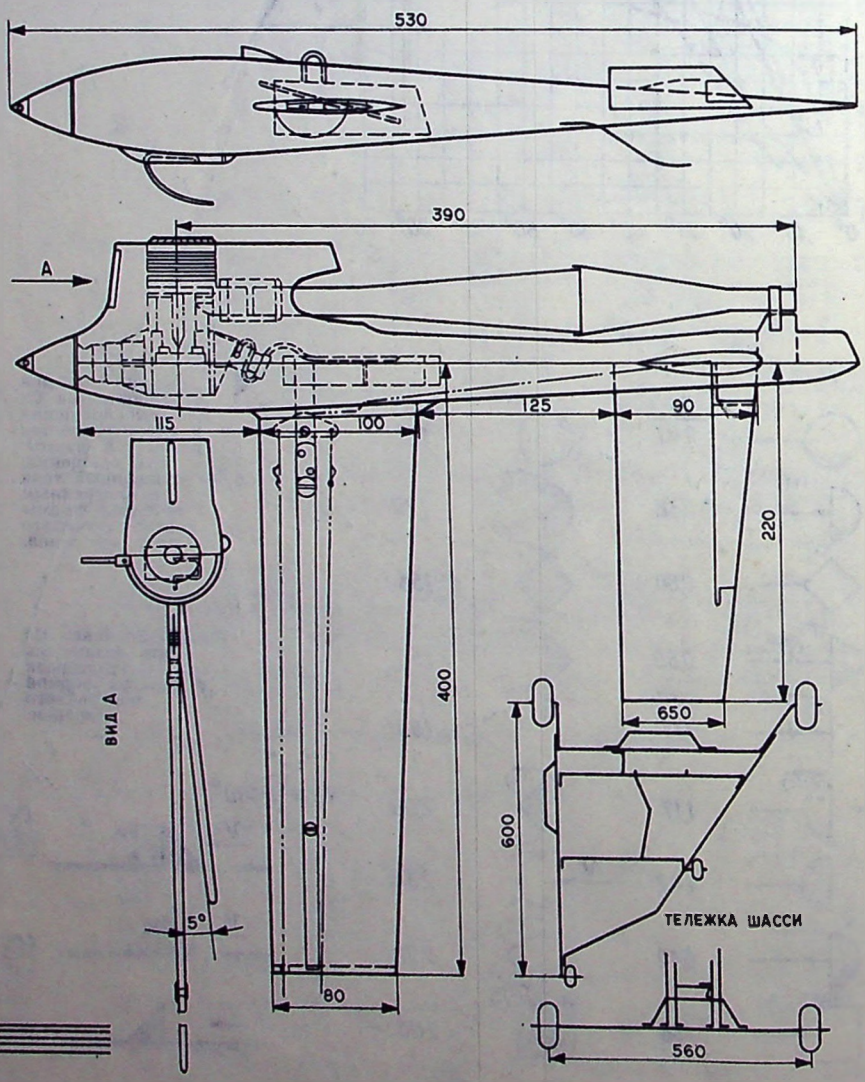
При проектировании модели следует выбирать такие из них, которые имеют наименьший C_x. Для уменьшения C_x модели надо делать максимально гладкими все ее поверхности (жесткая обшивка, лакировка, полировка).

Б. КРАСЛАВСКИЙ,
инженер, судья международной категории

ИЗ ПРАКТИКИ ЗАРУБЕЖНОГО АВИАМОДЕЛИЗМА.

СКОРОСТНАЯ НЕСИММЕТРИЧНАЯ...

Эта кордовая скоростная модель, построенная итальянскими спортсменами братьями П. и М. Музио, отличается оригинальной несимметричной схемой. Отсутствуют правые (по полету) половины крыла и стабилизатора. Калильный двигатель «OPS-60» объемом 10 см³, хорошо закапотированный, расположен в горизонтальной плоскости — в наружную сторону круга. Такая схема обеспечивает минимальное лобовое сопротивление модели в полете и наилучшее натяжение корд. Оснащенная резонансной трубкой, винтом ⌀ 254 мм и шагом 239 мм, модель в испытательном запуске развила скорость 274 км/час.



СПОРТИВНЫЙ ПЛАНЕР «ИС-29Д»

В РУМЫНИИ построен новый одноместный спортивный планер «ИС-29Д». Он цельнометаллической конструкции, с убирающимися шасси, оборудован аэродинамическими тормозами и элеронами с дифференциальным отклонением. Хвостовое оперение Т-образной формы с маятниковым рулем высоты. Планер может быть оборудован кислородной установкой.

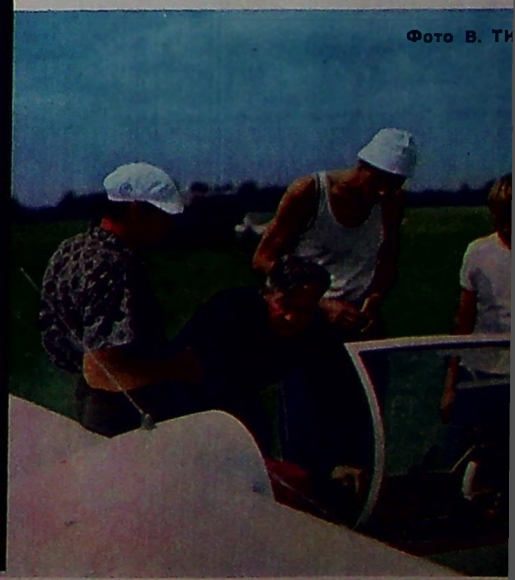


ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ «ИС-29Д» И ЕГО МОДИФИКАЦИЙ:

	«ИС-29Д»	«С-29Г»	«ИС-29Е»
Размах	15,00 м	16,50 м	17,60 м
Длина	7,03 м	7,03 м	7,03 м
Высота	1,68 м	1,68 м	1,68 м
Несущая поверхность	10,40 м²	11,65 м²	12,78 м²
Вес пустого планера	230 кг	250 кг	285 кг
Максимальный допустимый вес	360 кг	370 кг	400 кг
Летные данные:			
Максимальное аэродинамическое качество при скорости	37 93 км/час	39 90 км/час	42 92 км/час
Минимальная скорость снижения при скорости	0,58 м/с 78 км/час	0,56 м/с 72 км/час	0,50 м/с 76 км/час
Минимальная скорость	70 км/час	65 км/час	65 км/час
Максимальная допустимая скорость	225 км/час	225 км/час	225 км/час

Советские и румынские планеристы у планера

Фото В. Ти



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 2 1975

Непобедимая и легендарная . 2

И. Дынин. Чкаловский характер 4

Н. Штучкин. Цель — в морских глубинах 7

В. Лесовой. Друзья мои, десантники 10

И. Акимов. Общественный инструктор Пивоваров . . . 15

Д. Кобец. Организация объективного контроля 16

Итоги социалистического соревнования авиационных организаций ДОСААФ за 1974 год 16

В. Евграфов. Парашютист — полярный летчик 18

Н. Кривошапов. Молодежь достойна ветеранов 19

А. Загорянский. Крылья энтузиастов 20

Л. Гордиевская. Чтобы летать 21

М. Лебединский. Победы, потери, надежды 22

С. Шметер. Строение атмосферы и факторы, определяющие погоду 24

В. Гончаренко. Есть у юных друг 26

Самолеты второй мировой войны 28

В. Казиевский, В. Цинцаренко. Авиация недалекого будущего 30

А. Квитницкий. Противолодочные самолеты стран НАТО . 32

Аэросмесь 33

Б. Васина. Парашюты XII чемпионата мира 34

В. Турьян. Бумажные крылья 36

Б. Краславский. Авродинамическое совершенство модели. 40

Скоростная несимметричная . 42

Спортивный планер «ИС-29Д». 43

На 1 стр. обложки: военный летчик 1 класса майор Виктор Демиденко, заместитель командира эскадрильи по политической части.

Фото Дм. ПЕТРЯЕВА

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 12 за 1974 г.)

В МИРЕ ФАНТАСТИКИ

1. «Солярис». 2. Полынов. 3. Николь. 4. Володя. 5. Ирьола. 6. Одинцов. 7. Ефремов. По диагонали: Соколов.

ПРОЧТИТЕ

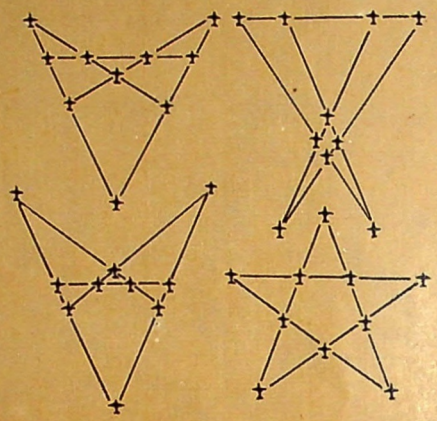
Проведите линии, перекрещивающие квадрат, через кружки, и вы получите условные обозначения букв. Тогда по окружности вы прочтете: Туполев. Антонов. Микоян. Климов.

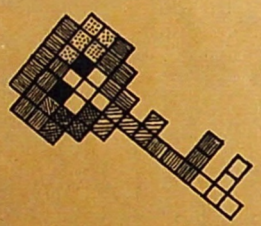
НА ЧЕТЫРЕ ЧАСТИ





ГОЛОВОЛОМКА





КЛЮЧ

В криптограмме зашифрованы строки из песни А. Пахмутовой «Лишь одна у летчика мечта. Самая высокая мечта — высота».

Каждое число означает букву. Например, 27=3×9. На пересечении чисел «3» со знаком умножения и «9» находим букву «ё». Таким же способом находим значения остальных чисел. Как сложить ключ, показано на рисунке.

НАПОМИНАЕМ:

Подписка на журнал «Крылья Родины» принимается без всяких ограничений с любого месяца.

Подписная цена за год — 3 р. 60 коп., за 6 месяцев — 1 р. 80к.

Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-66-96, 261-66-08, 261-66-35, 261-73-07

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

Художественный редактор Л. Шарапова. Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ

Сдано в производство 20.12.74 г. Подписано в печать 17.1.75 г. 60×90¹/₈, б. л. 5,5 п. л. Г-72000. Тир. 70 000 экз. Зак. 2663 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

ДОМ ВОЕННОЙ КНИГИ МОСВОЕНТОРГА

ИМЕЕТ В ПРОДАЖЕ И ВЫСЫЛАЕТ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО ПОЧТЕ БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОПЛАТЫ КНИГИ ПО АВИАЦИОННОЙ И РАКЕТНОЙ ТЕХНИКЕ:

БЕЛОУСОВ А. А. Рассказы о смелых и мужественных. Изд. ДОСААФ, 1972 г., 15 к.
ВЛАСОВ О. В., СМОКИН И. В. Радиооборудование летательных аппаратов. Воениздат, 1971 г., 1 р. 23 к.
Властелины воздушных трасс. Изд. ДОСААФ, 1974 г., 44 к.
ГРИМАК Л. П. Психологическая подготовка парашютиста. Изд. ДОСААФ, 1971 г., 32 к.
КАЧОРОВСКИЙ И. Б. Распределение и переключение внимания при полетах по приборам. Воениздат, 1972 г., 28 к.
РЕЗНИКОВ М. Е. Топлива и смазочные материалы для летательных аппаратов. Воениздат, 1973 г., 1 р. 02 к.
Справочник авиационного техника. Воениздат, 1974 г., 1 р. 58 к.
Справочник летчика и штурмана. Воениздат, 1974 г., 1 р. 09 к.
ГОРСКИЙ В. А., КРОТОВ И. В. Ракетное моделирование. Изд. ДОСААФ, 1973 г., 52 к.
ДЕМИДОВ В. П. «Земля—воздух». Изд. ДОСААФ, 1973 г., 30 к.
КОРОВКИН А. С. Системы управления космических аппаратов. Воениздат, 1972 г., 23 к.
ПРОНИН Л. Н. Ракеты для космических исследований. Воениздат, 1973 г., 51 к.
СИЗОВ Н. И., ШАБЛОВСКИЙ В. К. Бортовые источники электрического питания. Воениздат, 1973 г., 15 к.
СУПАКОВ Н. К. Безопасность эксплуатации ракетного оружия. Воениздат, 1972 г., 15 к.
ФРИДЕНСОН Е. С. Основы ракетной техники. Воениздат, 1973 г., 50 к.

Заказы направляйте по адресу:
107053, Москва, Садово-Спасская, д. 3,
Дом военной книги.

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ СССР ИМЕЕТ В НАЛИЧИИ СЛЕДУЮЩИЕ КРАСОЧНЫЕ ПЛАКАТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ФОРМАТОМ 1,0 п. л., СТОИМОСТЬЮ 13 коп. КАЖДЫЙ):

1. **Осевые компрессоры ТРД** (некоторые характеристики)
2. **Помпаж авиадвигателя** (некоторые характеристики)
3. **Авиационные двигатели** (некоторые характеристики)
4. **Центробежные компрессоры ТРД** (некоторые характеристики).
5. **Автомат перекоса** (некоторые характеристики)
7. **Аэродинамика вертолета** (некоторые характеристики)

Заказы направлять по адресу:
107066, Москва, Новорязанская ул., дом 26,
Издательство ДОСААФ СССР, отдел реализации.



Безупречно выполняет задания в любых условиях, днем и ночью отличный экипаж военно-транспортного самолета.

На снимках: командир экипажа, военный летчик 1-го класса капитан Владимир Крюков (слева) проводит инструктаж перед ночными полетами; машина уходит в зимнее небо.

Фото В. ГРИБОВА



Индекс
70450

Цена
30 коп.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

МАРТ 3 1975

ШИРЕ РАЗМАХ



Летчики-инструкторы вертолетного отряда Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, занявшего первое место в социалистическом соревновании между подразделениями клуба. Все они ударники коммунистического труда.

Слева направо: мастера спорта В. Титов, А. Ковтун, командир отряда, участник Великой Отечественной войны, награжденный 15 орденами и медалями А. Шаров, мастер спорта Л. Немков.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Полные сил и энергии вступили советские люди в новый, 1975 — завершающий год девятой пятилетки. Воодушевленные решениями декабрьского (1974 г.) Пленума ЦК КПСС, сессии Верховного Совета СССР девятого созыва, Обращением Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу, коллективы трудящихся берут на себя повышенные обязательства. Широким фронтом развертывается социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение плановых заданий 1975 года, за повышение эффективности производства, за успешное завершение пятилетки. «Девизом соревнования, — подчеркивается в Обращении ЦК КПСС, — было и остается: ДАТЬ ПРОДУКЦИИ БОЛЬШЕ, ЛУЧШЕГО КАЧЕСТВА, С МЕНЬШИМИ ЗАТРАТАМИ! Именно это должно быть в центре внимания участников социалистического соревнования, определять содержание и ритм работы каждого трудового коллектива...»

Вместе со всем советским народом значительных успехов достигли организации и комитеты, все члены Добровольного Общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР). Выполняя социалистические обязательства, они улучшили показатели в оборонно-массовой, учебной, спортивной и производственной работе.

В ряду передовых уверенно идут Волчанское авиационное училище летчиков, Ульяновский, Богодуховский, Фрунзенский авиационные клубы, награжденные переходящими Красными знаменами ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников. Высоких результатов добились в 1974 году Калужское авиационно-техническое училище, Грозненский, Бузулукский, Краснодарский, Вяземский, Рязанский, Саратовский, Гомельский и другие учебно-спортивные организации.

Успешное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств передовыми учебно-спортивными авиационными коллективами — это результат самоотверженного труда каждого его члена, постоянной организаторской и идейно-воспитательной работы руководителей, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, являющейся основой повышения ответственности, инициативы, сознательной дисциплины постоянного и переменного состава. Здесь хорошо налажено ин-

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ!

дивидуальное соревнование, регулярно подводятся итоги, поощряются передовики, а их опыт становится предметом обобщения и широкого распространения.

Комитеты и клубы в минувшем году сделали новые шаги в развитии авиационных видов спорта. На высоком уровне с большим накалом прошли всесоюзные, республиканские, зональные, ведомственные соревнования, в итоге которых многие спортсмены повысили свои разряды, 411 из них присвоено почетное звание «Мастер спорта СССР».

Радуют успехи наших авиационных спортсменов, достигнутые на международной арене. В соревнованиях на кубок имени Леона Бьянкотто во Франции члены сборной команды СССР Виктор Лецко в личном зачете по многоборью занял второе место, а Любовь Морохова, единственная женщина на этих соревнованиях, стала восьмой в общем зачете среди 28 участников. На международных соревнованиях спортсменов-летчиков социалистических стран завоевано 23 медали из 30.

На чемпионате мира в Венгрии сборная команда парашютистов (женщин) заняла первое место. В личном зачете абсолютными чемпионами мира стали спортсмены-парашютисты Наталья Сергеева и Николай Ушмаев, летчики Виктор Лецко и Лидия Леонова. Авиамоделисты В. Крамаренко, В. Шаповалов и В. Онуфриенко стали чемпионами мира по моделям-копиям самолетов и гоночным авиамоделям.

Одним из показателей мастерства авиационных спортсменов является таблица рекордов. Ее анализ свидетельствует о том, что наши мастера скорости, высоты и дальности добиваются успехов и в таком нелегком деле, как завоевание мировых достижений. На 1 января 1974 г. Международной авиационной федерацией (ФАИ) зарегистрировано 677 мировых авиационных рекордов, из них 250 принадлежит Советскому Союзу.

Возросло количество спортсменов и судей высших разрядов.

Вдохновленные призывом партии, авиационные спортсмены преисполнены решимости постоянно умножать свои успехи. В эти дни в комитетах и клубах берутся социалистические обязательства. Инициатором соревнования учебных авиационных организаций стал в нынешнем году Ульяновский аэроклуб.

Готовя достойную встречу 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, стремясь ознаменовать завершающий год пятилетки новыми достижениями в выполнении планов учебно-летной работы, ульяновцы дали слово успешно выполнить план подготовки авиационных специалистов и авиационных спортсменов без летных происшествий и грубых предпосылок к ним, сдать зачетную сессию и экзамены на «хорошо» и «отлично»; широко развернуть в коллективе военно-патриотическую работу, охватить ею молодежь и прежде всего юношей, готовящихся к службе в рядах Вооруженных Сил СССР; постоянно совершенствовать учебный процесс, вносить в практику учебы передовой опыт, добиваться дальнейшей интенсификации труда, овладевать смежными специальностями, эффективно использовать авиационную технику, улучшать материально-техническую базу.

Рубежи, намеченные Ульяновским аэроклубом на 1975 год,— это не менее 15 рационализаторских предложений; 2 мастера спорта, 5 кандидатов в мастера спорта, 185 спортсменов-разрядников, 15 общественных тренеров, инструкторов и судей, не менее 55 процентов личного состава ударников, 4 звена и 5 групп коммунистического труда.

Таковы конкретные обязательства ульяновцев. Последовать их примеру, повысить в 1975 году качество учебно-летной работы — долг всех учебных авиационных организаций, каждого их работника.

«НОВЫЙ, 1975 ГОД, — говорится в Обращении, — ЭТО ГОД, В КОТОРОМ НАМ ПРЕДСТОИТ ЗАВЕРШИТЬ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАЧ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ, намеченных XXIV съездом КПСС, ...ЭТО ГОД, КОГДА МЫ БУДЕМ ОТМЕЧАТЬ 30-ЛЕТИЕ ПОБЕДЫ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ, в которой советский народ проявил массовый героизм и мужество, отстоял честь, свободу и независимость социалистической Родины, спас народы мира от угрозы фашистского порабощения. Патриотический долг каждого советского человека — достойно встретить юбилей великой Победы, ознаменовать его новыми достижениями на трудовом фронте».

Над этим работают ныне комитеты и клубы, все члены патриотического оборонного Общества. На решение этой задачи направлено Постановление Центрального Комитета ДОСААФ «О работе организаций ДОСААФ СССР в связи с Обращением Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу». Как надежный помощник и резерв Советских Вооруженных Сил, ДОСААФ СССР, — говорится в постановлении, — вносит определенный вклад в укрепление обороноспособности страны, воспитание трудящихся, молодежи в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма, постоянной готовности к защите Родины.

Комитеты ДОСААФ, руководители учебных, спортивных и производственных организаций Общества обязаны с помощью общественного актива довести до каждого члена ДОСААФ глубокий смысл решений декабрьского (1974 г.) Пленума ЦК КПСС, материалов сессии Верховного Совета СССР, Обращения Центрального Комитета КПСС. Успешное выполнение и перевыполнение взятых обязательств в завершающем году девятой пятилетки является патриотическим долгом каждого члена оборонного Общества.

Задача состоит в том, чтобы члены ДОСААФ своим ударным трудом в сфере производства, хорошими показателями в учебе, активным участием в военно-патриотической, оборонно-массовой и спортивной работе внесли свой вклад в укрепление экономического и оборонного могущества социалистической Родины. Руководствуясь указаниями, изложенными в Обращении ЦК КПСС к партии, к советскому народу, следует широко развернуть социалистическое соревнование в коллективах всех организаций и производственных предприятий Общества.

В период подготовки к 30-летию Победы комитетам ДОСААФ надлежит обратить особое внимание на расширение и повышение идейного содержания военно-патриотической пропаганды, посвященной массовому героизму и мужеству советского народа и его Вооруженных Сил. Главными направлениями соревнования организаций ДОСААФ должны стать: дальнейшее улучшение военно-патриотической, оборонно-массовой работы среди трудящихся и учащейся молодежи; выполнение и перевыполнение плановых заданий и повышение качества подготовки специалистов для Вооруженных Сил и кадров массовых технических профессий для народного хозяйства. Надо всемерно совершенствовать учебно-методическое руководство начальным военным обучением молодежи на учебных пунктах; проявлять повседневную заботу о росте массовости и мастерства спортсменов, занимающихся военно-техническими видами спорта.

Наш общий долг — повысить ответственность всех работников за порученное дело, за внедрение достижений научно-технического прогресса, передовых методов организации труда, производства и управления, за экономное и бережливое использование материальных и денежных средств, повсеместно привести в действие возросшие возможности и имеющиеся резервы, решительно преодолевать недостатки, улучшая работу всех звеньев ДОСААФ. Следует полнее использовать патриотическое движение, развернувшееся в оборонном Обществе по почину первичных организаций ДОСААФ завода имени Ленинского комсомола г. Комсомольска-на-Амуре и колхоза «Дружба» Донецкой области, коллективов Ульяновского аэроклуба, Таганрогской образцовой автомобильной школы ДОСААФ и других инициаторов социалистического соревнования.

Развертывая социалистическое соревнование, необходимо твердо соблюдать его главные условия: гласность, сравнимость результатов, действенность. В ряде клубов, к сожалению, об этом забывают. Иногда обязательства принимаются неконкретные. Не всегда вовремя поддерживаются и распространяются ценные начинания, опыт передовиков не стал еще достоянием каждого. Кое-где низок уровень организаторской и массово-политической работы.

«В БОРЬБЕ ЗА УСПЕШНОЕ ЗАВЕРШЕНИЕ ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ, — говорится в Обращении Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу, — ПЕРЕД ТРУДОВЫМИ КОЛЛЕКТИВАМИ, ПЕРЕД КАЖДЫМ СОВЕТСКИМ ЧЕЛОВЕКОМ СТОЯТ КОНКРЕТНЫЕ ЗАДАЧИ. И очень важно, чтобы они решались своевременно, добросовестно, со знанием дела. Надо стремиться к тому, чтобы каждый трудился старательно, творчески, соблюдал трудовую, государственную дисциплину, проявлял высокую требовательность к себе и своим товарищам».

Центральный Комитет КПСС выражает уверенность в том, что наша партия, весь советский народ и в завершающем году пятилетки будут работать с неиссякаемой творческой энергией, проявят высокую организованность и добьются новых замечательных побед на всех направлениях коммунистического строительства.

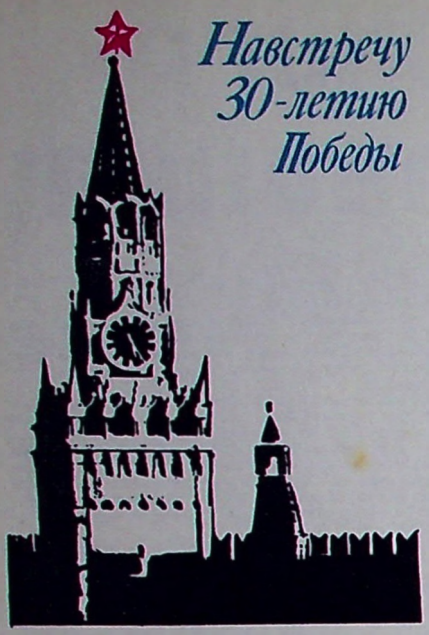
Выше знамя социалистического соревнования!

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

3 (294) 1975



Навстречу 30-летию Победы

ВО ИМЯ

НА ПРОТЯЖЕНИИ всей истории нашего государства Коммунистическая партия решительно проводит линию на повышение обороноспособности Советского Союза, развитие и укрепление его Вооруженных Сил. Укрепление обороны социалистического государства В. И. Ленин рассматривал как всенародное дело, как священный долг каждого гражданина, указывал на необходимость распространения в массах азбуки военного дела, обучения трудящихся основам военных знаний. Эти ленинские указания непосредственно осуществляли под руководством партии добровольные оборонные Общества, возникшие еще в первые годы советской власти. Объединившиеся в единую массовую патриотическую организацию трудящихся, они настойчиво и неуклонно содействовали укреплению оборонной мощи страны.

Подготовка советских людей к вооруженной защите социалистического Отечества, патриотическая деятельность в годы Великой Отечественной войны составляют самые славные страницы истории нашего оборонного Общества. Обучив и воспитав многие сотни тысяч трудящихся, ставших в горниле сражений умелыми воинами, оно внесло тем самым значительный вклад в победу нашего народа и его Вооруженных Сил над разбойничьим германским фашизмом. Пройдут многие годы и десятилетия, но новые поколения советских людей навсегда сохранят в памяти имена и подвиги героев великой битвы за свободу, честь и независимость Отчизны. Их славный пример верности матери-Родине, самоотверженного служения ей не померкнет никогда.

●

К началу Великой Отечественной войны предшественник ДОСААФ — Осоавиахим был одним из наиболее массовых добровольных обществ в нашей стране. В его рядах насчитывалось тринадцать миллионов человек, объединенных в 329 тысячах первичных организаций. Более 35 процентов всего состава партии и 31 процент комсомольцев являлись активными членами оборонного Общества.

Статью Конституции: «Защита Отечества есть священный долг каждого гражданина СССР» партия донесла до сознания миллионов советских людей. Выполняя указания партии, оборонное Общество вместе с Ленинским комсомолом проводило широкую и разностороннюю оборонно-массовую работу, охватывая ею как молодежь, так и все слои населения. Главное внимание концентрировалось на военной и технической подготовке будущих защитников Родины. О ее размахе можно судить по таким данным: только в 1934—1935 гг. три миллиона шестьсот тысяч молодых людей изучили устройство двигателя, топографию, основы противовоздушной и химической обороны. В предвоенные годы было подготовлено 10 миллионов стрелков, из которых более 6 миллионов сдали нормы на значок «Ворошиловский стрелок».

Особое внимание комсомол и оборонное Общество уделяли подготовке кадров для растущих Советских Военно-Воздушных Сил. В аэроклубах Осоавиахима без отрыва от производства обучались будущие летчики. Десятки тысяч спортсменов осваивали планерное и парашютное дело. В 1940 году учебные авиационные организации Осоавиахима подготовили более 24 тысяч пилотов, около 500 летчиков-инструкторов, свыше трех тысяч авиатехников, больше 26 тысяч парашютистов и планеристов. Всего к началу 1941 года Осоавиахим обучил около 400 тысяч летчиков запаса, пилотов-планеристов, мотоциклистов и связистов.

С первых дней войны Коммунистическая партия и Советское правительство, опираясь на преимущества социалистического строя, в короткие сроки сумели в самых неблагоприятных условиях перестроить экономику, всю жизнь страны на военный лад. Советский народ героическим трудом обеспечивал сражающиеся войска всем необходимым для победы. Вместе со всем народом оборонное Общество неустанно трудилось над претворением в жизнь призыва родной партии: «Все для фронта! Все для победы!»

Важнейшей частью военно-организаторской работы партии в годы Великой Отечественной войны являлась подготовка боевых резервов для фронта. Осоавиахим деятельно помогал партийным органам и военному командованию в подготовке и формировании частей и соединений народного ополчения, истребительных батальонов, партизанских отрядов. Когда в сентябре 1941 года Советским правительством было введено всеобщее военное обучение трудящихся, организации оборонного Общества содействовали развертыванию Всевобуча в стране. Они выделяли инструкторские кадры, предоставляли учебно-материальную базу для занятий подразделений Всевобуча, обеспечивали их учебными пособиями и т. д. Одновременно Осоавиахим вел обучение бойцов-специалистов для действующей армии: снайперов, пулеметчиков, минометчиков, истребителей танков, связистов, саперов. Основам военного дела обучалось в первичных организациях и учебных подразделениях Общества большинство ее членов.

Коммунистическая партия и Советское правительство всемерно повышали боевую мощь армии, авиации и флота, обеспечивали их все более совершенной боевой техникой и вооружением. Особенно важно было ликвидировать превосходство противника в воздухе, составляющее одно из основных преимуществ гитлеровской армии в начале войны. В результате энергичных мер, принятых Центральным Комитетом партии, количество самолетов в действующей армии, по сравнению с концом 1941 года, возросло к январю 1945 года почти в шесть раз. Благодаря количественному и качественному росту Советских Военно-Воздушных Сил, героизму и мастерству их личного состава, наша авиация уже к середине 1943 года завоевала господство в воздухе.

В этих условиях подготовка резервов для Военно-Воздушных Сил приобретала первостепенное значение в деятельности оборонного Общества. В июле 1941 года Советское правительство обязало Осоавиахим подготовить в аэроклубах большой контингент летчиков. В выполнение этого государственного задания активно включился и комсомол. Через десять дней после решения правительства к учебе в аэроклубах приступили около 16 тысяч молодых людей.

Всего за время войны учебные авиационные организации оборонного Общества подготовили для Военно-Воздушных Сил около 60 тысяч различных специалистов, главным образом летчиков и пилотов-планеристов. Кроме того в аэроклубах велось массовое обучение парашютистов. Только за первые шесть месяцев войны в Воздушнодесантные войска было направлено более 144 тысяч юношей, прошедших начальную парашютно-десантную подготовку в аэроклубах.

Одновременно с подготовкой боевых резервов для Вооруженных Сил организации оборонного Общества принимали активное участие во всенародном движении помощи фронту, заботились об инвалидах войны и семьях фронтовиков. Для оснащения Советской Армии боевой техникой Осоавиахим собрал более 272 миллионов рублей. На эти средства бы-

и построены и переданы действующим
истям девятнадцать эскадрилий и зве-
ев боевых самолетов, двадцать танко-
ых колонн.

●

Опираясь на всенародную поддержку,
од руководством Коммунистической
артии Советские Вооруженные Силы
держали всемирно-историческую побе-
у на полях сражений Великой Отечест-
нной войны. В борьбе с гитлеровским

около 55 тысяч фашистских самолетов, а также множество танков, орудий, автомашин и живой силы врага.

В числе наиболее отличившихся воздушных богатырей очень много воспитанников оборонного Общества, начинавших свой путь в небо с аэроклубных аэродромов. Они обладали не только знаниями и уменьем, но и высокими морально-боевыми качествами — беспредельной преданностью Родине, смелостью, мужеством, выдержкой, самоотверженностью. Трижды Герои Советского Союза А. И. Покрышкин и И. Н.

летчик 275-й истребительной авиационной дивизии младший лейтенант М. П. Жуков в числе первых в Великую Отечественную войну был удостоен звания Героя Советского Союза указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1941 года. 25 питомцев аэроклуба московского Метростроя стали в грозные годы войны Героями Советского Союза. Воспитанник этого же клуба В. Л. Кротевич, сражаясь в 35-м штурмовом авиационном полку Краснознаменного Балтийского флота, 18 ноября 1943 года направил свой горящий само-

ДОБЕДЫ

Г. ШАТУНОВ

вшизмом беспримерный подвиг совер-
ли миллионы наших людей на фрон-
и в тылу.

«Среди прославленных героев Великой
течественной войны видное место за-
имают наши авиаторы. Военно-Воздуш-
ые Силы принимали активное участие
» всех решающих операциях, сыграли
льшую роль в завоевании победы.
годы войны советская авиация со-
ршила 3125 тысяч самолето-вылетов,
фосила на позиции и военные объекты
аага 30450 тысяч бомб разного калиб-
уничтожила в воздухе и на земле

Кожедуб и половина кавалеров двух Золотых Звезд, в том числе В. А. Алексенко, Л. И. Беда, А. Е. Боровых, М. Г. Гареев, Д. Б. Глинка, А. Ф. Клубов, В. Д. Лавриненков, А. И. Молодчий, Г. А. Речкалов, Б. Ф. Сафонов и другие начальную летную подготовку получили в аэроклубах, летных и планерных школах Осоавиахима. Успешно окончив затем военные авиационные училища, они в ходе войны стали подлинными мастерами военного дела, отважными воздушными бойцами.

Воспитанник Ярославского аэроклуба,

лет на вражеский корабль и потопил его.

Неоднократно совершал опасные рейсы на планере в тыл врага известный спортсмен С. Н. Анохин. Он доставлял на партизанские базы вооружение, боеприпасы, медикаменты, снаряжение и обмундирование, эвакуировал на Большую землю раненых партизан, женщин и детей. В послевоенные годы Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР С. Н. Анохин много раз завоевывал звание чемпиона СССР по планерному спорту, стал заслуженным мастером спорта,



На проспекте Октября в одном из красивейших мест Уфы находится Дом ДОСААФ, в котором разместился Башкирский областной комитет оборонного Общества.

А в сквере перед домом — бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза летчика-штурмовика коммуниста Мусы Гайсиновича Гареева.

Здесь, в Уфе, он закончил аэроклуб Осоавиахима, отсюда пошел в летное училище. Воевал Гареев бесстрашно, совершил 250 боевых вылетов, уничтожил много фашистской боевой техники и живой силы. Вступив в бой в сорок втором году, он в последний раз штурмовал фашистов накануне дня Победы. Уже несколько лет М. Г. Гареева избирают председателем обкома ДОСААФ Башкирии. Он руководит организациями оборонного Общества и сам ведет большую военно-патриотическую работу, часто встречается с молодежью, со подростками. Прославленный воздушный воин рассказывает ребятам о героизме и доблести советских летчиков. Особенно участились такие встречи сейчас — в преддверии тридцатилетия Победы.

На снимке: дважды Герой Советского Союза М. Г. Гареев с группой пионеров Савалеевской средней школы Кармаскалинского района.

Текст и фото М. ЛЬВОВА

лауреатом Государственной премии.

И ветераны и молодые члены нашего оборонного Общества законно гордятся тем, что более тысячи его воспитанников, получивших начальную летную подготовку в аэроклубах, удостоены звания Героя Советского Союза. Среди них А. П. Маресьев, М. П. Чечнева, А. К. Горовец, сбивший над Курской дугой в одном воздушном бою 9 вражеских бомбардировщиков, и многие, многие другие. Сотни тысяч воспитанников оборонного Общества отмечены боевыми орденами и медалями.

●

Наше оборонное Общество внесло достойный вклад в великую победу советского народа. Его благородная патриотическая деятельность в годы войны снискала всенародное признание. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1947 года за успешную работу в деле укрепления обороны страны и в связи с двадцатилетием со дня организации Осоавиахим был награжден орденом Красного Знамени.

В послевоенные годы ДОСААФ продолжает успешно решать большие и ответственные задачи, поставленные перед ним Коммунистической партией, принимая активное участие в деле укрепления оборонного могущества Родины, повышения боеспособности Вооруженных Сил, воспитания советских людей, нашей молодежи в духе патриотизма и постоянной готовности защитить завоевания социализма.

«Большое значение имеет подготовка молодежи к защите Родины, которая проводится комсомолом, Добровольным обществом содействия армии, авиации и флоту, а также другими организациями и спортивными обществами», — говорил товарищ Л. И. Брежнев в Отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду партии.

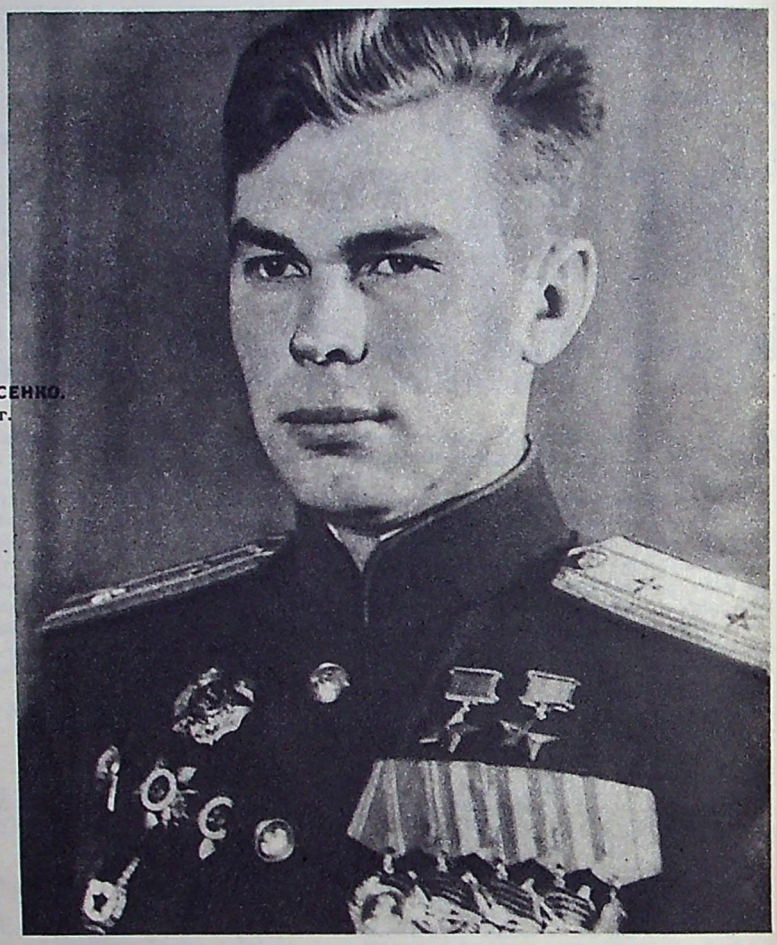
Коренные изменения, происшедшие в наших Вооруженных Силах в результате научно-технической революции, потребовали от учебных организаций и клубов ДОСААФ значительного расширения и повышения качества подготовки специалистов для армии, авиации и флота. В частности, наши Военно-Воздушные Силы, оснащенные реактивными, ракетоносными, сверхзвуковыми и всепогодными самолетами, нуждаются ныне в гораздо более квалифицированных летчиках, штурманах, инженерах, техниках.

Краснознаменное оборонное Общество, верное своей замечательной традиции, помогает нашей славной молодежи в ее стремлении в небо. Авиаспортклубы, оснащенные разнообразной техникой, в том числе реактивными самолетами и вертолетами, готовят спортсменов: летчиков, парашютистов, пополняющих ряды Воздушнодесантных войск. Многие тысячи юношей и девушек занимаются самолетным, планерным, вертолетным, парашютным, авиамодельным спортом, приобретая технические знания, воспитывая в себе высокие моральные и физические качества, необходимые для производительного труда и защиты Родины.

Готовясь достойно встретить 30-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне, авиационные учебные организации ДОСААФ, спортсмены и молодежь, занимающиеся в них, стремятся патриотическими делами приумножить славу и могущество нашей любимой Родины.

„Россия способна давать не только одиночек-героев... Россия сможет выдвинуть этих героев сотнями, тысячами".

В. И. ЛЕНИН



В. А. АЛЕКСЕНКО.
Фото 1945 г.

ЗВЕЗДЫ

КОГДА НАЧАЛАСЬ ВОЙНА, на плечах Владимира Алексенко — восемнадцатилетнего кубанского парня — еще не обмялась его первая армейская гимнастерка. Вместе со сверстниками, прибывшими по комсомольским путевкам из разных уголков страны в Краснодарскую авиашколу пилотов, он только-только начинал постигать азбуку воинской жизни. Как и год назад, в аэроклубе на Красноармейской, 62, так и теперь — на улице имени одного из первых Героев Советского Союза летчика С. Леваневского, где размещалась учебная часть школы, все началось с теоретических занятий. С трудом дождались выезда на аэродром, на полеты, учиться пилотировать не безотказный «У-2», как в аэроклубе, а более строгие машины.

До Кубани доходили сообщения с фронтов о героических боях наших авиаторов с фашистскими воздушными армадами. Молодые курсанты, овладевая летным делом, жадно впитывали первый опыт фронтовиков, стремились по их примеру отдавать любимой Отчизне все свои силы и способности. Владимира Алексенко и его товарищей восхищала стойкость защитников городов-героев Одессы и Севастополя. По душе курсантам учебной эскадрильи пришлась самоотверженность Виктора Талалихина, таранившего в ночном небе Подмосковья «Хейнкель-111», мастерство командира бомбардировщиков Александра Молодчего, командира штурмовиков Семена Гетьмана и многих других авиаторов, мужественно оборонявших Москву. Каждому хотелось стать похожим на первых в Великую Отечественную вой-

ну Героев Советского Союза ленинградских летчиков Михаила Жукова, Степана Здоровцева, Петра Харитонова. И не думалось тогда Владимиру Алексенко, что именно там, в ленинградском небе, проведет он свои первые боевые вылеты.

Война вплотную подступила к Кубани. Над степными просторами, над предгорьями Северного Кавказа все чаще появлялись вражеские самолеты. Пилотажные зоны школьных аэродромов нетнет да пересекали инверсионные следы высотных фашистских разведчиков. На иные станицы уже падали вражеские бомбы. Рвались они — и не раз — возле родной Киевской, где жила мать Наталья Алексеевна (отец — Аврам Антонович, колхозный тракторист — скончался незадолго до войны) и сестренки Нина и Клава.

Выпускнику школы пилотов сержанту Алексенко не удалось тогда побывать дома. Свиделся с близкими, припал к материнской груди, обнял сестер только после войны, когда они, угнанные было на фашистскую каторгу, вернулись в разрушенную станицу. А в сорок втором под бомбежкой, в теплушках, поспешно отбыли сержанты-истребители из-под Краснодара. Очень хотелось Владимиру Алексенко сражаться за родную Кубань, но приказ есть приказ. Да и какой тогда был из него воздушный боец?

— Всего три часа налета на «ишачке», да пара стрельб в воздухе, — вспоминает он.

Военные пути-дороги привели кубанцев в края, где в запасных авиаполках сколачивались боевые подразделения для фронта. Летной молодежи, привыкшей к степным пейзажам, многое казалось тут необычным: дремучие угрюмые леса, иное чем на юге, вроде бы более низкое, закрытое облаками небо, обложные дожди. Каждый рвался на фронт, а тут заминка — не хватало самолетов «яковлевых» и «лавочкиных», которыми начала оснащаться наша истребительная авиация. Новые машины направлялись с заводских аэродромов прежде всего туда, где шли решающие сражения, — на берега Волги, на Кавказ.

И тут вдруг появились в самолетном парке запасного полка «ильюшины», уже прославившиеся как оружие сокрушительного штурмового удара. «Не будем ждать «яков», — решили молодые истребители, — пойдем громить врага на «илах». Таких парней вместе с Владимиром Алексенко набралось тринадцать человек. «Чертовой дюжиной» явились к командиру. И столько, видимо, было в их просьбе внутренней убежденности, столько стремления скорее ринуться в бой, что разрешение освоить «ильюшины» было дано — истребители становились штурмовиками.

Многое пришлось осваивать заново. Иные технические данные машины, другие боевые возможности. А как тактически грамотно обращаться с бортовым оружием: «эрэсами», пушками, бомбами? Как отражать атаки истребителей? Потрудиться пришлось немало, пока инструкторы не убедились: молодых летчиков можно направлять на фронт. Куда? Под Сталинград, где наши войска замкнули кольцо вокруг более чем трехсоттысячной группировки гитлеровцев? А может на Северный Кавказ — поближе к захваченной врагом Кубани? Но пришло назначение совсем в другую сторону: на Ленинградский фронт.

Добирались туда по заснеженному льду Ладоги, шагая рядом с автомашинами, груженными боеприпасами, продуктами, медикаментами. А навстречу— автомобили с ленинградскими детишками и стариками, пережившими полтора года вражеской блокады. При взгляде на их заиндевевшие фигуры и изможденные лица у Владимира Алексенко стискивало сердце, сжимались руки. А в небе над Ладогой гудели моторы воздушных патрулей, охранявших ледовую «Дорогу жизни», издали доносились раскаты орудий. Там, на южном берегу Ладожского озера, развернулась операция «Искра». Части Ленинградского и Волховского фронтов, прорывая блокаду, шли навстречу друг другу.

В дни прорыва блокады и предстал сержант Алексенко перед командиром 15-го гвардейского штурмового авиаполка. С этим полком боевыми маршрутами прошел до последнего дня Великой Отечественной. Коммунисты 15-го гвардейского в том же сорок третьем приняли его в ряды партии. В шеренге знаменщиков 3-го Белорусского фронта Владимир Алексенко пронес по Красной площади на параде Победы знамя своей 277-й авиадивизии, воспитавшей еще пятерых дважды Героев Советского Союза — Георгия Паршина, Василия Мыхлика, Григория Мыльникова, Евгения Кунгурцева и Алексея Прохорова, крыло к крылу с которыми он громил врага под Ленинградом, в Прибалтике, в Восточной Пруссии, в Польше.

Гвардейцы радушно приняли молодого авиатора. И вот первый боевой вылет. Ведущий — Петр Голодняк. Цель: вражеская дальнобойная батарея, одна из тех, что обстреливали Ленинград. Что теперь, спустя более чем три десятка лет, вспоминается ему о том полете?

— Хвост машины ведущего, — улыбаясь, говорит Владимир Аврамович. — Куда самолет ведущего — туда и я. Старался действовать, как учили: ведомый за ведущим, как нитка за иголкой...

Пять заходов на цель. Пять атак — «эрэсами», бомбами, пушечным огнем. Куда протягивались трассы, как легли бомбы — не видел, вернее тогда еще не научился видеть. Главное в том первом боевом вылете — следовать за ведущим, делать то, что делал он: куда иголка — туда и нитка! Когда приземлились, Петр Голодняк одобрительно кивнул: «Молодец!».

И пошли вылет за вылетом. Удары по артиллерийским позициям, штабам, аэродромам, коммуникациям. С каждым днем росло мастерство, тактическое мышление приобретало остроту. Вскоре Владимир Алексенко стал ведущим пары, затем группы. Он внимательно всматривался, как в сложной обстановке поступали более опытные летчики; старался прочитать в газетах все, что публиковалось о действиях штурмовиков. Постепенно у него вырабатывался свой стиль атаки — внезапный выход на цель, неотразимый удар, разящий противника наверняка.

Весь сорок третий год Владимир Алексенко жадно вчитывался в сообщения о боях на Таманском полуострове. Ведь разыгравшееся там Кубанское воздушное сражение протекало над знакомыми местами, над родной станицей Киевской. Может как раз над нею и одерживали свои победы Александр Покрышкин, братья Дмитрий и Борис Глинки, Григорий Речкалов и другие наши асы? День 16 сентября сорок третьего, когда станицу Киевскую освободили части 56-й армии генерала А. А. Гречко, ленинградский воздушный боец отметил в карманном календарике красным кружком.

А тем временем город на Неве, его стойкие люди становились для кубанца все ближе и роднее. Крепкие, незримые нити связывали 15-й гвардейский, всю дивизию с рабочим коллективом Кировского завода, его партийной организацией. Путиловцы были частыми гостями на аэродромах штурмовиков, а летчики нередко появлялись в цехах завода-фронтовика, выступали перед рабочими с рассказами о боях, привозили незатейливые подарки: курево, банку консервов или буханку хлеба — сэкономленные из пайка. А как приятно было во время такого посещения города пройти с однополчанами по его улицам и площадям, выйти на Неву, к Зимнему дворцу, побывать на Васильевском острове или Петроградской стороне.

Суровым и величественным, одетым в маскировочные сети предстал Ленинград моему журналистскому взгляду в январе сорок четвертого, когда началось завершающее сражение девятисотдневной ленинградской эпопеи. Делюсь с генералом Алексенко памятными впечатлениями. Беседуя в залитой солнцем служебной комнате, вспоминая прошлое, мы, спустя более чем три десятка лет с той зимы, по крупицам восстанавливаем детали замечательной операции, во время которой Владимир Аврамович совершил немало боевых вылетов. Оживившись, он подходит к карте, находит ориентиры, по которым летал со своей эскадрильей.

Вот он, веер шоссейных дорог, расходящихся к югу от Ленинграда. Они подобны стрелам. Помнится, тогда вдоль Пулковской магистрали быстро двигалась танковая колонна. Командиры машин, откинув крышки люков, следили за небом. Туман, смешанный со снегом, волнами проплывал над полем боя. Где уж в такую погоду показаться вражеским самолетам! А нашим? И как бы в ответ возник характерный гул. Парами пронеслись штурмовики. Это — самолеты моего бывшего командира полковника Федора Хатминского. Было время, когда он водил нас, молодых авиаторов,

ПОБЕДНОГО ГОДА

в зону пилотажа над ленинградскими пригородами. А в сорок четвертом «ильюшины» его 277-й дивизии устремлялись в ленинградском небе в яростные штурмовые атаки. В тот день между Ропшей и Тайцами я видел их результаты. Штурмовики настигли вражескую мотоколонну. Дорогу загромоздили подбитые транспортные машины, штабные автобусы, перевернутые орудия.

— Не ваша ли то была работа, Владимир Аврамович?

— Действовали мы и под Ропшей, и под Гатчиной, и возле Луги, — уклончиво отвечает генерал. Но по легкой усмешке, пробежавшей по плотно сжатым губам, можно понять: да, наверное, это результат налета его эскадрильи, и, разумеется, ему приятно журналистское «подтверждение» успешности того вылета под Ропшу.

Неоднократны и выразительны занесенные в журнал боевых действий полка подтверждения «земли» об эффективности ударов с воздуха, наносимых штурмовиками. На личный счет Владимира Алексенко, кроме десятков сожженных на аэродромах самолетов врага, множества сраженных бортовым огнем фашистских солдат и офицеров, зачислено: танков, бронетранспортеров, автомашин — 166; орудий и минометов — 92; железнодорожных вагонов — 53; складов военного имущества — 10; повозок с боеприпасами — 85. Первой Золотой Звездой В. Алексенко награжден в апреле, а второй — в июне 1945 года.

Каждый из его 292-х вылетов оказался весомым вкладом в дело Победы, помогал нашим солдатам изгонять врага с советской земли под Ленинградом, в Эстонии, Латвии, Литве, громить фашистов в их восточно-прусском логове, освобождать от гитлеровцев города и села Польши. И еще одна выразительная цифра — семь раз машину Владимира Алексенко подбивали зенитки и истребители врага. И каждый раз он дотягивал израненный «ильюшин» до «ничейной» полосы, или до полкового аэродрома. Повезло и в том, что сам ни разу не получил сколько-нибудь тяжелого ранения.

— А воздушные стрелки, с которыми летали вместе?

— Многим обязан каждому из них, — говорит генерал, — ведь стрелок на «ильюшине» — щит летчика. В одном из боев вражья пуля сразила Меюса — отличного парня; в другой схватке опасно ранили Кубая — тоже замечательного бойца. А вот Тютрюмов — полный кавалер ордена Славы — недавно приезжал повидаться, рассказать, как трудится на мирном фронте...

Многих боевых друзей сердечным словом вспоминает Владимир Аврамович: комэск Саша Еремин, погибший под Нарвой; Юра Чибисов и Коля Полагушин, ставшие кавалерами Золотой Звезды, и другие однополчане. И те, что не дожили до Победы, и те, вместе с которыми прожит один из счастливейших в жизни дней — победное 9 мая сорок пятого.

Утром в тот день Владимир Алексенко повел группу «ильюшиных» по последнему за войну маршруту. Курс — на устье Вислы. Там, под Гданьском, еще сопротивлялась солидная вражеская группировка. Но на сей раз вместо бомб на бортах самолетов — листовки, сообщающие, что в Карлхорсте, пригороде Берлина, представители разгромленного гитлеровского вермахта подписали акт о полной и безоговорочной капитуляции фашистской Германии. С воздуха было видно, как солдаты противника, начавшие было разбегаться при появлении советских штурмовиков, стали ловить и читать эти листовки. А «ильюшины», еще немного погудев над Вислой моторами, развернулись на свой аэродром.

А там—весь полк собрался на митинг. Вынесли гвардейское знамя с изображением В. И. Ленина. Летчики, воздушные стрелки, техники, мотористы, оружейники — при орденах и медалях. Речи произносили, взбираясь на покореженные осколками крылья самолетов. И сколько дружеских объятий, поздравлений с Победой! Светлый, счастливый день, как и у всего советского народа.

Три десятка лет прошло, а до сих пор отчетливо помнится, как радовались победному завершению Великой Отечественной.

За минувшие тридцать лет много новых рубежей преодолел бывший заместитель командира 15-го гвардейского, в котором прослужил около тысячи дней. Боевой опыт обогатился новыми знаниями. Владимир Аврамович окончил две академии — Краснознаменную Военно-Воздушную, которая теперь носит имя Ю. А. Гагарина, и Академию Генерального штаба. А в летной книжке превеликое множество новых записей: Владимир Алексенко после войны вернулся в истребительную авиацию, летал на «яковлевых» и «лавочкиных», освоил первые реактивные самолеты. Затем он стал летать и на более совершенных стреловидных машинах и на тех, что походят на летающие треугольники, стремительно, со сверхзвуковой скоростью разрезают небо в стратосфере. Словом, все время, как и многие другие авиаторы-фронтовики, — он в первых рядах.

На рабочем столе генерала — книги, чертежи, схемы. Надо быть в курсе всего нового, что каждый день приносит современность в авиацию, в военное дело. Того требуют интересы защиты Отечества, верной службе которому он отдает все силы. Так велит долг советского человека и коммуниста, так подсказывает сердце, любой удар которого созвучен с пульсом Родины.

Не часто, но все же выкроив немного времени, Владимир Аврамович заезжает в родные края, в возрожденную народным трудом станицу Киевскую — повидаться с близкими, потолковать с земляками. После задушевных бесед с кубанскими хлеборобами он поднимается на Сопку Героев, возвышающуюся среди пшеничных полей и рисовых чек. Она увенчана могучей фигурой солдата-победителя, возвратившегося с войны.

Мне доводилось бывать в опаленной сражениями станице Киевской, подниматься на Сопку Героев. И всегда казалось: орлиный взгляд каменного воина окидывает с ее высоты не только Кубань, но и все наши земли, где гремели бои — от холодного Заполярья до жаркого Причерноморья. И мне видятся в том солдате — герое войны — и мужественные черты летчика-витязя победного года, и черты всех, кто добыл Отчизне победу, кто и ныне зорко оберегает ее мирный труд.

Н. ДЕНИСОВ



Поэтесса Людмила Щипахина родилась в Свердловске. После войны, уже в Сталинграде, закончила среднюю школу и заочное отделение Литературного института. Первая книга ее стихов «В дороге» опубликована в 1957 году, после нее — еще девять и две переводных. Людмила Васильевна — поэт многоплановый. Герои ее стихотворений — люди труда, науки, армии. Ее восхищает профессия смелых, отважных — летчиков, парашютистов, моряков. В этом номере мы печатаем два ее стихотворения «Парашютистке» и «Самолету».

ПАРАШЮТИСТКЕ

Счастливого неба, дружок!
А я восхищенья не скрою:
Над рощею иль над горою
Завиден мне этот прыжок.

И мне бы над пылью дорог,
Над тучей, пугающей тенью, —
Замедленный вызов паденья!
Высокого неба глоток!

Чтоб кровь ударяла в лицо,
А сердце — сжималось от гуда,
Чтоб так же, рванув за кольцо,
Раскрыть белоснежное чудо!

Завидую. В небо гляжу.
Учусь совершенству и риску.
И словно горячую искру,
Заветную думу ношу:
Чтоб так же возвышенно жить!
На милость судьбы — не сдаваться.
Чтоб так же с землею сливаться,
И так же, над нею парить.

САМОЛЕТУ

Я люблю твой полет, самолет, —
Обязательный спутник прогресса!
Над полями, над кромкою леса,
Над землей, где кочующий лед
И колючих туманов завеса, —
Так привычен и точен полет.
Я люблю эту страсть — улетать!
В белизне облаков, как зимою, —
Холодеющий воздух глотать.
Отдаленно парить над землею
И всегда приземления ждать.
Я люблю это чувство разлук,
Новизну, перемену пейзажа,
И какую-то ветренность даже
В мимолетном прощании рук.
А потом завладеют тобой
Все стихии — от бури до грома.
И на плоскости аэродрома
Будет кратким надежный покой.
Самолет, я люблю твою тень.
Я лицо подставляю зениту
И смотрю, высоко и открыто,
Как тобой начинается день.



Фотоэтюд В. СУХОДОЛЬСКОГО.

ЛЕНА, ЮША и САША



Командир экипажа Лена Малютина (слева), штурман Лена Юшина, стрелок-радист Саша Сычова (внизу).

Автор очерка
Герой Советского Союза
Галина Ивановна Джунковская (Маркова)
окончила Центральный аэроклуб
имени В. П. Чкалова.
На фронт ушла из Московского
авиационного института.
Сражалась с врагом в составе 125-го
гвардейского Борисовского
орденов Суворова и Кутузова
полка имени М. М. Расковой.
Летала до 1950 года,
в запас уволена
в звании майора,
с должности старшего штурмана
бомбардировочной дивизии.
Закончила педагогический институт,
преподавала в средней школе.
Ведет большую военно-патриотическую
работу среди молодежи.

Наступала зима 1943—1944 гг. Война откатывалась к порогу нашей страны. На некоторых фронтах сражения гремели уже на границе, у нас же, на 3-м Белорусском, шли бои местного значения. Фронт стабилизировался, о наступлении ничего не было слышно. Красная извилистая линия, обозначавшая на наших полетных картах передовую, долгое время оставалась без изменений.

Осенью, в тяжелых воздушных боях, полк потерял четыре экипажа, и еще два летчика находились в госпитале с тяжелыми ранениями. Полеты шли своим чередом, но на задание ходила только одна сборная эскадрилья, а вечерами в землянке стояла непривычная тишина. О погибших не говорили, хотя каждый хранил в душе их образы и не раз перебирал в памяти подробности боев, унесших товарищей. Лишь иногда, словно повторяя свои мысли вслух, кто-нибудь произносил:

— Мало нас осталось. Жалко, если часть расформируют. А если и пришлют на пополнение ребят-летчиков, будет уже не то, полк перестанет быть женским.

О пополнении думали все, только не знали, как решить эту проблему: слишком сложен был наш Пе-2, чтобы можно было готовить летчиков в условиях фронта.

С приходом зимы день уменьшался, светлого времени для вылетов становилось все меньше и меньше. Долгими вечерами мы устраивались тесным кружком вокруг раскаленной печки. Позади оставался еще один фронтовой день с тревогой, боевыми вылетами, уханьем зениток, нетерпеливым ожиданием того момента, когда проявят пленки фотоснимков, подтверждающих точность бомбоудара и когда, наконец, можно вздохнуть с облегчением: задание выполнено, все в порядке...

Не так давно мама одной из наших девушек прислала нам подарок — только что вышедшую книгу стихов Константина Симонова. Мы уже знали ее почти наизусть, но каждый вечер кто-нибудь брал томик и при свете полыхающих поленьев читал:

...Ты говорила мне люблю...

— Понимали бы что-нибудь в этом, — раздавался насмешливый и чуть грустноватый голос командира второй эскадрильи Евгении Тимофеевой. — Носы еще у всех мокрые, а туда же, люблю...

У Жени была семья: муж и двое маленьких детей. Детей эвакуировали, куда она даже не знала, а муж погиб под Харьковом.

— Ну уж, комэск, скажете тоже, — возражал кто-то из нас, — мы уже взрослые.

Да, мы рано и быстро повзрослели. Восемнадцатилетние, вчерашние школьницы и студентки, за год боев стали настоящими солдатами. За плечами были Сталинград и Северный Кавказ, Ельня и Смоленск, воздушные бои, гибель друзей. Навсегда казались утерянными беззаботность, мечты и надежды юности.

— Читайте, раз взрослые, читайте, — вздыхала Женя, подписывая полетные листы за прошедшие вылеты.

В печке потрескивали поленья, тихо шуршали странички книги.

Неправда, друг не умирает,
Лишь рядом быть перестает...

Конец зимы выдался слякотный, непогожий. Полеты почти прекратились, но зато стало известно, что где-то далеко за Волгой готовится для нас пополнение — восемь женских экипажей. В конце марта комэск Тимофеева и командир звена Катя Федотова вылетели в Заволжье, чтобы лидировать их на наш фронтовой аэродром.

Мы ждали с нетерпением. В день прилета все были на аэродроме: хотелось увидеть новеньких, узнать, как живут в тылу, и, конечно же, посмотреть за посадкой. Ведь приземление Пе-2 было

делом далеко не простым, и уже по тому, как летчик справится с этой задачей — посадкой на незнакомом аэродроме — можно было судить о его подготовленности в целом.

Самолеты прилетели к полудню. Ровным клином пролетели они над стартом, перестроились в пеленг и четко, один за другим стали заходить на посадку. Видно, и им, прилетевшим летчикам, хотелось показать себя в лучшем виде — садились все грамотно и точно у посадочного знака.

— Молодцы, — заметил кто-то из наблюдавших посадку, — ничего не скажешь.

23 июня 1944 года загрохотали орудия и на нашем фронте. Началось наступление, в ходе которого была разгромлена группа немецких армий «Центр» на участке Витебск — Орша — Могилев. Мы вылетали с рассветом и успевали сделать два, иногда три вылета за день. К вечеру невероятно уставали от непрерывного гула моторов, напряжения воздушных боев, но в землянках слышались смех и шутки, звенела гитара: мы наступали!

В тот июльский день мы сделали вылет и готовились ко второму: двумя эскадрильями на бомбардировку опорных пунктов противника. Бои шли уже в Прибалтике, эти цели нам приходилось бомбить нередко, поэтому всякий раз, подлетая к ним, мы встречали сильный заслон зенитной артиллерии и истребителей противника, которые висели в воздухе с рассвета до темноты.

Едва уточнив задание, получили сигнал на вылет. Когда Лена Малютина вместе со своим штурманом Леной Юшиной подбежали к самолету, техник уже опробовал моторы, а стрелок-радист Саша Сычова проверила радиостанцию и, заняв свое место в машине, дожидалась пилота и штурмана.

— Садимся, Юша, — сказала Лена Малютина.

Так стали звать Лену Юшину, как только она прибыла в полк, укоротив ее фамилию по обычаю, существовавшему в части. «Юша» звучало кратко и ласково. Это имя нельзя было спутать с другими.

Над командным пунктом взлетела ракета — сигнал на запуск моторов. Послышались команды. Засуетились техники и механики. Аэродром зарокотал. Прошла минута-другая, и в воздух взвилась вторая ракета — сигнал на выруливание. Самолеты, тугой струей приглаживая траву, побежали к началу взлетно-посадочной.

Понемногу стирался в памяти тот день, когда Лена прилетела в полк. Теперь уже и она, возвратившись с боевого задания, могла сказать как само собой разумеющееся: «Зенитки сегодня били активно, но ничего, терпимо». Это была уже зрелость, а путь к ней начался давно, еще до прибытия в полк. Когда Лена была ученицей девятого класса, она поступила в аэроклуб в своем родном Ленинграде и вместе с аттестатом об окончании школы получила свидетельство летчика. Потом она обучалась в Батайском училище Гражданского Воздушного Флота, летала в Средней Азии, была награждена почетным знаком «Отличник Аэрофлота».

В боевом порядке эскадрильи нет легких мест, Малютиной же досталось наиболее трудное — замыкающим в ведомом звене. Как правило, истребители противника атакуют замыкающих в первую очередь. Но места не выбираются, каждый летчик находится там, куда поставил его командир. После взлета, собравшись в полковую колонну, эскадрильи легли на курс, поднимаясь все выше, пока стрелка высотомера не застыла у отметки 3000 метров. Вверху синело небо, а внизу плыли тени от редких кучевых облаков.

— Истребители с нами? — спросила Малютина.

— Пристраиваются, — ответила Юша. Она повернулась назад, наблюдая истребителей сопровождения сквозь прозрачный колпак, прикрывающий турель пулемета.

К началу войны Лене Юшиной едва исполнилось шестнадцать. На ее просьбы послать на фронт никто не обращал внимания и даже не принимал их всерьез. Отмахивались: мешаешь, вздор говоришь. Но девчонка оказалась упрямой. Она поступила в Московскую спецшколу, где прошла курс стрелков-бомбардиров для авиации, потом обучалась в запасном полку, где готовилось пополнение для фронта. Там она и попала в экипаж Лены Малютиной, вместе они прилетели и к нам, в наш полк.

— Нас сопровождает десять истребителей, — доложила она летчице.

Юша оглядела боевой порядок своих самолетов. Они шли плотной группой в колонне девяток. Девятки — в клину звеньев. Самый удобный боевой порядок для отражения атак истребителей. Оглянувшись назад, Юша встретилась взглядом с Сашей Сычовой, кивнула ей, похлопала ладонью по стволу своего пулемета: смотри, дескать, внимательнее. Потом она стала готовиться к бомбометанию: включила прицел, ввела в него нужные расчетные данные. Осталось только открыть люки и нажать на кнопку электросброса.

Миновали линию фронта, обозначившуюся редкими шапками разрывов зенитных снарядов. Через пять-шесть минут по сигналу ведущего Юша сбросит бомбы, закроет люки, и группа, снижаясь, пойдет на свою территорию, если не привяжутся истребители противника. А если привяжутся, тогда придется стрелять, отражать их атаки. А чтобы появление истребителей не было неожиданным, Юша зорко смотрит вокруг, приготовив к бою свой крупнокалиберный.

— Открыть люки! — командует летчица.

На боевом курсе нет лишних разговоров, только редкие слова команд. Теперь Юша не смотрит по сторонам, ее дело сбросить бомбы. От атак истребителей самолет сейчас охраняет только Саша. Бьют зенитки противника. Снаряды ложатся точно по курсу самолетов, но свернуть нельзя: боевой курс — это закон! Надо точно выдержать скорость, высоту, направление.

Самолет подбросило вверх ударом взрывной волны, и в то же мгновение Юша услышала команду:

— Штурман, бомбы!

Юша нажала кнопку, торопливо закрыла люки, снова повернулась к пулемету: приготовилась к бою с истребителями, если они появятся. Разрывы снарядов ложились все ближе, они уже рвались внутри боевого порядка. Дымные клочья мелькали мимо кабин самолетов. Но теперь, после сброса бомб, группа получила возможность маневрировать. Самолеты уходят, меняя курсы, теряя высоту. Лена мельком оглядела строй — все нормально, все на своих местах — и в ту же минуту услышала стрельбу крупнокалиберного.

— Что там, Юша?

— Над левым звеном повисли два «мессера»...

Обычно при атаках истребителей зенитчики прекращали огонь, чтобы не поразить своих, но тут не прекратили. Они перенесли огонь, стали бить по правому флангу боевого порядка. Снаряд разорвался прямо перед машиной Малютиной. Несколько секунд, еще не поняв происшедшего, Лена продолжала идти рядом с ведущим. Потом перед глазами поплыли приборы, тело стало чужим, словно ватным, горячая волна залила живот, подступая все выше к сердцу.

«Что это со мной? Неужели ранена? Надо держаться, держаться...» — подумала Лена, но мысль была тоже вялой, чужой, а потом и совсем пропала, и лишь в глубине сознания появилось что-то иное, из детства, но такое, от чего становится трудно дышать.

...Она бежит по Невскому в родном Ленинграде. Где-то впереди, среди танцующих солнечных бликов идет ее мама. Лена бежит, задыхаясь, чувствуя, что с каждым мгновением мама уходит все дальше и дальше, а сил, чтобы позвать ее, нет и чтобы догнать ее, — тоже нет. Ноги тяжелыми гирями вязнут в раскаленном жарком асфальте...

...Юша перезаряжала пулемет, когда самолет вдруг накренился, пошел вниз, под строй группы. Сердцем почувствовав беду, оглянулась. Что с летчицей? Навалившись на штурвал, отодвинув его вперед и в сторону, она была без сознания.

— Лена! Что случилось, Лена?

Цепляясь лямками парашюта за рычаги и приборы, Юша шагнула вперед, наклонилась к штурвалу. В узком проходе между сиденьем летчика и бортом ка-

Читайте в следующем номере

Год 30-летия Великой Победы

- **ЛЕНИНСКАЯ ПАРТИЯ — ОРГАНИЗАТОР И ВДОХНОВИТЕЛЬ ПОБЕДЫ.**
- ПЕРЕД НАМИ БЕРЛИН. **Воспоминания авиационного командира.**
- МЫ СТРОИЛИ «ИЛЫ». **Рассказ о трудовом подвиге самолетостроителей.**
- **В НЕБЕ НАД ДУНАЕМ.** К 30-летию освобождения Венгрии.
- ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ. **Достижения исследователей космоса. Космический корабль «Салют-4».**
- **МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВВС.**
- АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ МОСКВЫ — НА СТАРТАХ.
- **ЗВЕЗДЫ КРЫЛАТЫХ** Репортаж из аэроклуба.
- ЛЕТЧИКУ О ПРАКТИЧЕСКОЙ АЭРОДИНАМИКЕ.
- **САМОЛЕТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.**
- ЦЕНА СЕКУНДЫ.

бины торчал прицел — он устанавливается здесь на время бомбометания, и Юша еще не успела его убрать. Прицел мешал ей. Она оттолкнула его, правой рукой ухватила штурвал, чтобы хоть как-то выровнять самолет, а левой пыталась поднять летчицу, усадить ее, привалить к бронеспинке. И ей удалось это сделать.

Юша никогда не управляла самолетом, движения ее были неуверенными и резкими, но машина все-таки перестала снижаться, хотя шла с правым креном.

— Лена, что с тобой? Очнись, Лена!

Юша вспомнила, что в сумке за бронеспинкой должен быть нашатырный спирт, она достала ампулу, раздавила ее и поднесла намокший тампон к лицу летчицы. «Ты меня слышишь, Лена? — И когда летчица открыла глаза, попыталась ее подбодрить: — Держись, все будет хорошо».

— Не могу, — послышался слабый голос. — Не могу... Прыгайте. Мне не посадить самолет...

— Посадишь, обязательно посадишь, мы не оставим тебя, ни за что не оставим.

Торопливо, боясь, что Лена опять потеряет сознание, утешала ее, поддерживала, говорила, что самолет исправен, что они дотянут до какого-нибудь аэродрома и сядут, или сядут на поле, что она, летчица, должна взять себя в руки, должна собраться с силами... Но Лена будто не слышала.

— Прыгайте, — говорила она, — прыгайте. Сначала Саша, потом ты. Передай ей...

— Нет, ни за что! — твердо ответила Юша. — Мы будем садиться!

Но Лена уже не слышала. Юша не знала как поступить, но оставить в беде командира, выпрыгнуть с парашютом она не могла. На секунду задумавшись, она переключила переговорное устройство на кабину стрелка-радиста.

— Саша! Ты слышишь меня? Лена тяжело ранена, мы попытаемся сесть, а ты прыгай. Немедленно. Это приказ командира.

Неожиданные эволюции самолета после того, как их обстреляли, Саша восприняла, можно сказать, спокойно: «Наверное что-то с моторами, возможно подбиты». Ничего страшного, но ей надо быть особо внимательной — одинокий, еще и подбитый самолет могут атаковать истребители. Но то, что она услышала от Юши, ошеломило ее. Однако лишь на мгновение.

— Ты что?! — закричала она. — Чтобы вас сбили? И слушать не хочу.

Саша решительно щелкнула выключателем и, поднявшись над верхним люком, пыталась разглядеть что делается в первой кабине. Тугая струя встречного потока мешала, толкала ее назад, и она увидела только согнутую спину Юши.

Саша осмотрелась. Их группа шла левее и выше, а сзади мелькали черные точки истребителей сопровождения. Она улеглась на полу кабины у крупнокалиберного пулемета. Что бы ни произошло, она останется здесь, на своем месте.

Услышав, как щелкнул выключатель, прервавший связь со стрелком-радистом, Юша снова попыталась вести самолет. Но машина не слушалась, ходила по курсам, заваливалась в крены, теряла высоту. Обняв летчицу левой рукой, Юша опять поднесла к ее лицу тампон с нашатырным спиртом.

— Очнись, Лена!..

Лена открыла глаза. В сознание ворвался гул моторов и мысль: девчонки ее не покинули и никакие приказы не заставят их это сделать. Значит, она должна посадить самолет, не дать им погибнуть вместе с ней.

— Держи меня, Юша... И следи за скоростью, я плохо вижу приборы. Где мы находимся?

— Над линией фронта, Лена. Недалеко аэродром истребителей. Я помогу тебе сесть.

Лена вела самолет осторожно, словно впервые. От слабости, мучительных усилий тошнота подступала к горлу, боль разлилась по всему телу. Хотелось поджать ноги, свернуться в комок, забыться.

— Далеко еще, Юша?

Прищурившись, Юша внимательно смотрела вперед, искала. Аэродром должен быть где-то здесь, среди редких пятен леса. И верно, впереди, чуть правее по курсу, показалась порыжевшая, словно вытоптанная поляна, по окраине леса темнела цепь капониров. Пересекая поляну, бежало облачко пыли — на взлет шел истребитель.

— Аэродром немного правее, доверни Лена. Идем против старта. Но ничего, дадим ракету, поймут, что иначе не можем. Так и будем садиться, с ходу.

Лена не видела аэродрома. Перед глазами все плыло, качалось, только тело, тренированное сотнями полетов, ощущало машину, а руки и ноги машинально реагировали на эти ощущения движением штурвала, педалей. С каждой минутой и эти ощущения становились слабее, каждое движение вызывало нестерпимую боль, но она напрягала все силы, заставляла себя держаться, бороться за жизнь подруг. Они ведь ее не бросили...

— Скорость, Юша...

За скорость она боялась больше всего. Потеря скорости грозила срывом в штопор, а штопор — это конец.

— Нормально, Лена, нормально. Скоро будем снижаться.

Резкий запах нашатыря снял пелену с глаз, и Лена увидела полосу, длинное прозрачное облачко пыли над ней. Осторожно, плавно отдав штурвал от себя, перевела самолет на планирование, направив его на темное пятно леса, через который надо было пройти до посадки.

— Щитки, Юша, и шасси...

— Выпускаю... Нормально.

Самолет, качаясь с крыла на крыло, словно ощупью, заходил на посадку, и Лене казалось, что этим последним секундам не будет конца. Они тянулись как длинный тоскливый день. Боль куда-то ушла, или она уже не чувствовала ее, только слабели руки, перехватывало дыхание, в горле стоял горький комок. Но вот, наконец, и земля. Еще одно движение штурвала, и самолет коснулся грунта, побежал, постепенно теряя скорость.

«Все, села»! — была последняя мысль.

...Через два месяца Лена Малютина снова улетела на боевое задание вместе с Леной Юшиной и Сашей Сычовой. Впереди еще были бои над Ригой и Лиепаей, Клайпедой и Кенигсбергом. И был день, долгожданный и все же такой неожиданный, день, который, казалось, отрезал их от всего, что они видели и через что прошли, день, возвративший им юность, открывший новую страницу в их жизни.

●

Шумит, растекаясь по улицам и переулкам от площади Дзержинского, многолюдный людской поток. Каждый день, вот уже более двадцати лет, идет этой дорогой в одну из библиотек, где она работает, Елена Мироновна Малютина, ныне Кулькова. Среди торопливых прохожих она не выделяется ничем: ни модной прической, ни броским нарядом. Одна из тысяч советских женщин-воинов. Только взгляд серых, немного усталых глаз расскажет вам о многом: о жизни, прожитой честно, о преданной дружбе, о войне. Подарите ей улыбку — маленькой женщине с мужественным сердцем. Улыбнитесь всем тем, кого поэт назвал... «милые красавицы России...»

Галина МАРКОВА,
Герой Советского Союза

ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ

За высокие результаты, показанные в 1974 году на различных соревнованиях, звания «Мастер спорта СССР» удостоены:

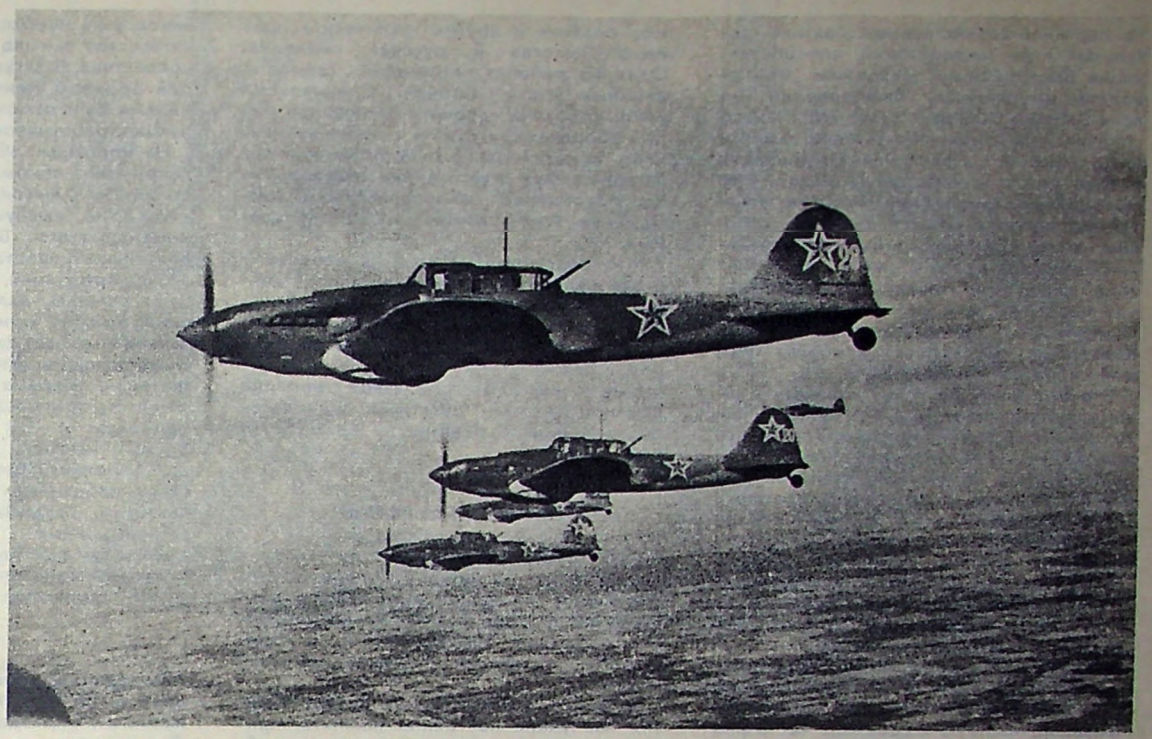
По самолетному спорту — Агеев Н. Г., Нестеренко А. В., Бахурцев А. И., Авершин В. С., Васильев А. Г., Евсеев П. К., Шаников В. И., Коваленко В. И., Синицин В. Ю., Козлов В. Ю., Коновалов А. В., Щербак В. Н., Ермолаев В. И. (Советская Армия), Шехалевич А. Г. (Москва), Медведев А. С. (Ворошиловград), Медовиченко А. В. (Запорожье), Антонов В. В. (Тула), Крикушенко А. К. (Пятигорск), Лукьянов А. Е. (Ессентуки), Сухин А. А. (Минеральные Воды), Захарова В. М. (Тамбов), Иванов Е. Н. (Калинин), Иванов В. П. (Харьков), Титов С. В. (Волгоград), Опарин В. В. (Липецк), Курякин В. Ф. (Омск), Селиверстов Ю. А. (Ульяновск), Серегин Ю. В., Агафонов В. А. (Рязань).

Звание мастер спорта СССР международного класса за установление мировых рекордов на турбовинтовом самолете-амфибии М-12 присвоено Ефимову Г. К., Давыдову В. В. и Святошинку В. В. (Советская Армия).

Вертолетный спорт — звания «Мастер спорта СССР» удостоены: Мазин В. Н., Денисов В. Н., Маслюченко С. В., Зверев В. А., Чернышов Ю. С., Зеленцов В. А., Будников В. В., Кабанов Г. С., Молев И. И., Валакин В. А., Володин Е. А., Чистяков В. А., Сергиенко В. И., Варазненок И. И., Тужилкин Н. А., Матвиенко И. И., Лапно Ф. М., Круглик А. П., Хомяков В. М. (Советская Армия); Шеломако В. А., Громадский А. А., Левенец С. П., Водин В. П. (Новосибирск); Мозжерин Г. Л., Мустафин Г. Г. (Ижевск); Долганов Г. И. (Кемерово), Петрунин Н. А. (Ярославль), Иноземцев В. К. (ВССР), Смирнов А. М., Падышев Ю. М. (Московская область); Курицын Г. Ф., Юсупов Р. Н., Еремеев С. М., Еремеева Р. Г., Халиулин М. Л., Коблов О. М. (Саратов); Матвеев В. И., Давиденко В. В. (Владимир); Коркин В. Н. (Москва); Корнева Л. Д., (ЦАК СССР); Комраков В. Т. (Москва); Леликов Ю. В., Серов К. М., Ступальский В. Б., Иванилов В. Н., Сороквааша Г. Л., Крылов В. Я., Абраменков Н. Я., Кныжов Н. А., Кузнецов Д. Е., Николаев В. Д., Корнеев Ю. В., Леукин В. Ф., Румянцев Ю. С., Дощечников Е. М., Гурдин В. Я., Дороганов В. И., Зайцев Г. Л., Жуков В. Г., Жаворонков П. А., Шевцов В. А., Глухов К. А., Харисов И. С., Василенко В. Я. (Советская Армия); Алхименко В. П., Филипенко В. Н., Кондрат В. А. (ВССР).

Звание мастер спорта СССР международного класса присвоено спортсменке Приходько Л. Ф. (Сумы).

Звание судьи всесоюзной категории присвоено Борисову А. И., Вабенко А. Ф., Левченко Ю. К. (Советская Армия); Якимову А. Д. (Москва).



«Илы» в боевом полете.

Строители „летающих танков"

ЧЕМ дальше в историю отходят годы Великой Отечественной войны, тем все полнее, ярче проявляется величие героического подвига советского народа. в невиданно жестокой борьбе с фашизмом отстоявшего честь и свободу нашей Родины, завоевания социализма. Неувядаемой славой покрыли себя Советские Вооруженные Силы, разгромившие немецко-фашистскую военную машину. В их рядах готовность к подвигу, героизм, как высшее проявление патриотизма, были массовыми с первого до последнего дня боев. Более 7 миллионов фронтовиков награждены орденами и медалями, а свыше 11 тысяч воинов удостоены звания Героя Советского Союза.

Самоотверженно, не жалея сил, не считаясь со временем, трудились в тылу в годы Великой Отечественной войны работники всех отраслей народного хозяйства страны. «Все для фронта. все для победы!» — этот призыв Коммунистической партии дошел до сознания и сердца советских людей, стал законом их жизни и деятельности. Более 16 миллионам рабочих, колхозников, советских интеллигентов вручена правительственная награда — медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг». Благодаря самоотверженной работе тружеников тыла, фронтовики получили все необходимое для того, чтобы измотать и обескровить наступающего врага в оборонительных боях, а затем в наступательных сражениях разгромить его войска, вышвырнуть их с советской земли и, выполняя свой интернациональный долг, помочь многим народам Европы сбросить фашистское иго. Воспитанные партией Ленина, объединенные ее волей, сплоченные единым патриотическим порывом, рабочие, крестьяне, интеллигенция, мужчины и женщины, коммунисты, комсомольцы и беспартийные люди Страны Советов оказались способными совершить подвиг, равного которому не знала история.

Большой вклад в завоевание победы в Великой Отечественной войне внес наш Воздушный Флот. Его личный состав с честью выполнил свой долг перед Родиной. Вместе со всей Красной Армией авиаторы наносили сокрушительные удары по врагу, уничтожая его живую силу и технику. Отважные и умелые действия личного состава Воздушного Флота постоянно способствовали успеху наземных войск и военно-морских сил и помогли добиться окончательного разгрома врага.

Успехи в боях с немецко-фашистскими захватчиками советские летчики справедливо делят с работниками авиационной промышленности, ее учеными, конструкторами, инженерами, техниками, рабочими. В результате их самоотверженного вдохновенного труда фронт с каждым месяцем войны получал все большее количество боевых машин различного назначения, в том числе знаменитых «летающих танков» Ил-2, сконструированных коллективом, возглавляемым Сергеем Владимировичем Ильюшиным. На этих уникальных по своим боевым качествам машинах летчики успешно действовали против любого вида вооруженных сил врага на суше и на море. Ни одной стране, участвовавшей во второй мировой войне, не удалось создать самолета-штурмовика даже приблизительно равного «илу» по боевым качествам.

Производство самолетов было все время в поле зрения Центрального Комитета Коммунистической партии и Советского Правительства. За годы войны в нашей стране построено 137 тысяч крылатых машин. Это служит ярчайшим доказательством мощи советской авиапромышленности, созданной в годы первых пятилеток. Выпуск такого количества самолетов, в том числе 39 тысяч «илов», был настоящим подвигом тысяч и тысяч рабочих, техников, инженеров нашей авиапромышленности.

О самоотверженном труде коллектива авиазавода — одного из ведущих самолетостроительных предприятий, первым начавшим освоение массового производства штурмовиков, рассказывает работник этого завода инженер Павел Яковлевич Козлов. Так же самоотверженно трудились коллективы и других авиазаводов и предприятий — смежников, обеспечивающих самолето- и — моторостроителей всем необходимым.

НОВОЕ ЗАДАНИЕ

Наш завод, как и многие другие самолето- и моторостроительные предприятия страны,— детище первых пятилеток. В ходе освоения и налаживания серийного выпуска различных типов самолетов складывались традиции, сплачивались коллективы цехов, росла и крепла партийная организация завода. К 1940 году завод занял место в ряду передовых предприятий авиационной промышленности нашей страны. И, видимо, этим объясняется, что именно нашему заводу в декабре 1940 года поручили в кратчайший срок освоить серийное производство нового самолета конструкции Сергея Владимировича Ильюшина.

Освоение серийного производства нового самолета всегда было и остается серьезным экзаменом для коллектива любого завода. Нам же предстояло наладить массовый выпуск невиданной еще машины — бронированного штурмовика, подобного которому не строил ни один завод в мире. Естественно, что это потребовало от коллектива не просто упорного, а по-настоящему творческого труда. Разработанный и принятый

на партийно-хозяйственном активе детальный план мероприятий, способствующих быстрейшему освоению производства штурмовика, был доведен до всех рабочих. Каждый знал, что от него требуется, и стремился отлично выполнить задание. Партийная организация завода умело мобилизовала людей на преодоление трудностей. Наркомат авиапромышленности помог наладить хорошие связи с предприятиями-смежниками. Благодаря всему этому в марте 1941 года, через три месяца после получения чертежей самолета от конструкторского бюро, летчик-испытатель завода Константин Рыков повел в воздух первый серийный самолет Ил-2.

Это был большой успех коллектива завода. Достигнут он был в результате того, что подготовка к производству новой машины шла одновременно во всех цехах завода. Множество стапелей для сборки крыльев, фюзеляжа, оперения и других частей строили и монтировали параллельно с изготовлением сотен штампов, оправок, комплектов инструмента и другой оснастки, необходимой для производства деталей и узлов самолета. Одновременно шло изготовление узлов и агрегатов первых машин.

Основным, можно сказать, центральным агрегатом в конструкции штурмовика Ил-2 был его броневой корпус, занимавший носовую и среднюю часть фюзеляжа. В бронекорпусе размещалась кабина экипажа с оборудованием и вооружением, двигатель со всеми его системами. Одновременно с хорошей защитой экипажа и основных жизненно важных устройств самолета, бронекорпус воспринимал в полете и силовые нагрузки, то есть был работающим агрегатом, а не только бронезащитой. Он представлял собою как бы скорлупу, изготовляемую из специальной авиационной брони толщиной от 6 (сверху) до 12 (внизу) миллиметров.

В период массового строительства Ил-2 бронекорпуса нам поставлял специализированный завод, кстати говоря, в течение всей войны отлично справлявшийся с этой нелегкой задачей. Но для первого Ил-2, который взлетел в марте 1941 года, бронекорпус мы изготовляли у себя. И по размерам и по весу он точно соответствовал проектному, но делать его пришлось из... котельного железа. Наши замечательные умельцы-медники, примеряясь по деревянному макету, выколотили железные панели необходимой толщины, из которых и собрали «бронекорпус».

В бронекорпусах, поступавших к нам со специализированного завода, заблаговременно делались отверстия для крепления различных узлов и кронштейнов двигателя и оборудования. Но в ходе организации серийного выпуска некоторые элементы оборудования менялись, вводились дополнительные установки. Потребовались соответственно и новые крепежные отверстия в бронекорпусе. Кажется, пустяковое дело — бери дрель и сверли, где требуется. На деле же этот «пустяк» потребовал от нас специальных поисков. Наши смежники изготовляли отличную броню. Ее не брало ни одно сверло.

Что же делать?

Парторганизации цехов мобилизовали для «атаки» на броню и специалистов-инструментальщиков и рядовых рабочих. Развернулся широкий поиск новых конфигураций и углов заточки сверл, режимов резания и других технических приемов. Помогла и русская смекалка. Один из рабочих применил сверло с двойным углом заточки. Специалисты рекомендовали сверлить броню при малых оборотах сверла, но с большим усилием нажатия на него. Монтажники тут же придумали и изготовили специальное приспособление, обеспечивающее соблюдение этих условий, и... броня сдалась...

Многотысячный коллектив рабочих и специалистов десятков производственных и вспомогательных цехов, раскинувшихся на огромной территории завода, планомерно входил в нормальный трудовой ритм.

Уже в мае 1941 года завод передал Красной Армии несколько десятков штурмовиков, а в июне — вдвое больше.

ТРЕБОВАНИЯ ВОЙНЫ

...На совещание у директора завода в воскресенье, 22 июня большинство его участников пришли сами, без вызова сразу после того, как по радио передали сообщение Правительства о вероломном нападении Германии на нашу страну.

— Война, о возможности которой Партия нас учила постоянно помнить, пришла в наш дом,—директор говорил, обращаясь ко всем вместе и к каждому в отдельности.—Наш завод — арсенал армии. Каждый должен усвоить и разъяснить своим подчиненным, что война идет не только там, где сейчас стреляют пушки, но и у нас здесь. Все мы уже на войне и должны действовать по-фронтовому. Завод переходит на работу в две удлиненные смены по 10—11 часов. Все отпуска отменяются, тех, кто сейчас находится в отпуске, немедленно вызывайте. Самолетов армии нужно гораздо больше того, что мы даем сейчас. Соответственно планы всех цехов будут пересмотрены.

Директор сделал небольшую паузу.

— Учтите сами и разъясните людям, что гитлеровцы наверняка не обойдут наш завод своим «вниманием» и не дадут спокойно строить боевые самолеты. Нужно в кратчайший срок подготовить завод к обороне, усилить его охрану, обеспечить надежную светомаскировку в цехах и в жилых домах поселка.

Началась новая жизнь. Производственная нагрузка с первых же дней значительно увеличилась во всех цехах и отделах, на каждом участке. Болезненно переживая неудачи начального периода войны, каждый работник завода думал лишь об одном: что он, находясь в тылу, может еще сделать, чтобы помочь Красной Армии остановить рвавшегося в глубь страны врага. И ответ был один: если нельзя оставить свое рабочее место и самому идти на фронт, значит надо строить больше и больше самолетов.

Напряженно трудились все. И вот в июле было выпущено самолетов вдвое больше, чем в июне! Цифры свидетельствовали о хорошей работе коллектива не только завода, но и о перестройке на военный лад многих других заводов — наших смежников. В этом мы видели прямой результат гигантской организаторской работы Центрального Комитета партии и Советского Правительства, принявших оперативные меры для того, чтобы обеспечить выпуск штурмовиков всем необходимым. Партия и Правительство высоко оценили труд нашего коллектива. В августе завод был награжден орденом Ленина. Орденами и медалями был отмечен труд ста наших лучших работников.

На коротком общезаводском митинге секретарь обкома партии поздравил коллектив с высокой наградой. С волнением мы выслушали затем письмо командующего ВВС Краснознаменного Балтийского флота. В нем говорилось: «Ваша продукция, которую мы используем сегодня, дала прекрасные результаты. Уже не одна сотня фашистских танков и солдат сметены с лица земли». Командующий авиацией флота назвал фамилии первых героев-летчиков, отлично выполняющих боевые задания на самолетах Ил-2. Письмо заканчивалось боевым наказом: «Давайте больше машин крепких, быстроходных... Честь и слава работникам завода и всем коллективам, создавшим машину Отечественной войны».

Высокая оценка нашего труда словно влила дополнительные силы. Работа в цехах пошла еще интенсивнее.

●

Предупреждение директора о том, что враг не обойдет наш завод своим «вниманием», оправдалось уже 20 сентября. Днем, как раз в обеденный перерыв, из облаков почти над главным корпусом заводоуправления, появился фашистский самолет. Мгновенно заговорили недавно установленные нами зенитные пулеметы. Видимо, не ожидая такой «горячей» встречи, экипаж «Хейнкеля-111» поспешно сбросил бомбы. Некоторые из них попали в главный производственный корпус, но не взорвались. Нашей команде приказали оцепить корпус и никого туда не впускать.

Мы знали несколько типов взрывателей с замедлением на минуты и на часы. Какого же типа взрыватели установлены на бомбах, попавших в цех? Ждать было нельзя. Специальная группа во главе с главным механиком Л. Ефремовым пошла на риск. Осторожно делая каждый шаг, члены группы стали на руках выносить неразорвавшиеся бомбы из цехов и укладывать их на мягкие подстилки в кузова автомашин. Они вынесли из цехов 16 пятидесятикилограммовых бомб и одну двухсоткилограммовую. За умелые действия и отвагу Л. Ефремов был награжден орденом Красная Звезда. Обследование показало, что на этот раз «хейнкель» сбросил обычные бомбы, но его экипаж, встретив огневую завесу, растерялся, второпях сбросил бомбы, не переведя взрыватели из положения «пассив» в положение «актив», при котором бомбы взрываются, встретив даже легкое препятствие*.

...По мере приближения фронта к нашему городу бомбардировки завода становились все более частыми. Возникла угроза его разрушения и срыва выпуска нужных нашим авиачастям штурмовиков. Вскоре пришло указание подготовить завод к эвакуации на Восток.

Как же провести эвакуацию огромного завода с минимально коротким по времени снижением размера поставок самолетов действующей армии? Этот

* В положение «пассив» фашисты устанавливали взрыватели бомб из опасения взрыва при подвеске бомб в отсеки фюзеляжа или при неудачном взлете.



Начало января 1942 года.
Пришел очередной эшелон с оборудованием.
Скорее установить станки, пустить еще один цех!
(Рисунок заводского художника).

вопрос стал главным для руководства завода, партийной организации, большинства работающих. После того, как были тщательно взвешены все детали предстоящего сложного и большого дела, заводская партийная организация нашла решение, которое обеспечивало перебазирование завода на новое место почти без прекращения выпуска самолетов. Суть разработанного плана состояла в том, что, не прекращая выпуска самолетов на старом месте, на новое вначале перебазировалось оборудование заготовительных цехов, все отделы и их работники. Одновременно вывозилась часть задела агрегатов, из которых на новой площадке можно начинать сборку самолетов. Перебазирование агрегатных и сборочных цехов осуществлялось по мере выполнения плана на старом месте. Таким образом, параллельно происходило два процесса — свертывание производства на старом месте и развертывание его на новой площадке. Выполнение этого плана стало главным для всего нашего коллектива.

НА НОВОМ МЕСТЕ

...Позади остались напряженные дни и ночи демонтажа оборудования вспомогательных цехов, погрузка его и части агрегатов самолетов в вагоны, многие часы жизни «на колесах». Сколько уже проехали станций и полустанков, а эшелоны все движутся дальше и дальше на восток. Утром 19 октября головной поезд остановился на очередном полустанке с будочкой вместо вокзала. Из вагона видна обнесенная колючей проволокой строительная площадка. Размеры ее так велики, что дальняя от полустанка граница даже не просматривается.

Начальник эшелона И. Измалков собрал старших по вагонам и коротко объявил:

— Это — территория нашего завода. Всем мужчинам взять посадочные талоны — сегодня они будут служить пропусками — и следовать к тем корпусам. Будем разгружать вагоны с заводским имуществом.

С большим интересом проходили мы по территории, на которой обоснуется теперь наш родной завод. На площадке работали тысячи строителей. Много корпусов было уже возведено, но большинство из них еще не имело крыш, внутренних перекрытий, остекленных «фонарей» над огромными пролетами. Некоторые корпуса еще только строились. Но работа всюду кипела.

По заводской ветке паровоз подтянул к разгрузочной эстакаде товарные вагоны нашего эшелона. Сразу приступили к их разгрузке. Закончили ее лишь поздним вечером и возвратились на станцию, а ранним утром по «жилым» вагонам передали новое распоряжение:

— Одиночки, выгружайтесь. Поселитесь в бараках около завода. Остальные поедут дальше. После размещения семей в ближайших деревнях всем сразу возвратиться на завод.

«Конвейер» эшелонов, перевозивших оборудование цехов со старой площадки, действовал непрерывно. На тех, кто приехал первыми, и прибывающих с очередными эшелонами работников завода, легла двойная нагрузка: они должны были быстро разгрузить вагоны, расставить оборудование по цехам и «оживить» его. Никаких специальных вспомогательных механизмов, кранов, лебедок, тягачей не было. Тяжелые ящики катили к цехам на обрезках труб и бревнышках, станки тянули на металлических листах. Это была невероятно тяжелая работа, которую наравне выполняли слесарь и конструктор, технолог и токарь, мужчины и женщины. Да, и женщины! Особенно дружной была, например, не отставшая от мужчин бригада женщин, возглавляемая технологом комсомолкой Татьяной Кривченко.

Несмотря на наступившие холода, на то, что после работы на улице и в холодных еще не отапливаемых цехах спать приходилось тоже в холодных бараках, на двухъярусных нарах, жалоб на трудности не было. Сознание долга перед Родиной было выше физической усталости. Наш завод — новостройка на глазах, не по дням, а по часам превращался в действующее предприятие. В промерзших цехах, где для обогрева разжигали костры и жаровни, с каждым днем увеличивалось количество действующих станков, все громче трещали пневмомолотки и пели дрели, свидетельствуя о начале строительства «илов» на новом месте. В сборочном, значительная часть которого еще не имела даже крыши, уже тянулись в линию привезенные из задела фюзеляжи штурмовиков. Десятого декабря 1941 года заместитель начальника летно-испытательной станции завода Евгений Ломакин поднял в воздух первый штурмовик Ил-2, собранный на новом месте. Таким образом перерыв в выпуске самолетов в связи с эвакуацией был сведен к минимуму, ибо в ноябре наши товарищи, оставшиеся на старом месте, еще сдавали собранные там штурмовики и одновременно демонтировали и отправляли последнее оборудование цехов.

Весть о взлете построенного на новом месте Ил-2 мгновенно разнеслась по всем корпусам, цехам и отделам. Для всех нас это означало, что наш завод начал действовать! Радость омрачалась лишь тем, что заводской аэродром не был готов к сдаточным испытаниям массы самолетов, которые мы готовились производить в ближайшее время. Выход был пока один: построенные самолеты разбирать, грузить на железнодорожные платформы и отправлять на подмосковный аэродром, где вновь собирать, испытывать и сдавать Армии.

Инженер П. КОЗЛОВ

(Окончание следует).

В конце прошлого года, 26 декабря, в Советском Союзе, в соответствии с программой исследования космического пространства был произведен запуск орбитальной научной станции «Салют-4». Через 16 дней, 11 января 1975 года в 0 часов 43 минуты с космодрома Байконур в космос ушел корабль «Союз-17». Его командир подполковник Алексей Александрович Губарев и бортинженер кандидат технических наук Георгий Михайлович Гречко на следующий же день после вывода корабля на околоземную орбиту и коррекции его движения, пришвартовали «Союз-17» к орбитальной станции «Салют-4».

В течение многосуточного полета и напряженной работы на борту станции А. А. Губарев и Г. М. Гречко успешно выполнили обширную и многогранную программу исследований физических процессов и явлений в космическом пространстве; наблюдений геолого-морфологических объектов земной поверхности, атмосферных образований и явлений с целью получения данных в интересах народного хозяйства; медико-биологических исследований. Космонавты провели испытания усовершенствованной конструкции станции, бортовых систем и аппаратуры.

После завершения программы А. А. Губарев и Г. М. Гречко с борта станции «Салют-4» перешли в корабль «Союз-17» и 9 февраля 1975 года в 14 часов 30 минут возвратились на родную землю.



Их звездный час

А. А. ГУБАРЕВ
Г. М. ГРЕЧКО

С детства Георгий Гречко любил научно-фантастическую литературу. Особенно увлекали его книги о путешествиях в звездные миры, на планеты с иными условиями жизни. Любовь к фантастике повлияла в немалой степени на выбор учебного заведения и основной профессии, привела в конструкторское бюро, разрабатывавшее космическую технику. Молодой инженер с увлечением участвовал в проектировании и испытаниях отдельных систем пилотируемых и беспилотных космических аппаратов, а в 1966 году был принят в отряд космонавтов.

Трудолюбие, постоянное стремление познать новое помогли Гречко успешно сдать теоретические экзамены. Занятия же на различных тренажерах дали практические навыки действий в полете. Приближался тот заветный день, которого он ждал с таким нетерпением — день, когда его должны были включить в состав экипажа для очередного полета в космос. И вдруг...

Это был не первый его прыжок с парашютом. До этого Георгий Гречко уже десятки раз приземлялся и на сушу, и на воду.

И в этот день все шло хорошо: купол парашюта нормально наполнился, ветер был не сильным. Гречко уверенно парировал снос и, подобрав несколько строп, приготовился к приземлению.

Соприкосновение с грунтом отдалось во всем теле острой болью: нога попала на камень. Георгий попытался пошевелить ею и чуть не потерял сознание от боли. Тут же молнией пронеслась мысль: «Теперь все кончено... Спишут, непременно спишут!»

...В госпитале сразу после рентгена Гречко отвезли в операционную.

— Потерпите, осталось немного, — успокаивал хирург. — Сейчас упакуем ногу в гипс и полегчает...

И действительно, боль уменьшилась, но сомнение в том, что после такой аварии оставят в строю космонавтов, не пропало.

Друзья по Звездному и Конструкторскому бюро, где он работал, не забывали Георгия. Ежедневно кто-нибудь, а то и несколько человек сразу наведывались в госпиталь, рассказывали новости, приносили книги. Дружеское участие и усиленная работа над давно начатой диссертацией помогали отгонять тягостные мысли.

...Георгий пытливо всматривался в каждый очередной рентгеновский снимок. Они подтверждали, что кости срастались хотя и медленно, но верно. Значит нога будет действовать нормально.

Будет ли? Опытный хирург успокоил Гречко в день выписки из госпиталя.

— Все будет хорошо. Но многое зависит и от вас, от соблюдения наших рекомендаций. Учтите это.

Последних слов хирург мог не говорить. Гречко понимал, что ему предстоят трудные недели и месяцы и внутренне уже был готов к ним.

Руководители, инженеры и техники учебного комплекса Центра подготовки космонавтов им. Ю. А. Гагарина, казалось, не замечали, что на занятия и тренировки Гречко приходит на костылях, делились с ним планами совершенствования тренажеров, вовлекли его в работу по созданию имитатора звездного неба, позволяющего отрабатывать некоторые элементы звездной навигации.

Гречко активно включился в работу. «Хозяева» тренажеров оставались после рабочего дня, давали Георгию возможность быстрее восстановить утерянные за время лечения в госпитале навыки действий с оборудованием космического корабля. Больше того, инструкторы помимо программных упражнений готовили порой для него особенно «коварные» вводные, создавали «в полете» аварийные ситуации и искренне радовались, когда он успешно решал сложные задачи. Все это укрепляло уверенность Гречко в том, что он вернется в строй космонавтов, что придет его звездный час.

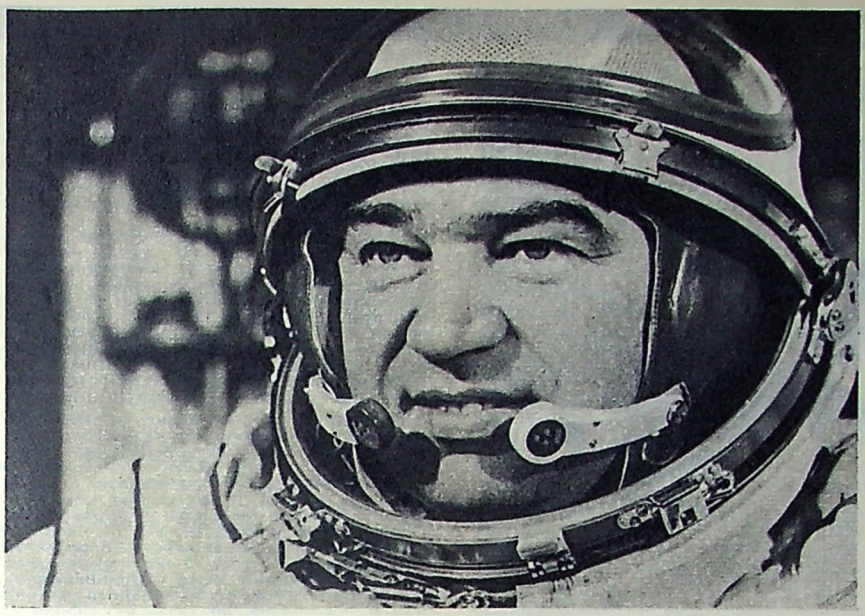
Коммунист-инженер готовился настойчиво и всесторонне.

Когда сняли с ноги гипс, начались совершенно обязательные упражнения: ежедневный массаж, лечение поврежденной кожи. Превозмогая боль, Георгий привязывал к ноге гантель и поднимал ее, потом научился подбрасывать детский мячик, много плавал, крутил педали велосипеда, а затем начались и пробежки, все увеличивающиеся по времени и расстоянию...

Жесткое планирование времени, целеустремленность и исключительная работоспособность принесли свои плоды: Гречко завершил работу над диссертацией и защитил ее. Комиссия единодушно высказалась за присвоение ему звания кандидата технических наук, а вскоре консилиум врачей разрешил в полном объеме выполнять все упражнения, предусмотренные программой подготовки космонавтов, в том числе и прыжки с парашютом. Руководство Центра вновь ввело его в группу непосредственной подготовки к полету.

В 1969 году Георгий Гречко уже был дублером одного из членов экипажа кораблей «Союз», выполнивших в октябре совместный групповой полет в космосе. Вместе с другими дублерами он дежурил в Центре управления, поддерживал с экипажами связь, четко представляя себя на месте каждого из них, мысленно выполнял программу и отдельные дополнительные задания с земли, радовался, когда его решения совпадали с теми, которые принимали товарищи в космосе.

Так получилось, что еще в первые месяцы пребывания в Звездном Гречко близко познакомился с Алексеем Губаревым. Добродушный, прямой, ровесник по возрасту, очень любознательный, летчик привлекал инженера и своей особой творческой жилкой, дотошностью при разборе трудных полетных заданий. Ряд предложений Алексея Александровича по совершенствованию аппаратуры и систем корабля с интересом бы-



ли встречены конструкторами. По всему чувствовалось, что летчик великолепно знает корабль и, случись в полете какое-либо осложнение в работе систем корабля, у бортинженера будет рядом высококвалифицированный помощник и верный друг.

Бывалого военного летчика Губарева подкупала особая старательность инженера при изучении основ, а затем и более тонких элементов техники пилотирования космического корабля, его стремление внести свой вклад в совершенствование способов определения дальности и скорости сближения космических аппаратов при отработке их стыковки в так называемых «нештатных» ситуациях.

Руководители Центра, учитывая характеры, знания, взаимоотношения Алексея Губарева и Георгия Гречко, согласились с предложением врачей-психологов, что эти люди дополняют друг друга и вместе составят отличный экипаж. Такое решение и было принято.

Приближались сроки запуска очередного пилотируемого корабля для выполнения программы стыковки с долговременной орбитальной станцией и многосуточной работы на ее борту. Алексей Губарев и Георгий Гречко — основной экипаж корабля «Союз-17». Им предстоит первыми «открыть двери» большой космической лаборатории «Салют-4». И хотя друзья были готовы к выполнению такого задания, они сочли необходимым еще «приналечь» на тренировки, глубже изучить свой корабль, станцию, программу научно-технических и медико-биологических экспериментов, которые предстояло осуществить на борту «Салюта».

Один из наиболее важных, хотя и кратких по времени, разделов программы полета — стыковка «Союза» с «Салютом». Алексей Александрович и Георгий Михайлович много раз выполняли эту операцию на стыковочном тренажере. И хотя оба уже имели прочные практические навыки, они не прекращали их совершенствовать. Плодотворность этих занятий подтвердила последняя проверка, когда инструкторы создали в «полете» сверхсложную ситуацию, как говорят, «наложили аварию на аварию».

...Экипаж занял свои места в космическом корабле. Включен имитатор сближения с «Салютом» и стыковки «Союза» с орбитальной станцией. Индикаторный прибор дальности и скорости фиксирует сближение. Экипаж замечает, что станция имеет тенденцию «выскользнуть» за пределы экрана. Командир и бортинженер безошибочно определяют причину этой тенденции и мгновенно принимают нужное в такой ситуации решение. Алексей Губарев левой ручкой управления погасил скорость, а правой плавно разворачивал корабль, чтобы станция не уходила из поля зрения. Сближение идет нормально. «Салют-4» как будто обрастает антеннами различных радиотехнических систем, поблескивают солнечные батареи, отчетливо видны на корпусе буквы: СССР и тень в конусе стыковочного узла.

Пока выполнялся этот маневр, станция и корабль подлетели к границе освещенной части планеты. В космосе переход от дня к ночи почти мгновенный. И едва темнота поглотила контуры станции, как «отказал» индикатор расстояния и скорости. О взаимном расположении корабля и станции теперь можно было судить лишь по световым сигналам, установленным на станции. Их для экипажа оказалось достаточно, чтобы точно определить расстояние и скорость, четко произвести стыковку. Инструкторы удовлетворенно переглянулись: действия экипажа — безупречны. Не менее сложную ситуацию, создали инструкторы и для следующего упражнения. И с ним, как и во многих предыдущих тренировках, экипаж справился отлично, подтвердив тем самым, что в космосе он уверенно выполнит самые трудные варианты стыковки.

Любой полет в космос — очень сложная и трудная работа, и она еще связана с определенной долей опасности, в том числе и вынужденной посадкой в любой точке земного шара. Известно, что почти три четверти нашей планеты занимают моря и океаны. И в аварийной ситуации возможно не приземление, а приводнение. Корабли «Союз» приспособлены к этому. Готовятся к действиям при посадке в море и космонавты.

...Корабль приводнился в открытом море. В нем Алексей Губарев и Георгий Гречко. В стекла иллюминаторов бьет волна. Экипаж сложил в герметический мешок бортовую документацию, подготовил блок НАЗа (носимого аварийного запаса), в котором есть все необходимое для жизни в океане и, конечно, для вызова поисковых вертолетов и кораблей.

Свежий морской воздух через специальную вентиляцию поступает в корабль. Космонавты определили место приводнения и, устроившись поудобнее, стали передавать свои координаты поисковым судам и вертолетам. И в этот момент, по воле инструкторов следует распоряжение «Покинуть аппарат!».

Губарев и Гречко одели на скафандры плавательные средства. Специальной рукояткой открыли люк. Перед их глазами — покрытое белыми барашками море. Первым покинул аппарат Алексей Губарев. Бортинженер выбросил ему мешки с документацией, блок НАЗа и выпрыгнул сам. Почти мгновенно сработали спасательные поплавки. Теперь держаться на воде легко. Командир и бортинженер соединились фалом, достали радиостанцию, светосигнальные средства. А вот слышны и радиосигналы поискового вертолета. Ракета и сигнальный дым точно указали спасателям место космонавтов. По целеуказаниям вертолета пришел и корабль. Тренировка окончена. Экипаж «Союза-17» подтвердил, что и на последнем этапе выполнения полетного задания он готов к любым случайностям.

●

Новый 1975 год Алексей Александрович Губарев и Георгий Михайлович Гречко встречали не в Звездном. Оба еще в декабре 1974 года улетели на космодром Байконур, чтобы еще на земле начать «обживать» готовые к запуску станцию «Салют-4» и корабль «Союз-17». 26 декабря они проводили на орбиту свой будущий «космический дом», следили, как он выходил на расчетную орбиту. Оба терпеливо ждали назначенного на 11 января 1975 года старта своего корабля «Союз-17». И еще не закончились сутки 10 января, а космонавты уже были в корабле, закрепленном на вершине многоступенчатой ракеты-носителя. Они по-хозяйски еще раз тщательно проверили его системы, оборудование, прямо из корабля дали традиционное предстартовое интервью. А вскоре после полуночи пришел час старта, который оба так долго ждали, к которому, не жалея сил, готовились. Пришел их — куйбышевца Алексея Губарева и ленинградца Георгия Гречко — звездный час!

Вскоре после выведения корабля «Союз-17» на околоземную орбиту космонавты приступили к выполнению программы полета.

Уже 12 января была выполнена наиболее ответственная часть программы — стыковка с орбитальной научной станцией «Салют-4». Космонавты перешли в летающую лабораторию. Начались трудные рабочие будни. Два сына советского народа, два коммуниста максимально производительно использовали в интересах науки и народного хозяйства каждый час своего подзвездного полета.

И. ДАВЫДОВ



МОЕ НЕБО

Оно сегодня такое манящее! Над головой — бездонной синевы. Чуть ниже — мягких голубоватых тонов. На горизонте — просветленное, будто подтаяло от нежной ласковости солнца...

Хожу свободный от земных забот, весь изнутри приподнятый летным днем, холодком с дальних гор, талостью земли и беспокойным ощущением юности. От всего этого мне кажется, что даже и самолетный гром сегодня особенный, веселее, что исполнено мечты и само весеннее небо. Гляжу на север от аэродрома, в сторону пилотажной зоны, поглядываю на часы — жду времени вылета. А ожидаемый полет один из желанных для меня — полет на отработку фигур сложного пилотажа. Хотя вообще-то он давным-давно отработан, — упражнение систематически планируется всем летчикам-истребителям, чтобы не терять навык, держать себя привычным к большим перегрузкам, владеть самолетом в разных его положениях.

Радуюсь не только от того, что небо манящее, что упражнение желанно, но и от того, что самолет мой замечателен. Высотный, скоростной и маневренный, он стоит на стоянке, подготовленный к вылету, ожидает меня, и я к нему иду с нетерпением.

— Товарищ командир, самолет к полету готов, — докладывает авиатехник старшина Трубаков.

Прежде чем сесть в кабину, начинаю осматривать свой истребитель: его крылья-стрелы, серебристо-матовый корпус, руль поворота, руль высоты... Трогаю, будто самолет, пока молчаливый, прохладный, может чувствовать тепло моих рук. Техник и механик стоят у машины, ждут. Они сами все проверяли, все осматривали, но знают, что и мне, летчику, тоже положено делать предполетный осмотр.

Встав на ступеньку стремянки, старательно вытираю подошвы, чтобы не только грязи — пылинки не занести в кабину. Проверив карманы, отдаю технику портсигар и авторучку, чтобы не выпали они при пилотаже в кабину, не попали в тросса и тяги рулей. Затем сажусь в пилотское кресло, включаюсь в работу: одеваю парашютные лямки, застегиваю привязные ремни, проверяю приборы, кнопки, тумблеры. Вслед за этим — рули.

Посредине кабины высится рычаг управления самолетом. На тяжелых кораблях его называют штурвалом, на истребителях — ручкой. Качнув ее влево и вправо, наблюдаю за элеронами — крыльевыми рулями. Представляю, как самолет накренился бы влево и вправо. Посылаю ручку вперед — в этот момент самолет стал бы снижаться. Беру ее на себя и будто чувствую перегрузку, будто она прижимает меня к бронеспинке...

Проверил также руль поворота, заправку гидросистемы, воздуха, кислорода и прочее хозяйство моего самолета. Проверил все жилы и нервы, стянутые из глубин самолетного тела сюда, в кабину пилота, затем нажимаю на кнопку радиопередатчика.

— Я пять тридцать один, разрешите запуск.

Разрешение приходит из стартового командного пункта, домика в черно-белую клетку. В нем, у командной радиостанции — руководитель полетов, его помощники — хронометражист, дежурный по связи, штурман...

И вот загудело утробное пламя турбины, ожили стрелки приборов, самолет наполнился гулом. Прижимаю к лицу кислородную маску, закрываю фонарь, техник убирает колодки из-под колес. Небо ждет меня, но я пропускаю самолет, на котором летит мой приятель, лейтенант Грибачев: по плану он вылетает чуть раньше.

Его истребитель вышел на полосу, загрохотал, начал разбег, ускоряя движение. Вижу, как приподнялся нос машины, как отошло от земли переднее колесо. Нацеленный в небо, полыхая ревущим огнем, самолет бежит по бетону. Вот между ним и землей появился просвет, увеличивается...

Люблю это нарастающее движение, этот летящий грохот. Люблю бросок в синее небо. Сейчас я тоже буду взлетать. Но я люблю взлетать по-иному. С зажатых накрепко тормозов, с полных оборотов турбины, выведенных на всю клокочущую ярость, когда самолет аж приседает от тысячесильной тяги, аж ползет по бетонке. И в этот момент я отпускаю рычаг тормозного устройства.

Взлетаю...

Мой истребитель круто идет в набор высоты.

Только что оторвался, а стрелка прибора уже подходит к тысяче метров. Земля — будто огромная карта. Шоссейные и железные дороги — словно карандашные линии. Наш гарнизон — общим серо-зеленым пятном, а впереди, за чертой полуострова — море, вечно манящая даль.

Высота приближается к заданной, я — к пилотажной зоне, к поселку у самого раздела земли и воды. Всюду, куда ни глянь, бесконечная прозрачность голу-

бизны, в которой разлито яркое солнце. Хотя и слышу позывные товарищей, узнаю их голоса, среди них — Грибачева, руководителя полетов и многих, но кажется, будто я один в красоте этой, один среди Вселенной. Это, конечно, чувства, ощущения. Но давать им волю нельзя, расслаблять внимание недопустимо: полет — это работа, пилотаж — это большая нагрузка. Докладываю:

— Я пять тридцать один, первую зону занял.

Руководитель полетов понял меня, разрешил работать. Выполняю вираж. Накренив истребитель, с силой тяну рычаг управления. Меня вжимает в сиденье. Впереди, слева направо несется далекая облачность, за ней — южная часть полуострова, дымчатый берег, серо-зеленые горы, море....

Если смотреть с земли, то вираж вроде несложен, самолет идет просто по кругу, и даже вроде бы тихо и плавно. А мне нелегко, потому что вираж — фигура тонкая, сложная, трудная. Считается: тот, кто не умеет делать вираж, вообще ничего не умеет. Переключая взгляд с прибора на прибор, надо строго выдержать скорость, крен, высоту, постоянство вращения самолета. Не выдержал один из параметров — весь режим сразу нарушится. Упустил, например, высоту — самолет начинает снижаться, скорость увеличиваться, радиус тоже... А это уже не вираж. Выход один: «Собирай стрелки» на нужные места и начинай все сначала.

Я тренируюсь не для развлечения — для повышения своего мастерства. Поэтому всеми силами стараюсь соблюдать режим. Руки, ноги, глаза — все начеку, все в напряжении. Чувствую пот на спине, на лице, на ладонях. За мной, будто разматываясь, тянется шлейф инверсии, след моего самолета. Сейчас с земли кажется, будто я рисую кольцо. Замыкая это кольцо, я должен попасть в струю своего самолета, то есть в то самое место, с которого начал вираж. Поток, взвихренный в начале фигуры, встряхнет мой самолет. Это будет подтверждением, что вираж выполнен правильно.

Встряхнуло...

Из левого виража перекладываю машину в правый. Правый вираж выполнять посложнее. Не только мне, каждому летчику. И не только в нашей стране. Потому что выполнять развороты в правую сторону приходится реже, чем в левую. Круг над аэродромом — левый. Над полигоном — левый. Полет по системе — в закрытой кабине, в облаках, за облаками — выполняется с левыми разворотами...

Я смотрю в перископ и снова вижу след моего самолета. Он будто разматывается. Представив себя на земле, вижу как «миг» замыкает кольцо. Чувствую резкую встряску.

По плану теперь — комплекс: переворот, петля Нестерова, боевой разворот. Из трех этих фигур первая и третья нужны в боевой обстановке. В настоящем бою переворотом можно уйти из-под удара противника, набрать максимальную скорость, чтобы выйти потом в атаку. Боевым разворотом тоже часто выходят в атаку, или в повторную после лобового удара. Эта фигура нужна также для быстрого разворота и встречи противника, который тебя настигает, намереваясь ударить внезапно...

Выполняю переворот. Траектория этой фигуры в сочетании с первой половиной петли — эллипс, вытянутый к земле. Слегка поднимаю нос самолета, кладу его на лопатки и направляю вниз. Скорость нарастает немедленно. Чтобы не размахнуть эллипс больше, чем нужно, ужимаю его траекторию. Перегрузка растет, прижимает меня к сиденью. Машина пикирует, приближаясь к углу девяносто. Сверху, из-за затылка, начинает появляться земля, вернее, вода — морская поверхность, потом выплывает земля. Самолет, падая теперь вертикально, нацелен в нее. Но это длится недолго, мгновения, потому что машина все время идет не по прямой, а по замкнутой траектории.

Вот она миновала нижнюю точку эллипса, начинает подъем. Перегрузка давит на плечи, на грудь, прижимает к бронеспинке. Машина все выше и выше, вот она идет к горизонту и сейчас наступит момент, когда скорость начнет уменьшаться. Этого допустить нельзя. Переход на петлю должен быть на установленной скорости, иначе фигура получится вялой, расплывчатой. Увеличиваю обороты турбины, иду на петлю.

Родоначальник этой фигуры Петр Николаевич Нестеров, известный русский летчик. Из-за нее он и стал известным. А после воздушного тарана — бессмертным. Долгое время петлю называли «мертвой». Она нужна только для тренировки. Главное здесь — научиться держать машину без кренов. И когда поднимаешься вверх, и когда опускаешься.

Вздыбившись, машина стремительно рвется в зенит. Но в зенит ее не пускаю. Как и на перевороте, направляю ее по траектории эллипса. Только там по нисходящему эллипсу, здесь — по восходящему. Смотрю, чтобы не было кренов. Если они появятся, что подтвердят приборы, устраню их движением ручки.

Мой самолет находится где-то в средине между горизонтом и верхней точкой петли. Центробежная сила здесь велика, она тянет машину во внешнюю сторону, стремится распрямить траекторию. Но я не даю. Иначе скорость будет потеряна и в верхней точке петли машина может зависнуть. Тогда поставлю себе не «пятерку», а «тройку». «Три» за петлю — не оценка.

Итак, скорость. Чтобы ее сохранить, создаю перегрузку. Под левым моим локтем работает клапан перепуска сжатого воздуха в ППК — противоперегрузочный костюм. Ноги, бедра, живот стиснуты этим воздухом, но кровь все же пробивается в мозг больше, чем в обычных условиях, и красный туман застилает глаза, мешает видеть приборную доску, контролировать положение самолета в пространстве. Помогает мне опыт. Чувствую, как машина подходит к верхней точке петли, ложится на горизонт. Нагрузка здесь пропадает, и я снова все вижу отчетливо: горизонт, кабину, приборы.

Петля — фигура, непригодная для воздушного боя. И вот оно, доказательство — верхняя точка петли. Когда самолет «лежит на лопатках», он беззащитен. Никакой маневр выполнить здесь невозможно. Мала скорость. Но того, что мне нужно, я добился — без кренов, на заданной скорости выполнил первую часть петли. Выполняю вторую. Снова, как и на перевороте, захватывает дух стремительное пикирование. Вижу как набегает земля, как в поселке у моря проясняются улицы.

Если глянуть со стороны, то, вероятно, «миг» в пилотаже — прекрасное зрелище. И я представляю себя где-то сбоку, вдали и вижу мой самолет. Он несется, будто комета. И длинный хвост — все та же инверсия — тоже как у кометы. Красиво! Но комета — небесное тело и летит сама по себе, а «миг» — творение рук человека и управляется человеком. Он — оружие Родины, красив и грозен.

Но вот все уходит вниз — поселок, земля, весь полуостров. Нет, не уходит — проваливается: я бросаю свой истребитель в боевой разворот, важнейшую из фигур воздушного боя. Он бывает двух видов: официальный — энергичный, со все увеличивающимся в процессе маневра креном, когда надо больше набрать высоты; неофициальный — огневой, истребительский, выполняемый на пределе физических сил и возможностей, которому учат нас командиры. Разворот в минимальное время, с минимальным радиусом. Он похож на петлю с постоянным, я бы даже сказал с незыблемым креном. Летчик тянет машину как бы через плечо, такое у него и название: разворот «через плечо».

Смотрю на зеленый глазок прибора перегрузок — загорится или не загорится? Хочу создать себе перегрузку не менее восьмикратной. Тогда испытаю давление своего веса, увеличенное в восемь раз. 560 килограммов будут давить мне на плечи, грудь, позвоночник. Для чего это нужно? Я создаю себе тяжесть для тренировки, чтобы привыкнуть к ней, чтобы в настоящем воздушном бою оказаться сильнее противника.

Все, глазок загорелся!

Мне надо выполнить еще один комплекс, в котором вместо боевого разворота — полупетля. Потом — пару бочек, одну за другой влево и вправо. Спираль. Перед тем, как снижаться, доложу, что «Пять тридцать один задание выполнил». Руководитель полетов ответит: «Понял» и пошлет в эту зону кого-то еще...

Так должно быть по плану.

И вдруг слышу приказ: «Пять тридцать один, задание прекратить!» Это меня не смущает: всякое может быть, мы люди военные. Отвечаю: «Вас понял» и получаю задачу:

— Прикрыть посадку звена. Позывной командира — «Шесть сорок четыре».

Отвечаю: «Вас понял». И все. Никаких пояснений и никаких вопросов. Я уже догадался, что где-то идет учение и в нашем районе схватились «противники». У звена на исходе горючее, оно идет к нам на посадку. Его преследуют. Моя задача: отсечь атакующих. Как это сделать, я знаю — поэтому никаких вопросов. Что сделаю именно так, как должно, руководитель полетов уверен, — поэтому никаких пояснений.

Иду в направлении аэродрома, а надо мной неохватное небо. И внизу тоже небо, голубое, спокойное, отраженное в море небо. Мое небо...

М. ФЕДОТОВСКИХ

Фото Дм. ПЕТРЯЕВА

22 ПРИЗЕМ ТОЧНО

...На борту самолета — парашютисты войск Противовоздушной обороны страны и члены сборной Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту. Вместе с нами — Н. Пряхина, А. Кольчугина, А. Дунаев, В. Лапицкий и В. Швыряев — спортивные комиссары Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Летим в Ашхабад на всесоюзные соревнования года. Задачи, которые предстоит решить в столице солнечной Туркмении, не из легких — штурм мировых рекордов в одиночных и групповых прыжках на точность приземления днем и ночью, а также освоение прыжков с образованием фигуры «звезда» в свободном падении.

На соревнования приглашены лучшие спортсмены ДОСААФ: чемпионка мира в прыжках на точность приземления, представительница Мурманского авиационного клуба Наташа Мамай, чемпионка мира по акробатике, инструктор-летчик из Чебоксар Мая Костина, бронзовый призер в двоеборье XII чемпионата мира воспитанница Ворошиловградского аэроклуба Александра Швачко, чемпионка мира Светлана Родионова из Куйбышева и ее одноклубница мастер спорта Лидия Хрипунова.

Не менее сильная и пятерка мужчин. В ней мастера спорта В. Махнорылов, В. Петров, Ю. Чернов, В. Тарасов и И. Терло — победители различных соревнований.

По всему маршруту полета от Москвы до Ашхабада мы ни разу не попали в облака. Это очень редкое явление, когда на таком большом протяжении встречается безоблачная погода. В Ашхабад прилетаем поздно ночью. Все же нас ждут и встречают начальник Ашхабадского авиаспортклуба Анвар Биктимиров, инструкторы-парашютисты... Уже стоят готовые «к бою» самолеты Ан-2 и вертолет Ми-8. Полностью подготовлено оборудование для освещения ночного старта, обновлен круг для приземления парашютистов. Радостная встреча и хорошая организация соревнований способствовали достижению высоких результатов.

В итоге установлено 12 женских и мужских рекордов днем и ночью, в одиночных и в групповых (по 4, 6, 8 и 10 человек) на точность приземления.

КАК ЖЕ ПРОХОДИЛА БОРЬБА?

...Шла пятая рабочая ночь. Уже который раз мы штурмуем результат ночного группового прыжка мужскими восьмерками. Вертолет Ми-8 набирает высоту. На его борту две мужские команды. Судьи — на своих местах. У земли ветер 3—4 м/сек. На высоте 100—150 м он почти на 60 градусов меняет свое направление. Но так бывало и раньше, и это не смущает парашютистов. Вертолет выходит на боевой курс. В расчетной точке летчик передал на землю: «Отделилось 8 человек». Значит первая восьмерка уже спускается под куполами парашютов.

Напрягаем зрение, но в звездном небе трудно различить восемь огоньков от карманных фонариков снижающихся парашютистов.

Спортсмены появляются внезапно. Первый — Эдем Эскендеров. Но почему он идет под 30 градусов к створу? За ним снижаются Шилин и Махнорылов. Они также заходят иначе, чем решали на земле. Э. Эскендеров приземляется в 6-ти сантиметрах от центра круга, закрыв свои одиннадцать «нулевых» приземлений, набранных в предыдущие ночи. В беседе с Э. Эскендеровым узнаем, что ветер на высоте внезапно изменил свое направление, это и стало причиной неудачи. Если первые еще заходят на «крест» и приземляются: В. Шилин — 0,00 м, В. Махнорылов — 0,30 м, то остальные не могут войти даже в десятиметровый круг. В. Лукомский приземляется у самой кромки круга — 9,72 м и закрывает счет своим «нолям». Судьи фиксируют новый мировой рекорд — двенадцать попаданий в цель и на тринадцатом прыжке — 9,72 м.

В этом прыжке закрыл счет и капитан сборной команды Войск ПВО страны Н. Накоренко, имевший 8 приземлений в мишень.

Но Э. Эскендеров не отказался от борьбы за личный рекорд в ночных прыжках. Он снова начинает набирать «нулевые» приземления и уже на вторую ночь восстанавливает прежний счет.

И вот наступила последняя ночь соревнований.

...Я медленно иду по рулежной полосе аэродрома. До восхода солнца еще 4 часа. Сейчас здесь тихо и ничто не нарушает ночной покой, а через час аэродром оживет и все придет в движение. Еще и еще раз продумываю, все ли готово к предстоящим прыжкам. Как будто ничего не упущено. Тщательно проанализировали прошедшие прыжки, подобрали группы для участия в новых попытках на побитие мировых рекордов.

Через 15—20 минут приедут спортсмены. Подходя к старту, еще издали вижу, что там уже готовятся к предстоящим прыжкам. Вот загорелись четыре фонаря, освещающие место для укладки парашютов, а вот и круг осветился сразу несколькими десятками огоньков.

На старте доложили: «Все готово».

Радиостанция уже ожила и издает ровный шумовой тон, но пока стоит как бы прислушиваясь к ночной тишине. А прожектористы направляют свои лучи на шар-пилот, удаляющийся ввысь. Погода вполне соответствует выполнению запланированных упражнений. А работа предстоит очень большая. Нужно улучшить два ночных групповых рекорда. До сих пор группе из восьми мужчин так и не удалось превысить мировое достижение. Для женской шестерки задача облегчена. В прошлую ночь мастера спорта Н. Вилькоцкая, М. Малышко, О. Церлюкевич, Л. Свиридова, В. Агамирова и самая молодая участница в нашей команде В. Скляр — все сумели поразить цель. Этот результат уже является мировым. Но мы снова ставим девушкам задачу: во второй раз всем приземлиться точно в центр круга.

На личном счету в одиночных прыжках у мастера спорта Э. Эскендерова уже 17 «нулевых» приземлений — на пять попаданий в мишень больше, чем у мастера спорта СССР международного класса В. Лукомского.

У женщин близко к мировому достижению подошла представительница ДОСААФ А. Швачко — у нее 5 «нолей». Несколько дней назад Е. Маракуца установила новый мировой рекорд, шесть раз приземлившись в цель. Потом ее опередила В. Коротеева — семь попаданий в мишень.

...Ночную тишину нарушает гул приближающихся машин. На старт прибыли спортсмены, и все сразу пришло в движение.

Через 5 минут старт разбит. Все разложено и расставлено по местам.

Парашютисты знакомятся с метеорологическими данными. Затем в воздух уходит вертолет с группой парашютистов, выполняющих пристрелочный прыжок.



Рекордсменка мира В. Коротеева.
Фото В. ГНЕТНЕВА

Все идет как обычно, но чувствуется какое-то напряжение и среди судей, и среди спортсменов.

Ребята и девушки разошлись по своим группам и обсуждают план выполнения предстоящего прыжка. После приземления первых парашютистов уточняются расчеты и затем в вертолет садятся две группы мужчин по 8 человек в каждой. Первый прыжок не выявил победителя. Тогда в небо уходят третья мужская восьмерка и две женские шестерки. Но мужчинам снова не повезло — не все задели заветную «шайбу».

А в это время, там в небе готовится к прыжку женская команда, уже имеющая «нулевой» результат. Рация зашипела, и мы услышали голос летчика: «Борт покинули шесть девушек». Судьи наготове. На «крест» выходит Магда Малышко. Точно в центр! Н. Вилькоц-

ЛЕНИЯ В ЦЕЛЬ!

кая — 0,00 м, Л. Свиридова — 0,00 м, О. Церлюкевич — тоже бьет по мишени.

В воздухе остались самые легкие: Валя Скляр и Вера Агамирова. Из темноты появляется пятый купол, и всем становится ясно, что В. Скляр потеряла высоту далеко от круга и теперь не дойдет до цели. Какой обидный просчет. Судьи замеряют — 7 м 91 см. Вслед за ней приземляется В. Агамирова — точно в диск!

Валя перестраховалась, потеряла высоту, не контролируя своего удаления от центра круга. Вот где сказывается отсутствие опыта больших соревнований.

В ночной тьме уже кружатся купола второй женской команды. И здесь неудача постигла А. Швачко. Она приземляется в 1,2 м от центра круга, закрыв счет своим «нолям».

На втором прыжке отлично выступила группа Н. Накоренко — все попали в цель. В следующей попытке — пятеро приземляются точно, и лишь троим судьи замерили результаты — С. Песнячевский — 0,15 м, Н. Изотов — 0,07 м и Н. Накоренко — 0,02 м. Это новое мировое достижение для мужской группы ночью: первый прыжок 0,00 м, а во втором сумма отклонения от мишени составляет 0,24 м. Это был последний ночной групповой прыжок на данных соревнованиях.

Но вечером снова пришлось организовывать летную смену для одного человека. Э. Эскендеров, имея 21 точное приземление, еще на одном прыжке ударил по мишени, а на второй попытке судейская коллегия зафиксировала результат — 8 см. Эти два прыжка он выполнял при порывистом ветре до 6 м/сек. Установлен новый рекорд в одиночных ночных прыжках — 22 приземления 0,00 м, а на 23-м прыжке отклонение — 8 см.

Просматривая документы проведенного соревнования, нельзя не заметить возросшее мастерство спортсменов в прыжках на точность приземления днем и ночью. Например, Э. Эскендеров из 37 выполненных им прыжков только в трех допустил отклонение в несколько сантиметров от мишени. В. Шилин из 27 прыжков лишь дважды не попал в центр. Высокие показатели у В. Лукомского, С. Песнячевского, Н. Накоренко.

У женщин результаты немного слабее, лишь некоторые спортсменки смогли выполнить половину прыжков с «нулевыми» приземлениями. Среди лучших снайперов — О. Церлюкевич, В. Коротеева, А. Швачко, А. Клинцова, М. Малышко.

12 новых мировых рекордов — это замечательный подарок советских парашютистов 30-летию Победы в Великой Отечественной войне.

В. БЕЛЕНЬКИЙ,
судья всесоюзной категории



Рекордсмен мира Э. Эскендеров. Фото В. ВАСИНОЙ

ДЕВИЗ СПАРТАКИАДЫ:

„ГОТОВ К ТРУДУ И ОБОРОНЕ СССР“

СТАРТЫ АВИАЦИОННЫХ СПОРТСМЕНОВ СТОЛИЦЫ

Приметы у нынешней весны особые. На трудовом марше — пятый, завершающий год девятой пятилетки! Весной вся страна отметит тридцатилетие Победы в Великой Отечественной войне. Каждый советский человек считает своей священной обязанностью достойно встретить славный юбилей, ознаменовать его новыми победами на трудовом фронте.

Единодушно одобряя и поддерживая глубоко научно обоснованную политику Коммунистической партии, многогранную и целеустремленную деятельность ленинского Центрального Комитета КПСС, советские люди еще теснее сплачивают ряды вокруг партии, мобилизуют свои силы на новые свершения во имя торжества коммунизма.

В героическом самоотверженном труде советских людей — подлинных хозяев своей судьбы, своего настоящего и будущего — верные и надежные помощники: физическая культура и спорт. Все оживленнее на обласканных дыханием весны стадионах, спортивных аэродромах и площадках; в привычный рабочий ритм входит спортивная жизнь на предприятиях, стройках, в учреждениях, учебных заведениях. 1975-й это год финалов VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Девиз ее — «Готов к труду и обороне СССР».

Как проходят старты Спартакиады, что нового принесли они в спортивную жизнь оборонных коллективов? С таким вопросом наш корреспондент обратился к ряду работников Московской городской организации ДОСААФ. Вот что они рассказали.

...Имени героев—летчиков

— Комитеты и клубы, — говорит Леонид Сергеевич Шаталов, заместитель председателя Московского горкома ДОСААФ по авиации, — под руководством партийных и советских органов все свои усилия направляют на то, чтобы соревнования по программе всенародной Спартакиады помогли глубже внедрить физкультуру в нашу повседневную жизнь, улучшить сдачу норм ГТО, военно-патриотическое воспитание трудящихся и учащейся молодежи, допризывников, всемерно развивать массовые и военно-технические виды спорта.

Одна из главных особенностей первых двух этапов Спартакиады состоит в том, что большинство соревнований по военно-техническим видам спорта проводится по программе прикладного многоборья, когда от любого участника требуется не только отличное владение техникой, но и разностороннее физическое развитие: умение метко метать гранату, плавать, преодолевать кроссовую дистанцию, пользоваться средствами радиосвязи и так далее. Все это отвечает девизу Спартакиады: «Готов к труду и обороне СССР». Как правило, молодежь, готовящаяся пополнить ряды Вооруженных Сил, активно участвует во всех спартакиадных стартах. В этой связи замечу, что подавляющее большинство юношей допризывного и призывного возрастов приходит в армию значкистами ГТО.

Все шире мы стали практиковать розыгрыши призов имени авиаторов-героев и ведущих спортсменов, павших смертью храбрых в боях за Родину. Парашютисты соревнуются за приз имени летчика Героя Советского Союза Николая Острякова. В первичной организации ДОСААФ 786-й школы учрежден приз имени летчика Героя Советского Союза Евгения Михайлова, у авиамоделистов столицы — приз имени Михаила Зюрина — первого советского рекордсмена мира.

На примерах героизма и мужества прославленных авиаторов, физкультурников и спортсменов, проявленных в военные годы, воспитываются стойкие защитники Родины, передовики производства. Глубоко живет благодарность, любовь к героям Великой Отечественной войны, потребность навеки сберечь имя каждого павшего фронтовика.

Нас радует, что на соревнованиях уверенно стартуют воспитанники молодеж-

ПОДАРКИ ЛЕТЧИКАМ-ФРОНТОВИКАМ

ЮНЫЕ АВИАМОДЕЛИСТЫ столицы первыми среди авиационных спортсменов начали сезон 1975-го — второго года VI летней Спартакиады народов СССР. «Закрепить достигнутое новыми спортивными успехами» — под таким девизом вышли на спартакиадные старты школьники — строители малой авиации.

Итоги соревнований первого этапа Спартакиады подвел слет авиамоделистов столицы, состоявшийся в Московском ордена Трудового Красного Знамени городском Дворце пионеров и школьников. Итоги эти радуют. Новые кружки и секции. Шестьсот участников пяти городских чемпионатов. Около шестисот новых разрядников. 380 пионеров-инструкторов. Тысячи новичков, увлекшиеся авиамоделизмом, сдавших нормы на значок «Готов к труду и обороне СССР».

За этими цифрами стоят мальчишки и девчонки, любящие технику, мечтающие о полетах в небо, о профессиях станочников, инженеров, учителей. А пока они овладевают знаниями, учатся любить труд, закаляют себя физически.

ных военно-патриотических объединений. Так, несколько побед одержали юноши и девушки из общественного клуба юных космонавтов, возглавляемого энтузиастом ДОСААФ В. Уваровым. Отличились и выпускники юношеской планерной школы. Например, Владимир Чистяков выполнил второй разряд по планерному спорту. Теперь он курсант одного из военных авиационных училищ. Его товарищи Сергей Афанасьев и Александр Сущев также повысили спортивные разряды и ныне в одном из аэроклубов овладевают реактивным самолетом.

Таким образом, для многих юношей и девушек старты Спартакиады стали первым шагом к большому спорту, открыли новые возможности для повышения физической закалки, спортивного совершенства.

Комитеты и клубы добиваются, чтобы каждый спартакиадный старт обязательно отвечал задаче внедрения ГТО в жизнь. Ведь соревнования по многоборью ГТО это и наиболее действенная форма пропаганды Всесоюзного физкультурного комплекса как одного из средств коммунистического воспитания молодежи, укрепления ее здоровья и подготовки к высокопроизводительному труду и защите Родины. Именно так организуют и проводят каждую спортивную встречу Фрунзенская районная организация (председатель райкома ДОСААФ В. Терентьев), оборонные коллективы предприятий, 786-й и 41-й школ, столичных авиационных вузов.

На первом этапе Спартакиады только в городских чемпионатах приняли участие около двух с половиной тысяч парашютистов, авиамоделистов, планеристов, летчиков и вертолетчиков. И еще состоялось 541 соревнование авиамоделистов на первенство кружков, оборонных коллективов и районов; впервые привлечено к увлекательным занятиям около семи тысяч школьников, большинство из которых сдали нормы комплекса ГТО. В ходе районных и городских соревнований воздушных спортсменов 15 участников выполнили нормы мастеров спорта, 13 — кандидатов, 54 — первого и около двух тысяч — второго, третьего и юношеского разрядов. Созданы новые парашютные и авиамодельные секции.

Подводя первые итоги стартов Спартакиады, следует отметить и недостатки. Несмотря на ряд массовых авиамодельных состязаний, некоторые районные комитеты ДОСААФ еще недооценивают этот важный вид авиационного спорта. Например, Волгоградский район (председатель райкома Н. Лобанов) не был представлен ни на одном городском чемпионате авиамоделистов. Команды 15 районов не участвовали в соревнованиях по моделям свободного полета. В некоторых организациях недопустимо затянули принятие соответствующих документов, определяющих порядок и сроки проведения спортивных встреч. А кое-где хорошие пожелания остались не воплощенными в практические дела.

— В юбилейном 1975 году, — сказал в заключение тов. Шаталов, — должны появиться новые сотни участников соревнований по авиационным видам спорта. Естественно, что значительно пополнятся и ряды спортсменов-разрядников. Но чтобы решить эту задачу, нам необходимо привлечь к стартам Спартакиады все оборонные первичные организации столицы.

На армейскую службу — значкистом ГТО!

— 70 цеховых и общезаводских соревнований мы уже провели по программе VI летней Спартакиады, — отметил Иван Матвеевич Костыгин, председатель комитета ДОСААФ одного из заводов. — Почти круглый год спортсмены состязаются по десяти-двенадцати видам военно-технического спорта. И, конечно, в почете у нас — парашютный, планерный и авиамодельный спорт.

Мы считаем, что частые старты — хороший стимул для роста мастерства, высокопроизводительного труда. Они сплачивают тружеников, повышают стремление рядовых спортсменов выйти на большую спортивную дорогу. А те, кто уже добился права называться членом сборной команды района или города (и такие у нас есть!), не забывают, что первая проба сил начиналась на соревнованиях на первенство цехов и участков, проводившихся на заводском стадионе и на аэродроме Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, спортсмены клуба — наши надежные помощники. Чем больше стартов, тем лучше! Именно к этому зовет девиз Спартакиады.

Особое внимание уделяем самым массовым ее этапам. И об этом хотелось бы рассказать поподробнее. Мы создали цеховые группы ГТО и еще учебные группы при нашем спортивно-техническом клубе.

Возьмем, например, цеховую организацию, которую возглавляет слесарь Владимир Снопов. Среди спортсменов цеха особенно выделяются парашютисты. Повысили спортивные разряды прибористы Борис Синицын, Юрий Соловьев, Евгений Усанов, моторист Александр Барбашов. Они показали высокие результаты на межрайонных и городских соревнованиях, завоевав призовые места. Ведущие парашютисты, они же и передовики производства. В цехе вы увидите фотомонтажи и плакаты, посвященные VI летней Спартакиаде, комплексу ГТО. Усилилась здесь и авиационно-массовая работа: оформлены стенды «30-летие нашей Победы», «Герои боев». След в памяти молодежи оставляют беседы о подвигах авиаторов в годы войны старшего мастера, бывшего фронтового летчика Героя Советского Союза Владимира Громаковского.

Занятия спортом оказывают заметное влияние на производственную деятельность. Здесь значительно снижены потери рабочего времени, уменьшилась заболеваемость. Труженики цеха — в числе передовиков социалистического соревнования. Ныне они встали на трудовую вахту в честь 30-летия Победы над фашистской Германией.

Спартакиада дала толчок дальнейшему развитию парашютного спорта на заводе. В 1974-м была одна парашютная секция, теперь их две. Теоретические занятия ведут кандитат в сборную команду столицы Владимир Зиновьев и другие, а прыжки совершаются на аэродроме Центрального аэроклуба.

Работа по комплексу ГТО требует серьезного поиска, эксперимента. Эффективной формой пропаганды ГТО у нас стали военно-спортивные праздники. Их организуют активисты ДОСААФ во главе с начальником учебного пункта, членом заводского комитета Анатолием Климантовичем. Среди новинок, включенных в спортивный календарь, — круглогодичная олимпиада ГТО. Это дало возможность заводским авиамоделистам, которых тренирует мастер спорта СССР международного класса Ю. Соколов, сдать нормы физкультурного комплекса и успешно выступить на городских соревнованиях. 72 юных спортсмена повысили разряды. 23 ракетчика завоевали право оспаривать первенство на Московском городском чемпионате.

По результатам участия во всех соревнованиях первое место занял дружный коллектив авиамоделистов Бауманского района (руководитель В. Насонов), второе и третье — Куйбышевский и Сокольнический районы (руководители В. Комаров и В. Соколов).

Участники слета обратились с письмом-обращением к четырнадцатитысячной армии юных авиамоделистов Москвы.

«...Шагая в ногу со всей пионерией нашей необъятной Родины, — говорится в нем, — готовясь к 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, мы призываем авиамоделистов Москвы отметить юбилейный год новыми успехами в учебе и спорте. Все, как один, примем участие в летней Спартакиаде, девиз которой «Готов к труду и обороне СССР». Окружим заботой и вниманием бывших воинов-фронтовиков, участников Великой Отечественной войны, в суровые годы испытаний отстоявших честь и независимость Отчизны. Нам по силам изготовить настольные модели-копии самолетов, на которых сражались и били врага наши славные летчики. Призываем кружковцев в День Победы модели-копии вручить летчикам — фронтовикам и этим скромным знаком внимания выразить нашу благодарность защитникам Родины за счастливые и радостные дни, в которые мы живем!»

В кружках и секциях создаются новые модели, идет напряженная подготовка к ответственным соревнованиям 1975 года.

М. РОМАШОВА

На службу в армию — значкистом ГТО! Под таким лозунгом проходят заводские старты Спартакиады. Радует, что среди призывников 1974 года — 95 %— значкисты ГТО и около 70% — разрядники, многие из которых призеры VI Спартакиады. Для примера назову Анатолия Ильина. Он работал электромонтером, теперь служит в Воздушнодесантных войсках. Начал он службу, так сказать, не с пустыми руками: Анатолий — парашютист, стрелок, мотоциклист, на груди у него золотой значок ГТО... Сдали нормы на золотой значок «Готов к труду и обороне СССР» слесарь Юрий Быков, сборщик Юрий Жиров, токарь Сергей Матросов — призер московского чемпионата по зимнему троеборью — и другие.

Наша главная задача — закрепить достигнутое, добиться массовости военно-технического спорта и на ее основе повышения мастерства.

Соревнования— воздух спорта

— Для многих юношей и девушек старты Спартакиады, — отметил Леонид Васильевич Баринов, начальник Московского городского аэроклуба, — стали большим спортивным событием. Тем более, что они открывают широкие перспективы и прямую дорогу в большой спорт. Я имею в виду прежде всего спортивную направленность соревнований по многоборью ГТО. Как и в других видах спорта, их участники, выполнив определенные требования, могут стать разрядниками, а также завоевать звания мастеров спорта. Добиться высоких результатов, конечно, не легко. Для этого надо быть гармонично физически развитым: уметь одинаково хорошо и прыгать с парашютом, и бегать, и плавать, и метко стрелять.

Успех, учит опыт, решает четко продуманная учебно-тренировочная работа и прежде всего в первичных организациях ДОСААФ, где Спартакиада стала важным стимулом к оживлению спортивной работы. Клуб все больше укрепляет связи с оборонными коллективами, помогает им развивать парашютный спорт. Наши инструкторы Петр Кокорев, Юрий Минаев, Николай Месюрёв, Анатолий Кузнецов и другие ведут теоретические занятия в парашютных секциях на заводе, в институтах, под их руководством проводятся и спортивные тренировки на аэродроме. Здесь секции пополнились многими новичками, для которых старты Спартакиады явились первыми соревнованиями в их спортивной жизни. Клуб также организует семинары общественных инструкторов и судей, устраивает показательные занятия и так далее.

Не будет преувеличением сказать, что центром массовой спортивной работы стал общественный клуб юных космонавтов, которым руководит В. Уваров. Это— филиал нашего аэроклуба. В 1974-м — первом году Спартакиады — он подготовил 800 парашютистов — перворазрядников, почти в два раза больше, чем в 1973-м. 10 его воспитанников выполнили первый спортивный разряд, 40 — второй. Обучено 50 общественных инструкторов. Вчерашние кружковцы ныне мастера и кандидаты в мастера спорта и руководители спортивных секций. Среди них — Владимир Соловьев, Зина Царькова, Сергей Емельянов, Сергей Хусаинов, Анна Рябова. Они кандидаты в сборную команду парашютистов Москвы. Кроме того, воспитанники юношеского клуба составляют костяк четырнадцати из тридцати районных сборных команд столицы. В юбилейном 1975-м энтузиасты юношеского клуба обязались достигнуть еще более высоких показателей.

Все больше молодежи привлекают соревнования, и это, пожалуй, отличительная черта Спартакиады. Широкое распространение получили межрайонные встречи парашютистов, программа которых, как правило, включает упражнения прикладного многоборья. Сейчас, чтобы завоевать право участвовать в городском чемпионате, требуется пройти проверку боем на стартах в первичной организации, в клубе, районе и на межрайонном состязании. Это дает нам возможность определить сильнейших, способных защищать честь клуба и столицы на крупных турнирах. Возросшую выучку показали машинист Владимир Соловьев, маляр Людмила Щербакова, работница Светлана Писанова. Впервые они включены кандидатами в сборную команду столицы и сейчас вместе с опытными спортсменами готовятся к городскому чемпионату и к финалам Спартакиады. Наши передовые спортсмены показывают пример и в труде, перевыполняя взятые социалистические обязательства.

Соревнования, говорят, это воздух спорта, самая надежная проверка боеготовности спортсмена, его волевой и физической закалки. Парашютисты клуба, к слову сказать, чемпионы V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта, стремятся всегда быть готовыми вступить в борьбу с соперниками на любых соревнованиях и в любом месте. Сезон мы открыли в феврале, на стартах, посвященных 57-й годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота. В марте — апреле будем участвовать в розыгрыше зимнего первенства столицы, а также в состязаниях «Праздник Севера» в Мурманске и в межреспубликанском турнире в Душанбе. Затем — встречи с военными парашютистами, ответственный матч на кубок имени Героя Советского Союза Н. Острякова (один кубок имени героя-авиатора уже нами завоеван!) и другие. Мы также обязались внести поправки в таблицы республиканских, всесоюзных и мировых рекордов.

Соревнования помогают совершенствовать мастерство, делиться и вооружаться опытом, перенять все лучшее, что накоплено в других клубах. Перед началом сезона совет клуба специально обсуждал вопрос «Наши соперники». Обстоятельный обзор на эту тему сделала председатель совета почетный мастер спорта Алла Скопинова.

В юбилейном 1975 году парашютисты столицы обязались завоевать одно из призовых мест на финальных соревнованиях VI летней Спартакиады народов СССР. Стремимся, к тому, чтобы каждое соревнование под флагом Спартакиады проходило как праздник молодости и красоты, бодрости и здоровья, научило бы молодежь дерзать, упорно тренироваться, постоянно заботиться о своей физической закалке, готовиться к воинской службе. Каждый старт должен стать новым шагом к развитию массового авиационного спорта.



МОСКВИЧИ ГОТОВЯТСЯ К ФИНАЛУ

Чем ближе финальные старты VI Спартакиады народов СССР по военно-техническим видам спорта, тем упорнее идет подготовка сборных команд. Городской комитет ДОСААФ г. Москвы и 3-й Московский аэроклуб [начальник Л. Баринов] создают все условия, чтобы команда могла успешно тренироваться. Зимой, когда погода не позволяла совершать прыжки, парашютисты занимались в спортивном зале или плавательном бассейне, совершали лыжные кроссы, а весенние сборы они проводят в столице солнечного Таджикистана. В сборную команду Москвы включены лучшие спортсмены столицы — студенты Московского авиационно-технологического института, победители студенческих соревнований А. Семенова, В. Петров, И. Тивелькова, сотрудник 2-го медицинского института, кандидат медицинских наук В. Лучшев, преподаватель профтехучилища, призер первенства социалистических стран по парашютному многоборью М. Кожаткин, студентка Московского авиационного института В. Куликова и другие. Кто из них завоюет право выступать на финальных стартах, покажут отборочные соревнования. Тренирует спортсменов общественный тренер старший инженер Московского инженерно-физического института мастер спорта В. А. Горбунов.



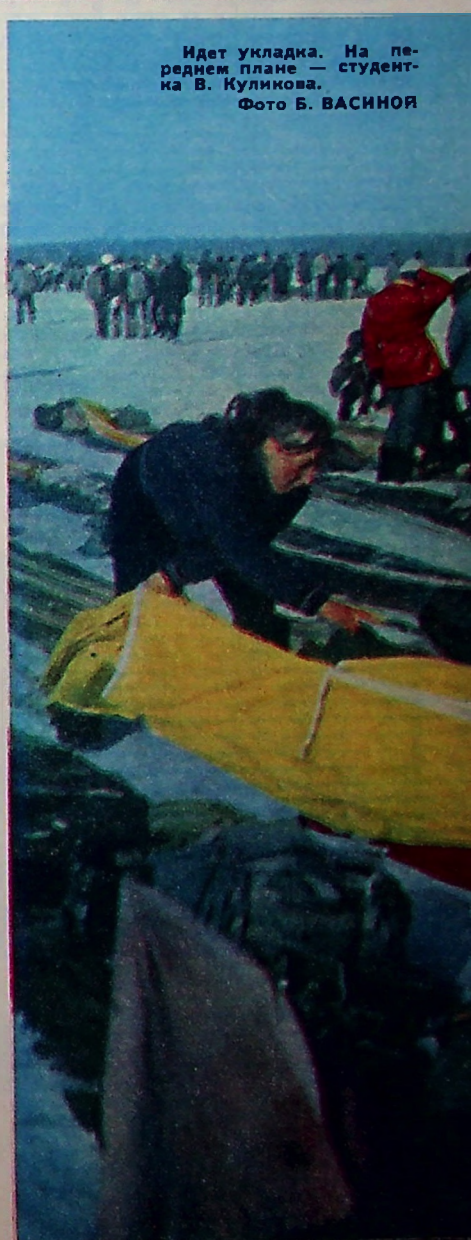
В свободном падении...
Фото С. КИСЕЛЕВА



Мастер спорта В. Лучшев после очередного прыжка.



Преподаватель М. Кожаткин.



Идет укладка. На переднем плане — студентка В. Куликова.
Фото Б. ВАСИНОЙ



Студентка И. Тивелькова перед отделением от самолета.
Фото А. БИКМУРЗИНА

воспитывается

Будни клубного инструктора-авиамоделиста

В центре города, в сквере на границе Красной площади, возвышается бронзовый бюст Дважды Героя Советского Союза Александра Молодчего. В небе Ворошиловграда он совершил первый самостоятельный полет. В годы Великой Отечественной войны сотни раз он обрушивал тяжелые бомбы на укрепленные пункты фашистов вплоть до Берлина. Уже осенью 1941-го командира звена, которому в ту пору было едва более двадцати лет, Родина отметила званием Героя Советского Союза. Через год за новые боевые дела на гимнастерке Молодчего засверкала вторая «Золотая Звезда».

●

Шли годы. Молодчий стал генерал-лейтенантом авиации. Но он не забыл город, в котором начинал свой путь в небо. Когда приезжал в отпуск или по делам службы, то приходил в аэроклуб, интересовался его делами.

О том, какие замечательные воздушные бойцы выросли в клубе, свидетельствует и такой факт. Однажды над аэродромом, где базировались истребители Советской Армии, пролетал вражеский истребитель с нарисованным на борту червонным тузом. Фашистский летчик сбросил вымпел. В нем — вызов на дуэль. Гитлеровский ас предлагал на другой день воздушный бой с любым советским летчиком. И действительно, «червонный туз» прибыл с немецкой аккуратностью в сопровождении двух «Ме-109». Навстречу врагу вылетел Кузьма Новоселов. «Мессершмитты», уверенные в победе своего ведущего, в бой не вступали. В первой атаке ни фашистскому асу, ни Новоселову не удалось добиться успеха. Избежали они огня и когда вновь закружились в бешеном каскаде фигур. Но в третьей атаке советский летчик смог выиграть мгновенье, и «червонный туз» вспыхнул, пораженный меткой очередью, и устремился к земле. Фашистский ас выбросился на парашюте и был пленен неподалеку от искореженной своей машины. А «Ме-109» как ветром сдуло. Они ушли в ту сторону, откуда прилетели.

Подполковник запаса Герой Советского Союза Кузьма Новоселов — частый гость Ворошиловградского клуба, который закончил до войны. Кузьма Васильевич всегда советует молодым:

— Овладевайте высшим пилотажем, тогда будете настоящими воздушными бойцами.

Глядя, как летают летчики мастера спорта Курилов, Акимов, Волков, Кравченко, Новоселов говорит:

— Такие выдержат любое испытание. Здесь лозунг «От модели к самолету» претворен в жизнь.

Заглянем же на «стартовую площадку» высшего пилотажа — в авиамодельную лабораторию Ворошиловградского аэроклуба.

Стены и потолок двух больших комнат сплошь заняты моделями. Среди них одна особенно привлекает внимание. Это летающая копия знаменитого «ила», грозного штурмовика военных лет, который наши летчики с успехом использовали и как истребитель танков и как ударную силу в борьбе с фашистскими кораблями в прибрежных районах.

И вот, через десятилетия, мы вновь видим легендарный штурмовик. Его создатель — инженер-авиамоделист клуба Иван Мозолин. Заниматься авиамоделизмом он начал в городе Ровеньки. Перед войной закончил первый курс художественного училища в Ворошиловграде. На фронте — минометчик. В сорок третьем под Харьковом тяжело ранен. Затем — госпиталь, комсорг учебного батальона, командир взвода артиллерийского полка. В сорок пятом вернулся на родину по ранению, и снова в техникум. Перерыв между первым и вторым курсами длился пять лет. Закончив учебу, в Ровеньках преподавал черчение и рисование. Через год стал директором Дома пионеров и одновременно руководителем авиамодельного кружка. А последние двадцать лет работает в клубе.

Мозолин учит ребят конструировать модели и сам их строит. Много лет входил в сборную Украины по моделям планеров и не раз занимал призовые места. Когда возраст, а главное старые раны уже не позволяли с прежней энергией совершать кроссы в поисках восходящих потоков, Мозолин занялся копиями боевых самолетов. И не без успеха. Но главным в своей жизни считает не личные достижения, а то, что за прошедшие двадцать лет сотни ребят, занимавшихся в лаборатории, заняли достойное место в жизни.

Юрий Лаптев начал конструкторскую работу в клубе, когда ему было двенадцать лет. Сейчас он авиационный инженер. Военными летчиками стали Вячеслав



А. КИЖЕВАТОВ



МЕЧТА СБЫЛАСЬ

ТРУДНО СКАЗАТЬ, как зародилась у Толи Кижеватова мечта стать летчиком, может от книг об отважных сынах неба, которые мальчишка читал запоем, а может она возникла в тот момент, когда он впервые увидел серебристый «ястребок», крутивший в небе фигуры высшего пилотажа. Только эта мечта стала для него путеводной звездой на всю жизнь.

Первые шаги в небо Анатолий сделал в Новосибирском аэроклубе, куда он пришел будучи учащимся авиационного техникума.

Тяжело совмещать учебу, но любовь к пятому океану оказалась сильнее всех трудностей. По утрам Кижеватов спешил в техникум, где изучал математику, физику, сопромат, а вечерами — в аэроклуб, где постигал

характер бойца

Боровский, Иван Жос, Валентин Якимов, Георгий Сторчевой. Виктор Плотников — летчик — инструктор клуба.

Мозолин вырастил целую группу мастеров авиамодельного спорта. Среди них — Олег Васин, обучающий ребят на областной станции юных техников. Много делают для пропаганды авиамоделизма ведущие спортсмены Анатолий Козыренко, Николай Чепрасов, чемпион Украины Валерий Литвиненко.

Воспитание нелегкое дело. Немало пришлось повозиться с Борисом Романовым. Неусидчивый и вспыльчивый, он часто мешал работать другим. Бывало, при неудаче отшвырнет модель и крикнет:

— Все, довольно, ухожу.

Мозолин подойдет:

— Подними модель.

Нехотя мальчишка поднимает.

— Вот так. Теперь садись. Работай. Нельзя останавливаться на полдороге. Жизнь этого не прощает.

Помог пареньку выработать усидчивость, прилежность, внимательность. И лучшей наградой инструктору был день, когда Борис, увидев, что другой юный авиамоделист бросил свою недостроенную модель планера, сказал, как когда-то Мозолин:

— Подними и продолжай. Я помогу. А так — нельзя...

Мозолин получил письмо от Бориса Романова — военного летчика. «Служба идет нормально, — сообщал воспитанник аэроклуба. — Спасибо вам за все».

Таких парней много прошло через руки клубного инструктора. Один из них — Сергей Голубев. Дурная репутация прочно утвердилась за ним. А в угловатом ершистом мальчишке инструктор увидел не только плохое. Были в нем — пусть в зачаточном состоянии — и любовь к технике, и смелый полет конструкторской мысли. Работа в лаборатории преобразила Голубева. Он стал кандидатом в мастера спорта. Когда отслужил в Советской Армии, снова пришел в аэроклуб:

— Я хотел бы продолжать заниматься. Ставлю себе задачу — добиться звания мастера.

...Ворошиловградцы, которые проезжали в этот летний день мимо городского стадиона за час до начала матча, были удивлены бурными аплодисментами, раздававшимися с трибун. На этот раз болельщики рукоплескали не футболистам. На поле появились воспитанники Ивана Мозолина. В руках у каждого из них — модель самолета. Воздушный бой развернулся над центром зеленого поля. Натужный гул двигателей, зримое осязание боя, растущая тревога за самолет, который вот-вот будет настигнут соперником, захватили стадион, и юных авиаконструкторов проводили овацией.

Потом ребята из Ворошиловградского аэроклуба показали свое мастерство в Лисичанске, Ровеньках и других городах области, и это был одновременно отчет о проделанной работе и пропаганда любимого вида спорта.

Мы побеседовали с некоторыми из ребят. У пятиклассника Гены Поруса занятия авиамоделизмом пробудили интерес к технике, к труду. Десятиклассник Володя Васильев заметил, что теперь у него лучше пошли дела в школе по физике, математике, химии. «Думающий парень, — сказал инструктор. — Умеет замысел претворить в жизнь. Пока у Васильева второй разряд по авиамодельному спорту. Но он добьется большего», — уверенно заключил Мозолин.

Энтузиасты-инструкторы ведут часто незаметную, но поистине большую работу, пробуждая у своих учеников жажду технического творчества, воспитывая горячих советских патриотов.

А как учат самих инструкторов? Несправедливо говорить, будто они варятся лишь в собственном соку. В их распоряжении — квалифицированные консультации ряда молодежных технических журналов. Время от времени ЦК ДОСААФ Украины созывает руководителей лабораторий и кружков для обмена опытом. И все же, думается, этого недостаточно. Современный авиамоделизм находится на таком высоком уровне, что поддерживать «инженерную форму» клубных инструкторов следует систематически, продуманно и целеустремленно. Они, например, нуждаются в методических разработках по новейшей отечественной и зарубежной авиамодельной технике. Крайне нужны брошюры, рассказывающие об опыте, практике деятельности инструкторов, кружков и секций. Представляется целесообразным приглашать инструкторов на всесоюзные соревнования по авиамодельному спорту, взаимное ознакомление с лучшими моделями, изучение практики организации соревнований и так далее. Необходимы, видимо, и выставки личного творчества наставников поначалу в областях и республиках, а потом, быть может, — и в масштабе оборонного Общества. Разумеется, этими предложениями не исчерпываются проблемы совершенствования авиамоделистов-инженеров клубов.

●

Набирает силу невиданная по масштабам VI летняя Спартакиада народов СССР. В ней участвуют и ученики ветерана Отечественной войны Ивана Ивановича Мозолина, который стремится воспитать у молодежи боевой характер — отличительную черту летчиков — героев, прославивших родной аэроклуб.

М. ЛЬВОВ

г. Ворошиловград

аэродинамику, самолетовождение, материальную часть мотора и самолета, изучал под руководством инструктора Юрия Сваровского летные документы-законы, перенимал у него тягу к знаниям, любовь к небу.

Новой ступенью на пути к достижению цели стало для Анатолия Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков. И здесь зарекомендовал он себя старательным и исполнительным курсантом, успешно усваивающим учебную программу. Нельзя сказать, что все давалось легко. Немало вечеров и выходных дней пришлось провести за учебниками. Вначале «пятерки» чередовались с «четверками». Потом, когда отличные оценки стали системой, Анатолий начал появляться и на репетициях курсантского хора, и на тренировках волейбольной команды, и в читальном зале библиотеки.

А вот товарищам помогал он с первых же дней учебы. Так, например, по высшей математике — курсанту Фариду Хабирову, причем, в течение долгого времени — до окончания экзамена. «Укротить» аэродинамику помог Анатолий курсанту Сергею Крылову, а Игорь Безродных благодарен товарищу за помощь, оказанную ему при изучении истории КПСС.

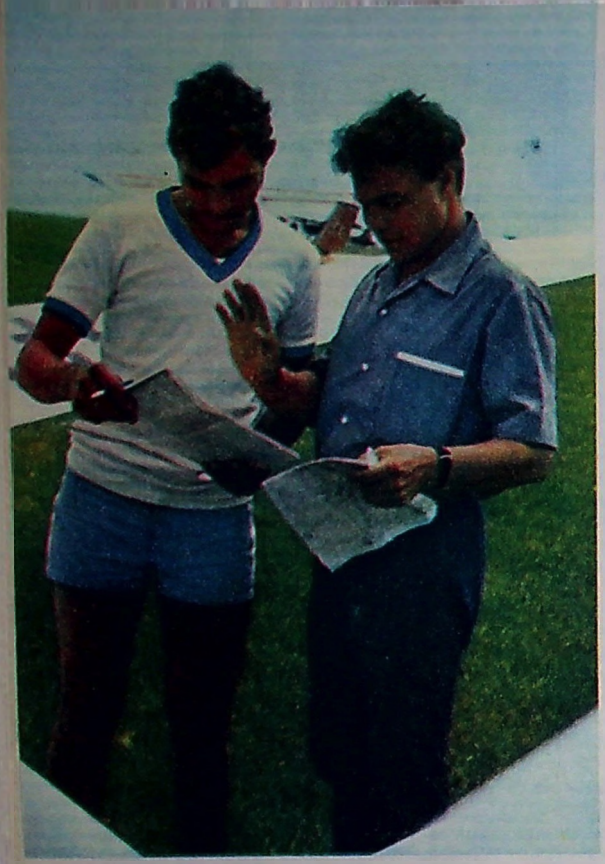
За отличную учебу, примерную воинскую дисциплину и активное участие в общественной жизни училища командиру отделения сержанту Анатолию Кижеватову была присуждена стипендия имени М. В. Фрунзе, а затем имени В. И. Ленина. Потом в жизни Кижеватова произошло еще одно важное событие — коммунисты подразделения приняли его кандидатом в члены КПСС.

Когда Анатолия спросили, кем он хочет быть после училища, где он хочет летать, он ответил, что его мечта — стать летчиком-инструктором, учить курсантов, как учил его летчик-инструктор Новосибирского аэроклуба Юрий Сваровский.

Мечта сбылась. Воспитанник ДОСААФ летчик-инженер лейтенант Кижеватов, окончив училище с золотой медалью, оставлен в нем же инструктором и в настоящее время обучает курсантов летному делу, передает им опыт, полученный в аэроклубе и в армии.

Лейтенант В. УСОЛЬЦЕВ

СПОРТСМЕН, ТРЕНЕР, ДРУГ



Альберт Дурнов (справа) проводит разбор полетов с инструктором-планеристом Гаванского аэроклуба Ангелем Бийя.

Фото автора

Гильермо! Поку, поку дереча (вправо, вправо немного).

Прошло несколько секунд и по радио послышалась новая команда — Аора аделанте, аделанте! Велосидад сьенто куаренто. (Сейчас вперед, вперед! Скорость 140).

— Ока! (понял) — ответил Гильермо.

— Альберт Дурнов летит с кубинскими планеристами, — сказал судья на старте. Он и на соревнованиях продолжает учить своих воспитанников.

Этот разговор происходил в июне прошлого года на международных планерных соревнованиях в Орле. Мастер спорта СССР международного класса Альберт Дурнов незадолго до поездки в Орел вернулся с Кубы, где помогал налаживать планерный спорт. Прежде чем заслужить такое доверие, он в планеризме прошел большой путь.

...Летать на планере Дурнов начал более 15 лет назад в Львовском авиаспортклубе. В ту пору он закончил институт физкультуры и работал преподавателем детской спортивной школы. Вскоре о нем заговорили как о перспективном парителе и передовом общественном инструкторе.

В клубе нам посоветовали — сходите к Дурнову в спортивную школу, где он ведет занятия по акробатике. Там среди его учеников есть и планеристы.

...Большой светлый зал. Десятка два подростков выполняли различные упражнения. Занятиями руководил молодой человек среднего роста, стройный, подтянутый. Он говорил спокойно. Его объяснения спортсмены слушали внимательно. Потом он показал, как надо делать заднее сальто. Эту сложную акробатическую фигуру тренер выполнил легко и элегантно.

— Мастер спорта по акробатике, — заметил инструктор авиаспортклуба. — Любят его ребята. У него какой-то особый подход к ученикам.

И в самом деле, молодые акробаты чувствовали себя свободно, часто обращались к педагогу с вопросами, просили еще раз повторить, как надо выполнять изучаемое упражнение.

Вечером мы встретились в авиаспортклубе. Дурнов проводил с группой занятия по теории и технике полета. Среди молодых планеристов находились и учащиеся спортивной школы. Он читал лекцию интересно. Многим формулам, без которых в этом предмете нельзя обойтись, придавал жизненную силу, раскрывал физическую сущность того или иного явления. Свои выводы часто подкреплял примерами из практики. И на этих занятиях была непринужденная обстановка. Руководитель сумел установить контакт с аудиторией, увлечь своих слушателей.

Много лет без отрыва от основной работы Альберт на общественных началах готовил молодых планеристов. На аэродроме он делал все сам и приучал к этому своих учеников.

С каждым годом росло его спортивное мастерство, совершенствовались инструкторские навыки. Подготовленные им планеристы летали уверенно. Отличная техника пилотирования, хорошая методическая подготовка, высокая требовательность к себе поставили его в один ряд с лучшими инструкторами клуба.

Спортсмен по призванию, А. Дурнов быстро завоевал популярность и добился права выступать на крупных состязаниях. Не один раз он как тренер, готовил команду клуба на чемпионаты республики, где летал сам и помогал своим воспитанникам. Свыше десяти раз выступал на всесоюзных и международных соревнованиях, на которых неоднократно занимал призовые места, был чемпионом. За высокие спортивные достижения ему присвоено звание мастера спорта СССР международного класса.

Дважды в составе сборной команды страны Дурнов выезжал на чемпионаты мира. Правда, летать ему не пришлось, но он оказывал большую помощь своим товарищам.

Серебряный призер чемпионата мира 1972 года Евгений Руденский, после возвращения из Югославии на Родину, рассказывал:

— Нам предстояло выполнить последний полет по треугольному маршруту (238 км). Погода была сложной. С самого утра волнами шла кучево-дождевая облачность. Высота ее нижней кромки не превышала 600 м. Ждали несколько часов. Наконец, наша команда, выбрав удобный момент, взлетела и сразу после отцепки, на высоте 500 м, пересекла стартовую линию. Впереди спиралили планеры. Подошли к ним — поток 0,5—1 м/сек. Верхние машины одна за другой скрывались в облаках.

Вскоре я тоже вошел в облако, за мной Юрий Кузнецов, за ним Иллар Линк. Исчерпав восходящий поток на высоте более трех тысяч метров, вышел из облака. Земли не видно, однако, знаю, что где-то недалеко на автомашине следует мой помощник-навигатор Альберт Дурнов. Связываюсь с ним по радио. Даю свои данные: высоту, скорость, курс и тот час же получаю от него нужные мне поправку на ветер и время прибытия на поворотный пункт. Десятки километров летел не видя земли, но на контрольный пункт вышел точно. Молодец Альберт, рассчитал точно!

Найдя окно в облаках, я произвел фотосъемку контрольного ориентира и полетел дальше. Вскоре от Дурнова получил новые ценные для меня сведения. Оказалось, что в районе полета бушевала гроза. Шквалистый ветер достигал ураганной силы, ломал деревья, рвал провода. Правильно сориентированные с земли, мы над Белградом сумели набрать высоту 4500 м и благополучно уйти из опасного района.

Кстати сказать, Е. Руденский тогда занял четвертое место, что помогло ему стать вторым по сумме многоборья. Это была большая победа советского планерного спорта и свою долю труда в нее внес Альберт Дурнов.

На тренировочных сборах, на различных соревнованиях можно часто слышать:

— Алик, помоги!

— Алик, сделай!

— Алик, посмотри!

И эти просьбы неслучайны. Альберт отлично знает материальную часть планеров и их оборудование. Поэтому, чаще всего и обращаются к нему.

Абсолютная чемпионка Советского Союза по планерному спорту Эда Лаан говорит: — Альберт Дурнов не только отличный спортсмен, но и прекрасный товарищ. На соревнованиях он представляет Украину. Борется за спортивную честь своей республики. И в то же время старается дать добрый совет, научить. Не было случая, чтобы он кому-то отказал в помощи...

Однажды на всесоюзных соревнованиях планеристы вылетели по треугольному маршруту. Погода оказалась сложной. Восходящие потоки попадались редко. Многие пилоты совершили пре-

ждевременные посадки на площадках. Однако группа ведущих спортсменов с большим трудом все же продвигалась вперед.

Прошло пять часов полета. До аэродрома оставалось всего несколько километров, но впереди не было никаких признаков восходящих потоков. Лететь дальше рискованно. Планеристы «остановились» в слабом потоке и закружились в спирали.

Через несколько минут стало очевидно, что долго продержаться в этом потоке не удастся. Тем временем, по пути к аэродрому, погода как будто начала улучшаться. Но лететь никто не решался. Риск велик. Пройдя почти весь маршрут, затратить столько труда и вдруг совершить посадку на площадку — обидно. Создалось критическое положение. Планеристы забеспокоились, стали советоваться, что делать.

— Алик! Как думаешь ты? — обратились к нему по радио товарищи.

— Пойду на разведку, — ответил Дурнов, и его планер оторвался от группы.

Чем дальше он летел, тем ближе становилась земля. Восходящих потоков по пути не встречалось. Первое впечатление, что метеоусловия улучшились, оказалось ошибочным.

— Ребята, «падаю»! Прямо идти нельзя. Надо обходить стороной — передал Альберт по радио. Сев на площадку, он сообщил товарищам по команде и своим спортивным соперникам метеорологическую обстановку, дал советы, как лучше закончить полет. Вечером ему многие планеристы крепко жали руку, как самому близкому другу.

Десять лет Дурнов входил в сборную команду страны и все время учился сам и учил других. Спортсмен всегда в поиске. Он стремится познать новое, поделиться опытом, обогатить планеризм.

В 1973 году Альберт был приглашен в качестве тренера на Кубу, где пробыл около года.

— Товарищ Дурнов помог нам наладить планерный спорт, — говорит заместитель начальника Кубинского аэроклуба Рене Кольядо. — У нас не было ни опыта, ни организационных навыков, мы не имели инструкторов-планеристов, не знали, с чего начать. Приехав к нам, Альберт Иванович немедленно принялся за дело. Отличный педагог-методист, он сразу определил наши возможности, составил план работы. Климатические условия на Кубе сложные. Над Гаваной парящих полетов производить нельзя, а у нас там основная база. Что делать?

Сели с Дурновым в самолет и полетели над страной. В провинции Ориенто задержались. Большой опыт, знания и какое-то особое чутье, подсказали ему, что именно в этом районе можно парить на планерах. Пришлось перебазировать всю технику, — вспоминает Р. Кольядо, — и начинать полеты в необжитом месте. Вскоре мы убедились, что выбор места нашим учителем оказался правильным.

— Альберт Дурнов, — сказал руководитель планерного спорта на Кубе Гильермо Морено, — не только отличный тренер, но и превосходный организатор. До его приезда мы за день выполняли 30 полетов, а с ним с теми же людьми и той же техникой довели количество полетов в день до 90. Мы восхищались его самоотверженным трудом. Он отдавал нам все свое свободное время.

Прежде чем уходить с аэродрома, Альберт Иванович убеждался что намеченный план выполнен, к следующему летному дню все готово. А готовил он нас тщательно. На земле разбирал все до мелочей, так что в воздухе почти не возникало никаких неясностей или трудностей. В случае необходимости подсказывал на нашем родном языке. Мы удивлялись, как он быстро запоминал необходимые слова, чтобы свободно объяснить тот или другой элемент полета. Дурнов для нас стал не только тренером, но и настоящим другом.

За десять месяцев пребывания на Кубе Дурнов подготовил шесть инструкторов-планеристов, помог составить перспективный план развития планерного спорта, разработал и написал пособие по организации и проведению учебного процесса применительно к местным условиям, научил своих воспитанников всему тому, с чем им придется столкнуться в спорте.

Прошло несколько месяцев, и Дурнов увидел своих воспитанников в Орле на международных планерных соревнованиях. Встреча была радостной, однако ребята вскоре загрустили. Дело в том, что все спортсмены должны были выступать на высококачественных планерах, а ими освоены только «Бланики», которые значительно уступали по своим летным характеристикам современным парителям.

Руководство Управления авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР согласилось выделить кубинцам новые пластмассовые «Кобры-15», но вся беда в том, что никто из них на этих машинах не летал. Выпускать же спортсменов на новой материальной части перед самыми соревнованиями — риск большой. Казалось, создалось безвыходное положение. Но планеристы с острова Свободы решили обратиться за помощью к Дурнову. Он не отказал им и вновь стал их учителем.

— Я взялся за это дело, — заявил Альберт Иванович, — без малейшего колебания. За подготовку своих бывших учеников был уверен, поэтому в успешном их вылете у меня не было и тени сомнения.

Надежды тренера оправдались. Все — «новички» вылетели самостоятельно с оценкой отлично. Предстоял наиболее сложный экзамен — парящие полеты по заданным маршрутам на международных соревнованиях.

Дурнов сделал все, что от него требовалось. Можно было и успокоиться. Однако он не оставил своих подопечных.

— Вы сейчас не стремитесь сразу стать чемпионами, — наставлял их Альберт, — вам такая задача пока еще не под силу. Научитесь сначала летать в группе, изучите спортивных соперников, присмотритесь к их тактике. А потом можно и вступать в борьбу.

С каждым полетом кубинские планеристы стали летать увереннее. К концу соревнований они уже установили национальные рекорды в полетах по 322- и 405-километровым треугольным маршрутам. И в этом немалая заслуга их учителя и тренера Альберта Дурнова.

Успех кубинских друзей он воспринял как личную победу. Их радость была его радостью: он помог молодым людям из далекой, но близкой нам страны обрести крылья.

А. ВИНОКУРОВ

ЗА МАССОВОСТЬ И МАСТЕРСТВО

ПЛЕНУМ ФЕДЕРАЦИИ АВИАЦИОННОГО СПОРТА СССР

Недавно состоялся Пленум Федерации авиационного спорта СССР, на котором были подведены итоги работы Федерации за истекшие четыре года.

Докладчик — председатель Федерации трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб и выступавшие в прениях проанализировали состояние авиационного спорта в стране, определили пути его дальнейшего развития. Заслуженный тренер СССР К. Нажмудинов (Москва), мастер спорта В. Коваль (Киев), начальник авиационно-технического спортивного клуба А. Баршт (Ленинград), руководитель авиамодельной лаборатории первичной организации ДОСААФ авиационного института Л. Алдошин (Казань) и другие подчеркивали, что Обращение Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу вызвало большой патриотический подъем в оборонных организациях и клубах ДОСААФ, в трудовых и спортивных коллективах. Авиационные спортсмены взяли на себя повышенные обязательства в социалистическом соревновании, чтобы завершающий год девятой пятилетки, год 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне ознаменовать высокими производственными и спортивными показателями. Так, например, спортсмены Казанского авиационного института борются за призовые места на стартах Спартакиады.

Пленум Федерации наметил меры, призванные коренным образом улучшить авиационно-спортивную работу, повысить массовость спорта, мастерство летчиков, планеристов, вертолетчиков, парашютистов и авиамоделистов, завоевать победы на международной арене. Массовость — вот главное условие, которое определяет уровень развития авиационного спорта. Год финалов VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы, подчеркивается в принятом решении, должен стать годом новых больших успехов во всех видах авиационного спорта.

Пленум избрал бюро Федерации авиационного спорта СССР. В его составе — известные авиаторы и авиаконструкторы, ведущие воздушные спортсмены, представители ведомств и печати.

Председателем федерации вновь избран И. Кожедуб, заместителями — Д. Чумичев, И. Лисов, С. Микоян, ответственным секретарем — В. Наумкин.

Председателями всесоюзных федераций по видам спорта избраны: А. Косс (самолетный спорт), Ф. Кисель (вертолетный), И. Ковалев (планерный), В. Горбатко (парашютный), А. Мателкин (авиамодельный спорт). Избраны также бюро федераций.

Утверждено новое положение о федерациях авиационных видов спорта СССР.

На пленуме выступил заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР по авиации Герой Советского Союза С. Харламов.



Имени Чкалова...

Москва, Волоколамское шоссе, 88. Этот адрес широко известен не только у нас, но и далеко за рубежами нашей Родины: здесь находится Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова. Сколько тысяч юношей и девушек, переступив порог этого дома, делали первые шаги в небо, а потом надолго связывали свою жизнь с авиацией. А сколько иностранных спортсменов на аэродроме аэроклуба шлифовали свое мастерство или выступали на чемпионатах мира и крупных международных соревнованиях.

Длинное светлое здание и большое зеленое поле аэродрома для многих советских людей и наших друзей из-за рубежа стали дорогими и близкими.

Большой славный путь прошел Центральный аэроклуб страны.

...Начало тридцатых годов. Боевой лозунг «Комсомолец — на самолет!» привел десятки тысяч юношей и девушек в учебные организации оборонного Общества — аэроклубы, планерные станции, в авиационные кружки, где они стали заниматься самолетным, планерным, парашютным и авиамодельным спортом. Дело это было новое. С каждым годом росла необходимость создать центр, где вырабатывалась бы единая методика обучения авиационных спортсменов, обобщался опыт аэроклубов, оформлялись рекордные достижения.

К тому времени в Тушино успешно действовали Центральная летно-техническая и Высшая парашютная школы Осоавиахима. На их базе и было решено организовать Центральный аэроклуб СССР.

Центральный комитет ВЛКСМ совместно с Центральным Советом Осоавиахима приняли специальное постановление о строительстве здания, аэродрома и аэродромных сооружений. По призыву ЦК ВЛКСМ и Московского городского комитета комсомола молодежь столицы в выходные дни и в свободное от работы или учебы время приезжала в Тушино и с энтузиазмом помогала в строительстве зданий, ангаров, летного поля.

К началу 1935 года основные работы были выполнены. 11 марта 1935 года члены аэроклуба собрались на свое первое организационное заседание. Эта дата и является официальным днем рождения Центрального аэроклуба СССР. Полгода спустя он стал членом Международной авиационной федерации (ФАИ). Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР 5 марта 1936 года ему предоставлено право регистрировать всесоюзные рекорды по авиационным видам спорта и направлять материалы по ним в ФАИ для утверждения их в качестве мировых рекордов.

Летом 1935 года на Тушинский аэродром приехали руководители партии и правительства. Они ознакомились с работой Центрального аэроклуба, с интересом наблюдали за показательными выступлениями летчиков, планеристов, парашютистов, дав высокую оценку мастерству спортсменов.

Центральный аэроклуб превратился в подлинную кузницу авиационных кадров. Здесь были организованы курсы усовершенствования начальствующего состава, где проходили переподготовку начальники аэроклубов и начальники летных частей, командиры отрядов и командиры звеньев, инженеры и старшие техники. Здесь же возник испытательный центр, где получали путевку в жизнь новые спортивные самолеты, планеры, парашюты.

Постоянное внимание и отеческая забота Коммунистической партии и Советского Правительства, энтузиазм работников клуба и авиационных спортсменов, высокая организованность и массовость обеспечили быстрый подъем спортивного мастерства. Только за пять предвоенных лет Международная авиационная федерация зарегистрировала 124 мировых рекорда, установленных советскими спортсменами, что составляло более трети всех мировых достижений.

Большой вклад в общую победу за завоевание рекордов внесли спортсмены Центрального аэроклуба. Первый советский рекорд, официально зарегистрированный Международной авиационной федерацией, был установлен планеристом нашего аэроклуба Виктором Ильченко. Имена парителей В. Расторгуева, О. Клепиковой, летчицы Е. Медниковой также были внесены в таблицу ФАИ одними из первых. Виктор Расторгуев, установивший в мае 1937 года три мировых рекорда дальности полета на планере, был награжден правительством орденом «Знак Почета». Следует отметить, что полет Ольги Клепиковой, совершенный на одноместном планере в 1939 году (749 км), не превзойден до сих пор.

Широко известны имена Я. Мошковского, Л. Минова, П. Балашова и других отважных парашютистов, которые явились зачинателями и организаторами массового парашютного спорта. За выдающиеся спортивные достижения парашютистки Центрального аэроклуба Галина Пясецкая и Нина Камнева одними из первых авиационных спортсменов страны были награждены орденами.

Инструкторов и воспитанников клуба всегда отличало высокое летное мастерство, мужество, новаторство. Кроме того, это были страстные пропагандисты авиации и авиационных знаний. Свое высокое мастерство они ежегодно демонстрировали на воздушных парадах, проводившихся на Тушинском аэродроме.

С 1938 года Центральный аэроклуб СССР носит имя великого летчика нашего времени Валерия Павловича Чкалова.

В июне 1941 года фашистские захватчики нарушили мирный труд советских людей. С первых дней Великой Отечественной войны большинство летчиков и воспитанников аэроклуба добровольно ушли на фронт. Умело и отважно сражались те, кто обрел крылья на аэродроме Центрального аэроклуба. Вести о их боевых подвигах, мужестве и героизме поступали со всех участков фронта, протянувшегося от Баренцева до Черного морей.

При защите Москвы повторил легендарный подвиг Николая Гастелло воспитанник Центрального аэроклуба Константин Яковлев.

На Тушинском аэродроме сделал свои первые шаги в большую авиацию Герой Советского Союза Владимир Наржимский. С первых и до последних дней войны он сражался в гвардейском дважды Краснознаменном Севастопольском полку. Его истребитель был грозой для вражеских летчиков. Морской сокол, так звали на фронте В. Наржимского, совершил 427 боевых вылетов, сбил в воз-



ЦЕНТРАЛЬНОМУ АЭРОКЛУБУ СССР — 40 ЛЕТ

душных боях 18 самолетов противника, уничтожил много живой силы и техники врага.

После войны Наржимский работал в аэроклубе начальником летной части.

Неувядаемой славой покрыл себя воспитанник аэроклуба, инструктор-летчик-парашютист Николай Остряков. Он добровольцем героически сражался в Испании. А когда началась Великая Отечественная война, громил врага в Крыму. От рядового летчика до командующего авиацией Черноморского флота — таков путь Николая Острякова.

За мужество и высокое воинское мастерство, проявленные в боях с врагами нашей Родины, звания Героя Советского Союза удостоены В. Башкиров, Г. Костылев, М. Чечнева.

Внесли свой вклад в победу над врагом и планеристы Центрального аэроклуба Сергей Анохин, Григорий Малиновский, Павел Савцов и многие другие. Они на десантных планерах летали в тыл немецко-фашистских войск, доставляли советским партизанам оружие, боеприпасы, медикаменты, продовольствие. Сергей Анохин первый боевой орден получил за то, что на десантном планере вывез на «Большую землю» группу раненых партизан. После войны Анохин стал летчиком-испытателем. В 1953 году за выдающиеся успехи в деле освоения новой авиационной техники ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Одним из первых советских летчиков он удостоен Государственной премии.

Мы гордимся инструкторами и питомцами аэроклуба: Павлом Головиным, одним из первых совершивших полет к Северному полюсу, Иваном Черевичным, прокладывавшим воздушные трассы над неизведанными просторами Антарктиды, Валентиной Гризодубовой и Мариной Расковой, совершившими рекордный беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток, Георгием Мосоловым, Василием Павловым, Владимиром Ильюшиным, проявившими мужество и высокое летное мастерство при испытании новой авиационной техники. Всем им за подвиги в мирном небе присвоено звание Героя Советского Союза.

Когда закончилась война, в аэроклуб стали возвращаться летчики, планеристы, парашютисты. На Тушинском аэродроме вновь начались учебные полеты, прыжки с парашютом.

Инструкторы и спортсмены разрабатывали и осваивали новые фигуры группового пилотажа. В Центральном аэроклубе родились «Косая петля», полет «Голова к голове», «Чаша» и другие пилотажные комплексы и парашютные номера. Яков Форостенко, Николай Голованов, Василий Павлов, Федор Гусев, Петр Захудалин, Николай Логинов, Глеб Освальд, Марина Чечнева, Маргарита Раценская и другие были инициаторами в освоении и показе на возушных парадах новых самолетных и парашютных номеров. Здесь составлялись положения о соревнованиях, правила судейства, порядок регистрации авиационных рекордов.

Все крупные спортивные мероприятия проводились вначале на Тушинском аэродроме, и лишь потом, с учетом накопленного опыта, их разрешалось переносить в другие города страны.

Ни один спортивный самолет, планер, парашют не шел в серийное производство без отзывов спортсменов Центрального аэроклуба. Это положение сохраняется и сейчас.

Когда в Советском Союзе появились самолеты «Тренер» и Як-18П, приспособленные для перевернутого полета и обратного пилотажа, первыми их освоили летчики Центрального аэроклуба, а потом стали переучивать инструкторов авиаспортклубов ДОСААФ союзных республик.

Летчики, планеристы, парашютисты Центрального аэроклуба свыше 350 раз вносили поправки в таблицы всесоюзных и мировых рекордов. Выдающихся успехов добились летчики Н. Голованов, Я. Форостенко, А. Бодрягина, П. Захудалин, С. Савицкая, Р. Шихина, планерист В. Ильченко, парашютисты Е. Владимирская, Г. Пясецкая, В. Иванов, Н. Аникеев, П. Сторчиенко, А. Скопинова, В. Жариков, В. Селиверстова, вертолетчики Т. Руссиян, В. Ряховский, Ф. Белушкин и многие, многие другие.

Члены сборной команды страны по высшему пилотажу, слева направо: инструктор-летчик ЦАК С. Лушников, студент В. Камаев, аспирант В. Макагонов, мастера спорта В. Яикова, Г. Лукьянова, заслуженный мастер спорта Л. Леонова, мастер спорта В. Смолин, инженер Х. Айнетдинова, студент И. Панов.

Спортсмены Центрального аэроклуба (слева направо) рекордсменка мира С. Савицкая, старший тренер сборной команды СССР по парашютному спорту неоднократный призер и рекордсмен мира В. Жариков, абсолютная чемпионка мира 1974 года по парашютному спорту Н. Сергеева.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



В 1954 году при Центральном аэроклубе была организована секция астронавтики, которая развернула широкую пропаганду космических знаний. Позже эта секция преобразована в Комитет космонавтики ДОСААФ СССР.

В послевоенные годы на Центральный аэроклуб возложена задача комплектования сборных команд страны и подготовки их ко всем ответственным соревнованиям и чемпионатам мира. Наш коллектив прилагает все усилия для того, чтобы советские спортсмены по всем видам авиационного спорта занимали ведущее положение.

Со всеми командами аэроклуб систематически проводит специальные тренировочные сборы, на которых тщательно шлифуется каждый пилотажный комплекс, каждый элемент парашютного прыжка, определяются методы и тактика борьбы на состязаниях.

Плоды этих усилий мы видим в успехах летчиков-спортсменов, парашютистов, вертолетчиков, авиамоделистов. Летчики В. Мартемьянов, И. Егоров, С. Савицкая, парашютисты И. Федчишин, П. Островский, Н. Пряхина, Т. Воннова, В. Крестьянников, Л. Еремина, Е. Ткаченко, Л. Ячменев, авиамоделисты Б. Шкурский, Б. Краснорутский, А. Бабич и другие, получив солидную подготовку под руководством опытных тренеров Центрального аэроклуба, смогли достойно вести борьбу с сильнейшими зарубежными спортсменами и стать чемпионами мира.

Большого успеха добились вертолетчики Центрального аэроклуба. В 1973 году они впервые приняли участие в чемпионате мира, проходившем в Англии, и одержали там убедительную победу. Мастер спорта Александр Капралов, летавший с мастером спорта Львом Чекаловым, завоевал титул абсолютного чемпиона мира. Среди женщин лучшим был признан экипаж Тамары Егоркиной и Людмилы Беспаловой.

Вновь порадовали своими достижениями наши парашютисты. На XII чемпионате мира, проходившем в минувшем году в Венгрии, они завоевали 9 золотых, 6 серебряных, 2 бронзовые медали и 12 кубков Особенно отличились девушки. Они заняли почти все призовые места по упражнениям в личном зачете и выиграли командное первенство.

Звание абсолютных чемпионов мира завоевали спортсменка Центрального аэроклуба Наталья Сергеева и армеец Николай Ушмаев, проходивший подготовку под руководством тренеров ЦАК. Большие серебряные медали ФАИ достались нашим мастерам — Мае Костиной и Анатолию Осипову. Золотые медали чемпионов мира по упражнениям получили Н. Мамай и М. Костина.

Начиная с 1965 года во Франции регулярно проводятся международные соревнования по высшему пилотажу на кубок имени Леона Бьянкотто. В прошлом году по приглашению национального аэроклуба Франции в этих соревнованиях впервые приняли участие наши спортсмены-летчики. Высокое летное мастерство на этих соревнованиях продемонстрировал Виктор Лецко. Его пилотаж, особенно в произвольной программе — самой трудной и интересной по составу фигур и качеству их выполнения, был признан лучшим. По сумме многоборья В. Лецко занял второе место.



Ветераны Центрального аэроклуба участники Великой Отечественной войны (слева направо) — председатель федерации авиационного спорта СССР трижды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации И. Кожедуб, заслуженный мастер спорта Г. Пясецкая, второй ряд — летчики, работники аэроклуба Н. Новиков, заслуженный мастер спорта, рекордсмен мира Н. Голованов, С. Гришин, заслуженный мастер спота, заслуженный тренер СССР, рекордсмен мира П. Сторчиенко.

Фото Н. КОЗЫРЕВА

На международных соревнованиях по высшему пилотажу, проходивших два месяца спустя в Венгрии, наши летчики заняли 23 призовых места из 30, золотые медали в многоборье завоевали Виктор Лецко и Лидия Леонова, серебряные — Сергей Кругликов и Любовь Морохова. Бронзовую медаль получила Людмила Мочалина. Эти соревнования показали, что наши спортсмены-летчики пилотируют уверенно, умело используют хорошие летные качества советских спортивных самолетов.

Спортивный сезон 1974 года завершила блестящим достижением инструктор-летчик аэроклуба заслуженный мастер спорта Светлана Савицкая. В полете на сверхзвуковом реактивном самолете она установила четыре новых женских мировых рекорда по скороподъемности на разные высоты. Это был 2251 рекорд, зарегистрированный Центральным аэроклубом.

В успешных выступлениях наших спортсменов на международной арене немалая заслуга принадлежит тренерам В. Жарикову, А. Дунаеву, В. Лапицкому, К. Нажмудинову, А. Тырсину, А. Бесфамильному, Е. Орлову.

Большую помощь тренерам, инструкторам-летчикам и парашютистам в подготовке спортсменов оказывают инженеры и авиатехники клуба. Под руководством старшего инженера клуба П. Первушина, инженеров отрядов Е. Андрианова, В. Лихачева, П. Орешникова, В. Алексеенко наши труженики-техники надежно готовят материальную часть.

Ветераны клуба Н. Самсонов, И. Лебедев, А. Сычев, Н. Зайчиков, Е. Баженова пользуются у всех работников и спортсменов клуба заслуженным уважением. Техник по радио и спецоборудованию Евдокия Баженова избрана депутатом районного совета. Свой богатый опыт ветераны умело передают молодежи. Авиатехники В. Петров, А. Корзинкин, В. Антипкин, Е. Стрельников, Ю. Пучин, А. Кочнов, Н. Кородченков следуют примеру своих наставников и зарекомендовали себя с самой лучшей стороны.

Воспитанию кадров, их росту придается большое значение. Например В. Титов пришел к нам работать авиатехником, потом стал бригадиром и одновременно учился летать на вертолете. Как одного из лучших спортсменов его перевели на должность инструктора. Оказанное доверие он оправдал. В 1974 году В. Титов вместе со своим авиатехником А. Кубыниным в социалистическом соревновании завоевали право называться экипажем коммунистического труда. Этого высокого звания удостоены еще два экипажа вертолетного отряда — инструктор Л. Немков — авиатехник Ю. Пучин и инструктор А. Ковтун с авиатехником Е. Стрельниковым.

Следует отметить, что вертолетный отряд, которым вот уже много лет руководит опытный летчик А. Шаров, в минувшем году работал хорошо и по праву занял первое место в социалистическом соревновании. Ему вручено переходящее знамя аэроклуба и специальный диплом.

Высокие показатели в работе имеет и самолетный отряд, вышедший на второе место.

Каждый год сотни юношей и девушек приходят в аэроклуб. Они учатся летать на самолетах и вертолетах, прыгать с парашютом. Больше всего молодежи у нас занимается парашютным спортом. На аэродроме часто можно встретить ветеранов и новичков. Мастера спорта общественные инструкторы В. Лучшев, И. Зорин, Б. Эглит, С. Хусаинов, В. Федотов и другие передают свой опыт молодежи.

Весь коллектив аэроклуба во главе с коммунистами работает дружно, целенаправленно, стремится выполнить все возложенные на него задачи. А задачи решать приходится большие. Об объеме работы клуба можно судить хотя бы по двум цифрам — в прошлом году мы налетали более 6200 часов, парашютисты совершили 19 550 прыжков.

В 1972 и 1973 годах в социалистическом соревновании среди аэроклубов и авиаспортклубов страны, Центральный аэроклуб занимал первые места. Два года подряд клубу вручалось переходящее Красное знамя ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников.

Отмечая 40-летие аэроклуба, мы ставим своей основной задачей и впредь делать все для того, чтобы непрерывно росло мастерство, увеличивалось число спортивных достижений, умножались наши успехи на международной арене. Коллектив Центрального аэроклуба СССР будет и дальше с достоинством нести имя выдающегося советского летчика В. П. Чкалова.

Ю. КОМИЦЫН,
начальник Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова

хорошо видна при киносъемке полета птиц (рис. 1).

Для определения влияния крутки на эффективность крыла орнитоптера был проведен ряд исследований. Крыло сделали из упруго-эластичного материала,



Рис. 1. Положение крыльев птицы в парящем полете (крутка крыльев).

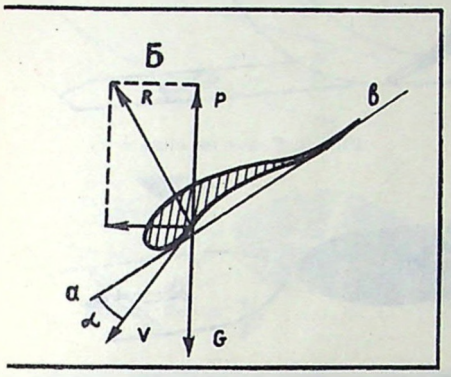


Рис. 2. Разложение сил, действующих на крыло птицы во время полета:
А) птица парит, используя приобретенную ранее скорость;
В) птица летит с помощью взмахов крыльями. Направление взмахов вертикально и совпадает с силой тяжести.

дающего переменный угол установки сечений крыла по его размаху. Результаты исследований подтвердили предположение о существенном увеличении подъемной силы и тяги крыла. При крутке на углы до 20° в режимах маха вниз и взмаха подъемная сила в среднем увеличивалась на 7—12%, а тяга — на 18—20%.

Среди различных приспособлений, способствующих увеличению подъемной силы крыла, важную роль играют его расщепленные или разрезные концы. У птиц расхождение больших перьев на конце крыла резко выражено при парении, когда подъемная сила образуется крыльями без их взмахов, исключительно под действием восходящих потоков воздуха; при взлете и посадке, когда скорость полета приближается к нулю; при трепетании птицы на одном месте («висение в воздухе»). Во многих случаях разрезная вершина крыла компенсирует его малую длину или другой, отрицательный с аэродинамической точки зрения показатель.

Для уточнения влияния разрезного крыла биологи провели ряд исследований и экспериментов. В одном из опытов снизу к крылу орла, на «разрезной» части, подклеили тонкую полоску шелка. Затем, выпустив орла на волю, стали подбрасывать его любимый корм. Орел мгновенно атаковал жертву, хватал корм, но взмыть вверх ему не удавалось. Лишенная эффекта разрезного крыла, птица не могла нести свою обычную по весу добычу.

Дальнейшие тщательные исследования показали, что разрезное крыло обладает в среднем на 10—15 проц. большей подъемной силой, чем неразрезное той же конфигурации и площади. Сейчас уже можно считать установленным, что применение разрезного крыла на орнитоптере даст увеличение его подъемной силы. Важной функцией разрезного крыла на машущем аппарате является автоматическое изменение величины угла атаки его вершинной части — мануса, как ответ на нестационарное обтекание крыла воздушной средой.

Обтекание крыльев птицы связано и с положением горизонтальных плоскостей — второстепенных маховых перьев. Их расположение под углом к плоскости крыла отражается на профиле его соответствующего отдела. Проведенные опыты с выключением этих щелей (их заклеивали папиросной бумагой) показали, что в таком случае птица вообще летать не может. Таким образом, эффект проницаемости крыла играет в машущем полете роль, подобную эффекту сдувания пограничного слоя у самолета. Кроме этого, наличие аэродинамических щелей у машущего крыла приводит к увеличению его подъемной силы и образованию между перьями воздушных подушек, обладающих пружинным эффектом.

Работа машущего крыла орнитоптера характерна периодичным взаимодействием сходящих с него вихрей и самого крыла. Когда, например, зона вихрей (воздушная подушка) удаляется от нижней поверхности крыла, то она несет с собой определенное количество энергии, сообщенное ей крылом. Благодаря же периодическим колебаниям крыло уже в следующий момент своего движения использует энергию этого уходящего вихря или воздушной подушки. Максимально эффективное использование машущим крылом обтекаемой воздушной среды, выполнение им одновременно как поддерживающих, так и тянущих функций — один из «секретов» высокой экономичности полета птицы, а следовательно и орнитоптера.

В чем же суть механики и аэродинамики машущего полета? Дадим наиболее упрощенную их картину.

Представим себе сначала, что аппарат, работая крыльями, приобрел уже известную скорость и, используя ее, продолжает полет на неподвижно распростертых крыльях. При этом аппарат (как и птица) испытывает сопротивление воздуха (сила R, то есть сила полного сопротивления воздуха).

Эту силу можно разложить по известному правилу параллелограмма на две составляющее: силу P, направленную по вертикали, и перпендикулярную ей силу Q (рис. 2, А). Первая сила (P) направлена вверх и стремится поднять крыло, поэтому ее называют подъемной силой. Если подъемная сила равна весу аппарата, то высота полета не изменяется, орнитоптер летит горизонтально. Если же сила P больше веса аппарата, то он будет подниматься вверх, если она меньше веса, то произойдет потеря высоты, снижение аппарата.

Сила Q тормозит поступательное движение и называется силой лобового сопротивления. Если сила лобового сопротивления больше силы тяги, то движение замедляется, если меньше — движение ускоряется, и наконец, в случае равенства сил тяги и лобового сопротивления скорость движения остается постоянной.

Откуда же возникает сила тяги? При опускании крыла составляющие силы распределяются несколько по-иному, чем в только что разобранном случае. Сила P по-прежнему направлена вверх и уравновешивает силу тяжести, а перпендикулярная ей сила Q′ направлена вперед и создает тягу (рис. 2Б). Разложение сил при всевозможных положениях крыла показывает, что сила тяги может возникнуть и при поднимании крыла. Определяющим моментом в этом случае служит знак угла атаки, то есть угла между хордой крыла и направлением набегающего на него воздушного потока. В отношении создания подъемной силы знак угла атаки имеет непосредственное значение. Сила P определяется однозначно в зависимости от знака и величины угла атаки.

В передвижении птиц (или орнитоптеров) в воздухе надо различать два принципиально резко отличающихся типа полета: пассивный без взмаха крыльев — планирование, и активный, посредством махания крыльев. С аэродинамической точки зрения первый является более простым и известным. Машущий же полет, то есть активный, с аэродинамической точки зрения значительно сложнее.

В современных орнитоптерах подъемная сила и сила тяги машущего крыла получается не только за счет разницы давлений над и под крылом и схода вихрей соответственно, но и за счет использования основных эффектов машущего полета, о которых говорилось выше (процессы возникновения подъемной силы и силы тяги взаимозависимы и нами рассматриваются в комплексе). Разложение аэродинамической силы (R) машущего крыла является процедурой приведения в соответствующую зависимость составляющих сил (R и Q′) от основных эффектов машущего полета. Такими факторами являются: эффективность разрезного крыла, распределения площадей, упругости, коэффициент проницаемости, уплотнения воздушных подушек и т. д. Кстати сказать, все эти параметры являются переменными по времени, чем и объясняются большие трудности при их учете.

Любые изменения аэродинамических сил вызывают автоматическое изменение многих параметров крыльев, обусловленное применением в конструкции орнитоптера известных эффектов машущего крыла. Ни один летный показатель, взятый отдельно, не может объяснить характер полета орнитоптера, и только при анализе всех эффектов, характеризующих полет орнитоптера в свете конструкции и аэродинамики, можно понять функциональное значение различных конструктивных и аэродинамических особенностей орнитоптера.

На базе экспериментальных и теоретических исследований в настоящее время в ряде стран разрабатываются различные аппараты с машущим крылом (орнитоптеры). По убеждению их конструкторов и строителей орнитоптеры, эти почти бесшумные, не требующие аэродромов летательные аппараты, найдут самое широкое распространение во всех странах и во многих областях жизни человека.

В. АВЕТИСОВ,
инженер
Н. ВОЛОШИН,
инженер

UPN3/75

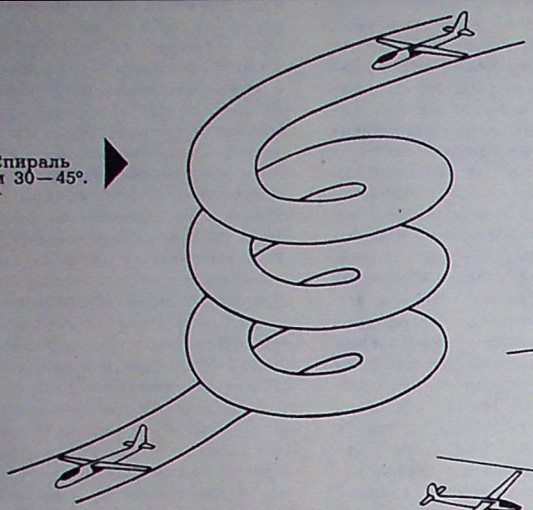


Рис. 1. Спираль с креном 30—45°.

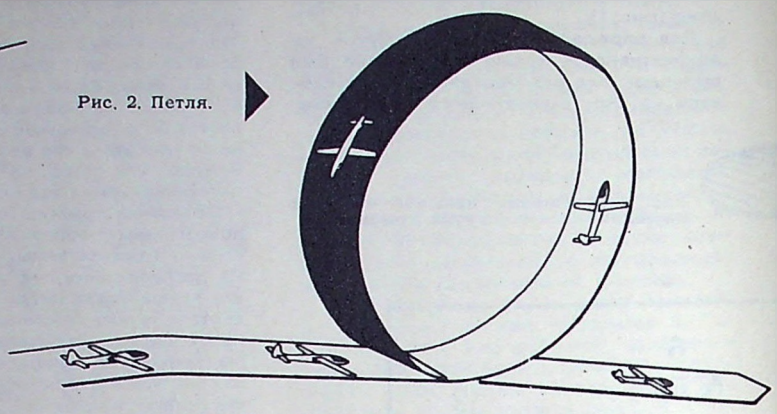


Рис. 2. Петля.

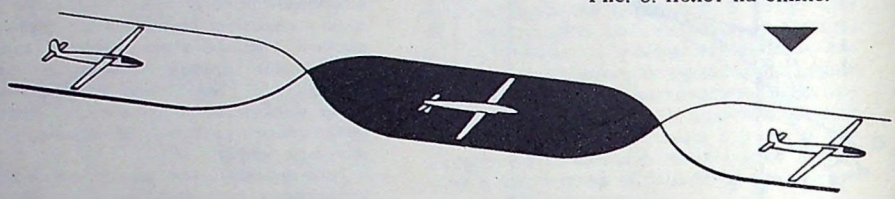


Рис. 3. Полет на спине.

В помощь спортсмену-радисту

Модель планера: регулировка

Регулировочному полету модели должна предшествовать полная проверка ее готовности. Проверяют надежность соединения всех разъемных элементов, тяг, рулей, питание бортовой аппаратуры, правильность исполнения команд.
Во время тщательного внешнего осмотра определяют, не нарушена ли центровка, нет ли перекосов и правильны ли установочные углы крыла и стабилизатора.
При первых полетах желательна передняя центровка (в пределах 30—35% САХ).
Если нет достаточной практики пилотирования модели, то для регулировочных запусков следует привлечь опытного спортсмена.

В АВИАМОДЕЛИЗМЕ в основном принята самолетная система координации движений: отклонение ручки руля высоты на себя вызывает набор высоты, отклонение от себя приводит к наклону траектории полета вниз. Перемещая ручку элеронов влево, вводят модель в левый крен (элерон на левом крыле отклонится вверх, на правом опустится). При движении ручки элеронов вправо (правый элерон поднят, левый опущен) создается правый крен. Когда ручку руля направления перемещают влево — руль направления тоже отклоняется влево, и наоборот.

Пилот не видит отклонения рулей в полете, и его действия должны быть согласованы со зрительным восприятием положения модели в воздухе. Все перечисленные действия ручками управления соответствуют положению модели, когда она летит от пилота. При полете ее к спортсмену наступает так называемый обратный эффект, и неопытные моделисты часто путают правильность подачи сигналов. Только многочисленные тренировки дают необходимый опыт и позволяют приобрести автоматизм в управлении.

Первый регулировочный полет надо выполнить без включения аппаратуры и при запуске «с рук». При установленных в нейтральное положение рулях модель должна лететь без кренов и разворотов, плавно снижаясь. Если это достигнуто, то следующий полет, тоже «с рук» производят с включенным радиоустройством. Выпустить модель в воздух должен помощник, а пилот небольшими движениями ручек управляет ею. Под действием сигналов модель плавно разворачивается влево и вправо (крен возможно меньший, не грозящий входом в спираль).

Управляется модель планера быстрыми и короткими импульсами. Возврат рулей в нейтральное положение происходит в пределах 0,4—0,6 секунды. Если он более продолжителен, то это запаздывание надо учитывать.

Убедившись, что при запуске с рук модель летит и управляется нормально, можно запустить ее на леере. При достаточном навыке обходятся одним помощником: он бежит с леером, а спортсмен выпускает модель и сразу же начинает пилотировать. При ветре 5—6 метров в секунду и центровке 35—40% САХ почти не приходится пользоваться рулем высоты, основное внимание — на исправление крена и выдерживание направления. Но при слабом ветре пилоту уже нужно помогать затягивать модель леером, отклоняя ручку руля высоты на себя, причем внимательно следить, чтобы не сорвать ее с леера раньше времени. После того, как планер отцепился от леера, модель вводят в левый разворот, чтобы вернуть обратно.

При полетах по прямой по ветру и против ветра, не трогая ручек управления, нужно убедиться, что модель летит прямо и не имеет тенденции к разворотам и кренам. В обоих случаях она должна лететь строго по ветру и против ветра, иначе при полете под углом к ветру неминуемо произойдет разворот, который некоторые ошибочно принимают за неверную регулировку. Если в строгом полете по ветру и против ветра наблюдается стремление к кренам и разворотам, то после посадки вносят соответствующие поправки в установочные углы рулей. При тенденции к левому крену — немного опускают левый элерон и наоборот (к правому развороту). В обоих случаях надо убедиться в нейтральности руля поворотов. После каждой регулировки установочных углов рулей совершают полет для проверки правильности внесенных изменений.

Если не удается устранить тенденцию к разворотам, обращают внимание на перекосы крыла и весовую симметрию его половин. Когда планер отрегулирован в прямолинейном полете, приступают к регулировке на разворотах. Для этого вводят его в разворот с креном не более 30° и убеждаются, что без управления он устойчиво продолжает выполнять спираль и выходит из нее только после соответствующего действия ручками управления. В том случае, когда на спирали модель стремится к большому увеличению угла снижения, необходимо сделать центровку более задней. Спираль считается нормальной, если модель постепенно увеличивает угол снижения. Это требует редких сигналов

КР 3/75.

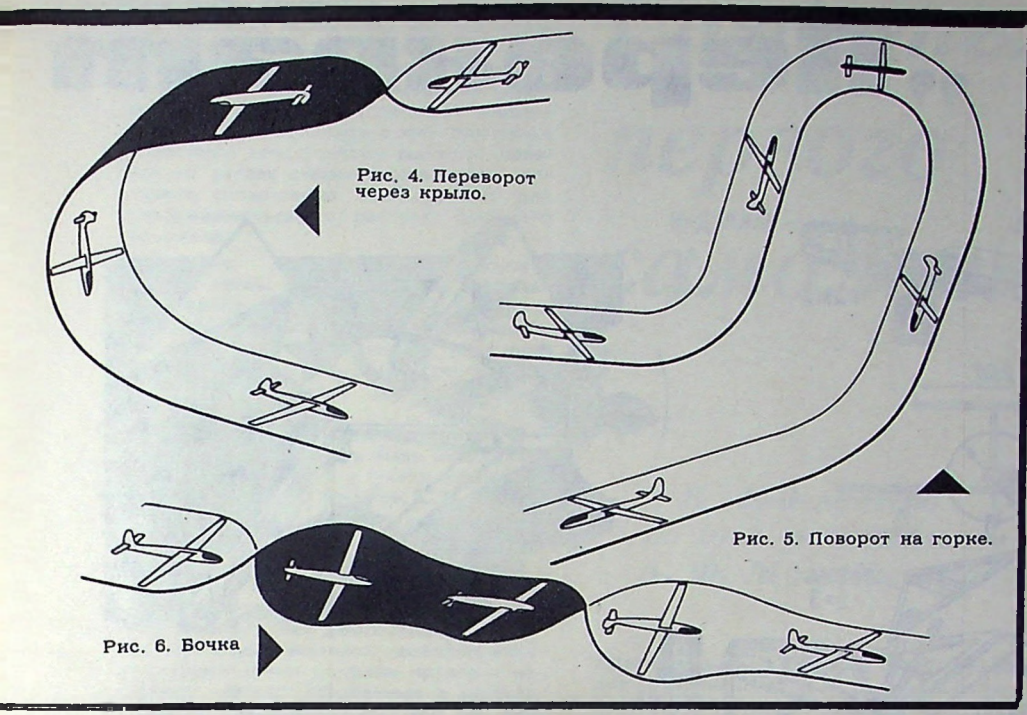


Рис. 4. Переворот через крыло.

Рис. 5. Поворот на горке.

Рис. 6. Бочка

и пилотирование

на руль высоты, чтобы угол снижения уменьшить. Если спираль выполняется с креном более 30° — рулем высоты действуют более осторожно. Лучше уменьшать крен, так как, изменяя угол снижения только рулем высоты, можно ввести модель в штопор.

Регулировку считают оконченной, когда модель правильно совершает прямолинейный полет и спирали. При обучении пилотированию основными и самыми трудными элементами являются взлет и посадка, а затем — развороты влево и вправо. Лишь отработав все эти элементы, приступают к выполнению отдельных фигур.

Оборудованный многоканальной пропорциональной аппаратурой, планер, как и моторная модель, способен выполнять много фигур, правда, все время он должен иметь запас высоты и скорости.

Остановимся на некоторых фигурах.

РАЗВОРОТЫ. При установившемся планировании против ветра, ручкой поворотов (или ручкой элеронов при многоканальной аппаратуре) короткими импульсами вводят модель в разворот. Когда крен достигнет заданной величины (15—20°) прекращают импульсы, отпустив ручку в нейтральное положение. Рулем высоты короткими импульсами время от времени поддерживают угол планирования. При пропорциональном управлении немного берут ручку руля высоты на себя, не допуская уменьшения угла планирования. Модель должна плавно разворачиваться с небольшим снижением. Из разворота ее выводят обратными действиями ручек управления.

БОКОВОЕ СКОЛЬЖЕНИЕ. Применяется как самостоятельная фигура, а также для потери высоты и уточнения расчета на посадку, когда грозит приземление с перелетом. Чтобы произвести скольжение в левую сторону, надо, сохраняя угол планирования, ручкой руля направления отвернуть нос модели вправо на 15—20° и в то же время ручкой элеронов создать левый крен 15—20°. Чтобы вывести модель из бокового скольжения, достаточно отпустить ручки в нейтральное положение. Так же выполняется скольжение в правую сторону, но действия ручками будут обратные.

СПИРАЛИ С КРЕНОМ 30—45°. Планер в крутую спираль (рис. 1) вводят так же как и в обычный разворот, но предварительно увеличивают угол планирования. Во время спирали он стремится увеличить крен и угол снижения, что парируется небольшими движениями ручек в обратную сторону. Выводят из спирали сначала уменьшая крен, а затем ручкой руля высоты устанавливают нормальное планирование.

ПЕТЛЯ. Для этой фигуры (рис. 2) необходим большой запас скорости. Поэтому модель разгоняют, увеличив угол планирования. После набора достаточной скорости, без кренов, плавно, но энергично отклоняют почти полностью ручку руля высоты на себя. В верхнем положении (когда модель на спине) отпускают ручку в нейтральное положение, а затем опять отклоняют на себя — планер переходит в пикирование. В вертикальном положении ручку отклоняют на себя еще больше и переводят модель в нормальное планирование.

ПОЛЕТ НА СПИНЕ. В нормальном планировании без крена элеронами энергично переводят планер в полет на спине (рис. 3), фиксируя его небольшим движением ручки элеронов в обратную сторону и отпуская затем в нейтральное положение. Угол планирования на спине будет больше, чем в нормальном полете. Создают его рулем высоты. После 6—10-секундного полета элеронами переводят модель в нормальное планирование.

ПЕРЕВОРОТ ЧЕРЕЗ КРЫЛО (рис. 4). В нормальном планировании элеронами энергично переводят модель в полет на спине. Когда она зафиксирована в этом положении, берут ручку руля высоты на себя и вводят ее в пикирование с последующим переводом в нормальное планирование (в обратном направлении).

ПОВОРОТ НА ГОРКЕ. Увеличив угол планирования, разгоняют модель. После набора скорости энергично берут ручку руля высоты на себя и переводят ее в крутой набор высоты под углом 80—85° (рис. 5). Постепенно она начнет терять скорость. Перед тем, как планер зависнет в верхней точке, ручкой руля направления создают вращательное движение вокруг его вертикальной оси, элеронами удерживая от крена. Когда модель окажется в вертикальном положении, носом вниз, отпускают ручку руля направления в нейтральное положение, позволяют ей в пикировании набрать скорость и, плавно отклонив ручку руля высоты на себя, переводят в нормальное планирование в обратном направлении.

БОЧКА. Если планер достаточно скоростной, то выполнить эту фигуру (рис. 6) не представляет особого труда. Увеличив угол планирования, разгоняют модель. Быстрыми движениями сначала берут немного ручку руля высоты на себя, а затем энергично отклоняют в сторону до предела ручку элеронов и в ту же сторону — ручку руля направления. При положении модели на спине коротким движением немного отклоняют от себя ручку руля высоты, возвращая затем в прежнее положение. Когда модель близка к нормальному положению, движением ручек устанавливают планирование. При достаточной скорости бочка выполняется в горизонтальной плоскости. Если же перед вводом в фигуру скорость недостаточна, бочка будет со снижением.

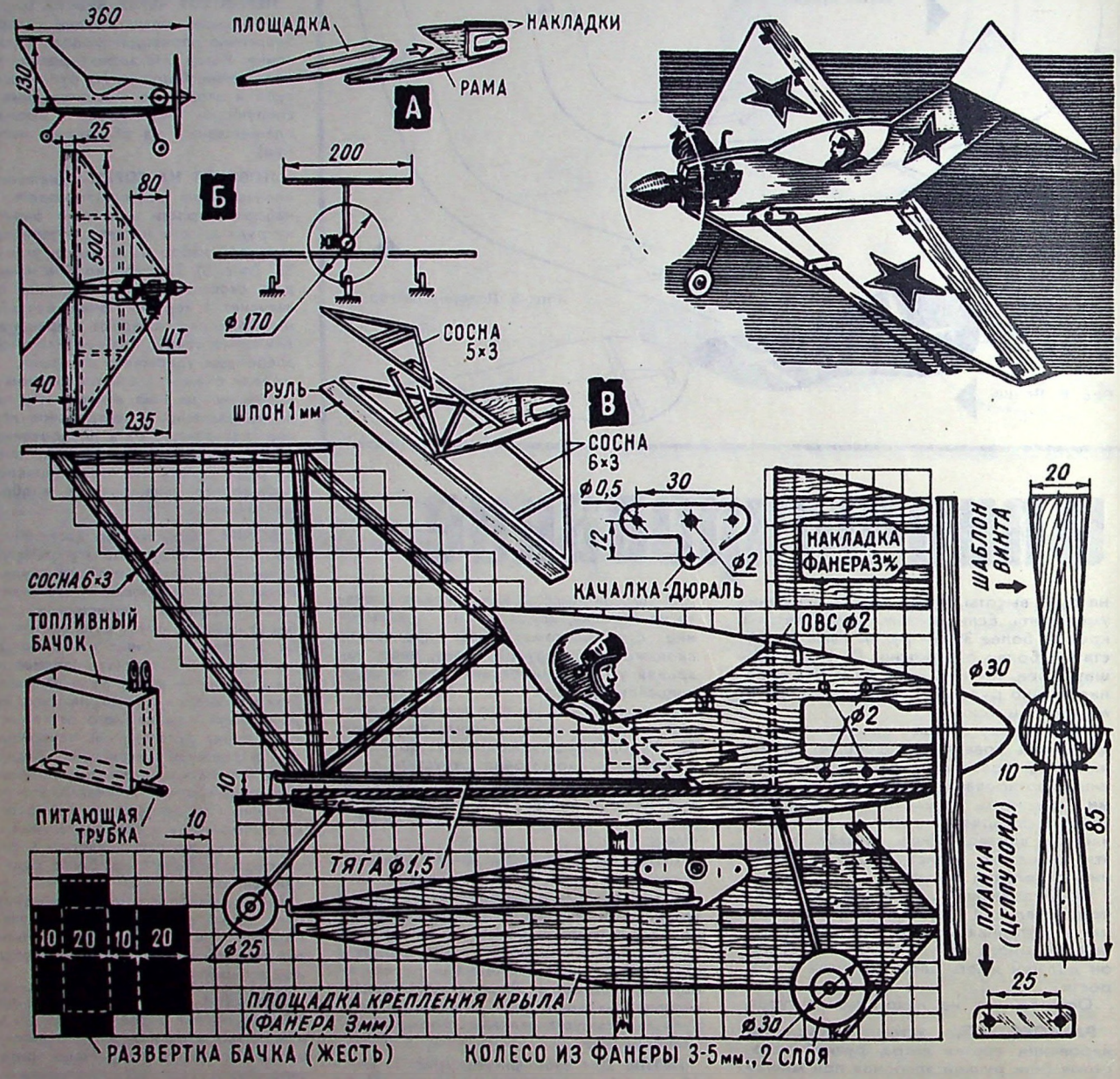
Таковы наиболее часто применяемые пилотажные фигуры радиоуправляемого планера. Кроме разворотов и спиралей, они возможны лишь при многоканальной аппаратуре управления.

ПОСАДКА. Как правило, она производится против ветра, но иногда, в вынужденных условиях, можно посадить в нужной точке по ветру. Надо зрительно запомнить глиссаду планирования и представлять себе высоту снижения на определенном пути. Когда модель выведена против ветра и уже приближается к земле, плавно отклоняют ручку руля высоты на себя так, чтобы планер без кренов коснулся земли посадочной лыжей. При одноканальном управлении крены на посадке выправляют энергичными импульсами в сторону, обратную крену.

Б. ТАРАДЕЕВ,
мастер спорта,
тренер Московского авиамодельного клуба,
В. ПОТАПОВ,
инженер

ДЛЯ ЮНЫХ АВИАМОДЕЛИСТОВ

„Перехват



Письмо в редакцию

РАКЕТЧИКИ ЖДУТ ПОМОЩИ

...ВОЗЛЕ ОБЕЛИСКА, на том самом месте, где наша планета приняла своего первого посланца в космос — Ю. А. Гагарина, в строю застыли юные ракетомоделисты нашей области. Блестят на солнце алые ленты чемпионов. Сверкающий переходящий кубок, увенчанный маленькой стальной ракетой, вручается победителям. 14-летний Женя Володин из села Липовки Базарно-Карабулакского района, завоевал диплом I степени за экспериментальную модель... Юная ракетомоделистка Таня Нишнева из города Хвалынска — второй призер по ракетопланам класса «Ястреб» — дарит свою модель ребятам из Энгельса с пожеланием организовать в местном Доме пионеров кружок.

Занятия ракетомоделизмом помогают ребятам лучше учиться в школе, определить профессию, готовиться к службе в Армии. Кружки — их уже немало — работают в Саратове, Балашове, Красном Куте и других местах. Юные ракетчики нуждаются в серьезной помощи. Кружки не обеспечены ракетными зарядами, их нигде сейчас не выпускают. Уже имеются тревожные сигналы о том, что кой-где экспериментируют свои образцы двигателей и пытаются организовать кустарное производство каждый в своем городе. Но такое решение вопроса нельзя считать удовлетворительным.

Мы предлагаем провести всесоюзный конкурс на лучшую конструкцию ракетного заряда. Для этой цели желательно

Создатель первого самолета



К 150-летию со дня рождения А. Ф. Можайского

толкающими винтами, вращаемыми механическим двигателем.

В 1873 году Можайский углубил исследования в области теории летания и, в частности, построил «аэродинамическую тележку» — весы для измерения действующих на летающий предмет аэродинамических сил. Опыты с этим прибором позволили конструктору выявить понятие об «углах атаки» летательного аппарата, совершенно необходимое для аэродинамического расчета будущего самолета.

Получив экспериментально-теоретическим путем нужные данные, Можайский приступил к постройке большого воздушного змея-планера, намереваясь подняться на нем в воздух. Размеры змея точно соответствовали расчету необходимой для этой цели подъемной силы.

В 1876 году Можайский совершил на сконструированном им змее (его буксировала запряженная в телегу тройка лошадей) несколько полетов.

Переехав осенью 1876 года в Петербург, конструктор приступил к постройке летающих моделей размерами в 1/30 — 1/40 будущего самолета. В большом столичном манеже была организована их публичная демонстрация в присутствии представителей военных властей. Двигателями служили пружины настенных часов, встроенные в модели. Один из микросамолетов нес на себе офицерский морской кортик.

Испытание прошло отлично. Четырехколесные модели безотказно взлетали силой своих воздушных винтов с гладкой поверхности (со стола) и после нескольких минут парения в воздухе плавно приземлялись на земляной пол манежа.

В конце 1876 года Можайский подал в «постоянную комиссию по применению воздухоплавания к военным целям» при Военном министерстве доклад с просьбой об отпуске средств на постройку новых моделей и их испытания — аэродинамические и для проверки относительной прочности конструкций различных вариантов. Основным защитником идей Можайского оказался привлеченный к работе в комиссии профессор Д. И. Менделеев — представленная конструктором программа была полностью утверждена.

Закончив в течение года с небольшим предусмотренную работу, 23 марта 1878 года Можайский снова обратился в Военное министерство с ходатайством об ассигновании ему суммы в 19000 рублей для создания модели «...таких размеров, на которой силою машины и направлением аппарата мог бы управлять человек», то есть на создание самолета.

Рассмотрение этого вопроса затянулось до конца года. Менделеев в нем не участвовал, а под давлением члена комиссии генерала Паукера постройку аппарата с неподвижными крыльями признали «бесперспективной». В отпуске средств было отказано. Можайский самоотверженно продолжил работы на собственные ограниченные средства.

Патент на самолет, с приложением чертежа машины, был получен Можайским от Департамента торговли и мануфактур Министерства финансов 3 ноября 1881 года. Но и этот документ ни в чем не переубедил его противников...

В 1882 году «воздухолетательный снаряд» Можайского был, наконец, построен (два легких паровых двигателя для него в 20 и 10 л. с. также были разработаны Можайским). В том же году в Красном селе под Петербургом начались его испытания. Они продолжались несколько лет. В этот период создатель аппарата принимал меры к совершенствованию его силовых установок (на Обуховском заводе он заказал новые, значительно большей мощности, двигатели) и к улучшению системы в целом.

Нельзя не отметить, что конструкция, созданная А. Ф. Можайским, как в целом, так и в отдельных деталях, имела все основные части современного самолета-моноплана: фюзеляж, крылья, рули управления, винтомоторную группу, шасси.

После четырехлетних предварительных, проверочных испытаний самолета Можайский приступил к подготовке «окончательного опыта», для чего вновь обратился в правительство с просьбой о материальной помощи — личные свои возможности к этому времени он исчерпал сполна. Однако и на это последнее ходатайство был получен отказ — работы фактически закончились.

В марте 1890 года Александр Федорович Можайский, к тому времени контр-адмирал в отставке, скончался в Петербурге.

Советский народ с гордостью вспоминает имя своего соотечественника — создателя первого в истории человечества летательного аппарата тяжелее воздуха.

Н. СЕМЕНКЕВИЧ

каната. И все то, что в своей жизни видел, наверно, каждый моряк, у Можайского рождало все новые и новые вопросы. Почему летают птицы? Почему, чем крылья птицы больше, тем дольше она парит? Имеет ли значение профиль крыла? Поселившись в деревне, отставной моряк пытался разрешить эти вопросы.

Мальчишки ловили ему птиц, он их изучал, а потом решился взлететь на воздушном змее. Летал он недалеко от дома, возле летней дачи на берегу Вуга. Вот на рисунке этот опыт: тройка лошадей мчит под горку, на облучке денщик, а на летящем змее — Можайский. Это известный рисунок, но когда видишь его почти в том месте, где происходили запечатленные на нем события, он воспринимается острее.

В Вороновице было две кузницы — село большое, придорожное, — и с помощью сельских кузнецов Можайский начал строить модель самолета. Испытывал Александр Федорович ее в Петербурге. Модель этого самолета стоит сейчас на самом видном месте в музее. А вот фотокопия «Привилегии», выданной «из Департамента Торговли и Мануфактур в 1881 году капитану 1-го ранга Александру Можайскому, на воздухолетательный снаряд». И далее в документе идет описание самого «снаряда» со всеми теми элементами, которые присущи и современным самолетам: с крыльями, хвостовым оперением, с рулями высоты и поворотов, фюзеляжем («лодкой»), шасси, винтомоторной группой.

Есть в музее фотокопии документов, знакомящих посетителей с дальнейшей работой изобретателя, с судьбой его детища, с теми препятствиями, которые оказалось гораздо сложнее преодолеть, нежели силу земного притяжения.

«Я желал быть полезным своему отечеству, — писал А. Ф. Можайский 8 июля 1878 года, — и заняться разработкой моего проекта, для чего я оставил место своего служения, отказался от другого, тоже выгодного по содержанию и карьере... Сначала я проживал и расходовал небольшие средства, затем делал долги, продавал и закладывал все, что имел ценное, даже часы и обручальные кольца, но, терпя нужду и лишения.., я трудился не для своего личного интереса, а для пользы государства...»

В нелегких условиях строил Можайский первый в мире самолет. Это был подвиг во имя науки и прогресса, подвиг во имя Родины. «Для меня лично, — говорил Генеральный конструктор Олег Константинович Антонов, — и для моих товарищей по работе Можайский был и остается примером преданности тому делу, которому мы служим».

— Музей постоянно пополняется, мы ведем переписку со многими городами страны, нам помогают шефы — военные и гражданские летчики, и скоро, надеемся, музей наш расширится, — говорит Сергей Алексеевич Хомчук, директор школы, в которой расположен музей. — Проводим лекции средн населения, готовим новых экскурсоводов. Провели авиамодельные соревнования. Всей работой музея руководит совет. К нам ездит очень много посетителей. Жизнь Александра Федоровича Можайского помогает нам воспитывать патриотов нашей Родины.

В. МОНСЕЕВ

СТАЛО УЖЕ ТРАДИЦИЕЙ, что Ферганский обком ДОСААФ проводит соревнования на кубок выдающегося советского парашютиста заслуженного мастера спорта Владислава Крестьянникова.

В очередной встрече участвовало 68 спортсменов из Минска и Барнаула, Львова и Хабаровска и, конечно же, всех среднеазиатских республик. Любопытная деталь: все участники-спортсмены совершили 86233 прыжка, наименьшее количество прыжков — 246 — у перворазрядника Валерия Швырева, наибольшее — 4910 — у известного парашютиста, мастера спорта Юрия Баранова.

Нужно сказать, что и место проведения соревнования и время выбраны как нельзя лучше: замечательная погода — ветер по высотам не превышал 1,5—2 метров в секунду, неограниченная высота... Все это способствовало достижению высоких спортивных результатов: подтвердили норму мастера спорта по обоим упражнениям 35 человек, а выполнили 9 из 27 кандидатов, 32 парашютиста сдали нормативы мастера спорта по прыжкам на точность приземления или акробатике.

Особенно приятно было наблюдать как боролись за звание мастера спорта перворазрядники и кандидаты в мастера. Они порой показывали результаты, значительно превышающие установленные нормативы.

На кубок имени В. КРЕСТЬЯННИКОВА

Например, у молодого спортсмена Владимира Приходько время комплекса в прыжках с выполнением фигур в свободном падении 8,0; 8,5 + 0,5; 8,4 + 0,5 сек.
(мастерский норматив для мужчин 10 сек. и 11 сек. для женщин); в точности приземления: 0,18; 0,09; 0,18; 0,96 м. Высокие показатели у Н. Задорожной — 9,6 сек. (средний результат трех прыжков), Н. Киселевой — 9,76, В. Зотовой — 8,6, Г. Нетесовой — 9,7. Е. Поповой — 9,8 сек. Это отрадно. И нужно сказать, что судейство было безупречным и строгим.

После четырех прыжков у Эдема Эскендерова, Владимира Пенькова, Владимира Богданова было по четыре «ноля». Решено дать дополнительные прыжки, чтобы выявить победителя, но... они все снова попали точно в «шайбу». Тогда судьям пришлось учитывать и чистоту обработки «ноля». В итоге победа досталась Владимиру Богданову.

Четырежды поразила цель и мастер спорта Лариса Корычева, представительница Военно-Воздушных Сил. Она и в остальных прыжках (групповых и с передачей эстафеты в воздухе, где учитывалась точность приземления) добилась наивысшего результата — 0,00 м и заняла первое место, опередив даже всех мужчин.

Отлично выступил и по акробатике (6,83 сек. — средний результат трех прыжков) и по прыжкам на точность приземления (0,00 м) спортсмен Воздушнодесантных войск Владимир Пеньков, он в четвертый раз стал обладателем кубка имени Владислава Крестьянникова.

Парашютисты В. Богданов, Э. Эскендеров, Ю. Баранов, П. Лучшев показали время выполнения комплекса международного класса — менее 8 секунд.

Участие сильнейших спортсменов страны в розыгрыше кубка имени В. Крестьянникова говорит о том, что эти соревнования должны стать всесоюзными, куда приглашались бы чемпионы и призеры республик, ведомств. Эти соревнования стали бы настоящим праздником, завершающим спортивный сезон.

Район Ферганы может быть и прекрасной базой не только для проведения разовых соревнований, таких как на кубок имени Крестьянникова, но и базой для подготовки в осенне-весенний период сборной страны, базой для подготовки команд Прибалтики, Ленинграда, Москвы. Здесь прекрасные условия и для рекордной работы, международных тренировочных сборов и соревнований.

П. СТОРЧИЕНКО,
заслуженный мастер спорта

Объявляют прием на первый курс:

КАЧИНСКОЕ высшее военное авиационное ордена Ленина, Краснознаменное училище летчиков имени А. Ф. Мясникова (400010, г. Волгоград, 10).

ЕЙСКОЕ высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова (353660, г. Ейск, 1, Краснодарского края).

ЧЕРНИГОВСКОЕ высшее военное авиационное училище летчиков имени Ленинского комсомола (250003, г. Чернигов, 3).

ХАРЬКОВСКОЕ высшее военное авиационное училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца (810028, г. Харьков, 28).

БОРИСОГЛЕБСКОЕ высшее военное авиационное училище летчиков (397140, г. Борисоглебск 2, Воронежской обл.).

ТАМБОВСКОЕ высшее военное авиационное училище летчиков имени М. Расковой (392004, г. Тамбов, 4).

ОРЕНБУРГСКОЕ высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени И. С. Полбина (460014, г. Оренбург, 14).

БАРНАУЛЬСКОЕ высшее военное авиационное училище летчиков имени Главного маршала авиации К. А. Вершинина (656018, г. Барнаул, 18, Алтайского края).

БАЛАШОВСКОЕ высшее военное авиационное училище летчиков (412340, г. Балашов, 3, Саратовской обл.).

СЫЗРАНСКОЕ высшее военное авиационное училище летчиков (446007, г. Сызрань, 7, Куйбышевской обл.).

ВОРОШИЛОВГРАДСКОЕ высшее военное авиационное училище штурманов имени Пролетариата Донбасса (348004, г. Ворошиловград, 4).

ЧЕЛЯБИНСКОЕ высшее военное авиационное Краснознаменное училище штурманов имени 50-летия ВЛКСМ (454015, г. Челябинск, 15).

КУРГАНСКОЕ высшее военно-политическое авиационное училище (640016, г. Курган, 16).

КИЕВСКОЕ высшее военное авиационное инженерное училище (252043, г. Киев, 43).

РИЖСКОЕ высшее военное авиационное инженерное училище имени Янова Алксниса (226031, г. Рига, 31).

ВОРОНЕЖСКОЕ высшее военное авиационное инженерное училище (394042, г. Воронеж, 42).

ХАРЬКОВСКОЕ высшее военное авиационное командное училище связи имени Ленинского комсомола Украины (310045, г. Харьков, 45).

ИРКУТСКОЕ военное авиационно-техническое училище имени 50-летия ВЛКСМ (664036, г. Иркутск, 36).

ТАМБОВСКОЕ военное авиационно-техническое ордена Ленина Краснознаменное училище имени Ф. Э. Дзержинского (392006, г. Тамбов, 6).

КАЛИНИНГРАДСКОЕ военное авиационно-техническое училище (236023, г. Калининград, 23, обл.).

ВАСИЛЬКОВСКОЕ военное авиационно-техническое училище имени 50-летия Ленинского комсомола Украины (255130, г. Васильков, 3, Киевской обл.).

1-е ХАРЬКОВСКОЕ военное авиационно-техническое Краснознаменное училище (310048, г. Харьков, 48).

ПЕРМСКОЕ военное авиационно-техническое училище имени Ленинского комсомола (614012, г. Пермь, 12).

АЧИНСКОЕ военное авиационно-техническое училище (662100, г. Ачинск, 1, Красноярского края).

НЕБО ЗОВЕТ



В военные авиационные училища принимаются лица мужского пола из числа гражданской молодежи, солдат, сержантов и старшин всех родов войск, независимо от военной специальности и срока службы в армии, выпускников суворовских военных училищ, имеющих законченное среднее образование, годных по состоянию здоровья к обучению в училище и успешно сдавших вступительные экзамены. В военно-учебные заведения ВВС принимаются также прапорщики, мичманы, прослужившие на должностях не менее трех лет, и военнослужащие сверхсрочной службы по истечении срока сверхсрочной службы, указанного в первом обязательстве.

Возраст принимаемых кандидатов в авиаучилища установлен для военнослужащих срочной службы и гражданской молодежи от 17 до 21 года и определяется по состоянию на 1 сентября года приема. Прапорщики, мичманы принимаются на обучение в возрасте до 25 лет, за исключением летных училищ, в которые возраст для этих категорий кандидатов установлен не старше 23 лет, военнослужащие сверхсрочной службы до 23 лет.

Юноши, желающие поступить в военные авиационные училища, подают об этом заявление в районный военный комиссариат по месту жительства или непосредственно начальнику избранного авиаучилища до 30 апреля года поступления.

Военнослужащие сверхсрочной и срочной службы подают рапорты по команде на имя командира части до 30 марта года поступления. Прапорщики и мичманы подают рапорты по команде на имя командира части не позднее 1 декабря года, предшествующего году поступления.

К заявлению прилагаются документы, предусмотренные правилами приема. Подлинники документов об образовании и рождении, если они не прилагались к заявлению, а для гражданских лиц, кроме того паспорт, военный билет или приписное свидетельство предъявляются кандидатами в приемную комиссию при личной явке в училище.

Выезд кандидатов в училище производится в сроки, установленные для сдачи вступительных экзаменов, по вызову училищ через военкоматы и командиров частей, которые выдают им документы на бесплатный проезд. Кандидаты, прибывшие в училище, обеспечиваются бесплатным питанием и общежитием.

Конкурсные вступительные экзамены в высших летных и инженерных училищах ВВС проводятся в объеме программы средней школы по математике (письменно и устно), физике (устно), русскому языку и литературе (письменно). В Курганском высшем военно-политическом авиационном училище — по истории СССР (устно), русскому языку и литературе (письменно), математике (устно) и географии (устно).

В средних авиаучилищах вступительные экзамены проводятся по двум предметам: русскому языку и литературе (письменно) и математике (устно). Кандидаты из гражданской молодежи, кроме того, проверяются по физической подготовке в объеме требований отдельных норм комплекса ГТО СССР.

Вступительные экзамены проводятся с 10 по 30 июля.

Лица, награжденные по окончании средней школы золотой (серебряной) медалью или окончившие среднее специальное учебное заведение с дипломом с отличием, при поступлении в высшие военные авиационные училища сдают экзамены только по математике (письменно или устно). При сдаче экзаменов по этой дисциплине на «отлично» от дальнейших экзаменов освобождаются. Эти же лица при поступлении в средние военные авиационные училища зачисляются на обучение без сдачи вступительных экзаменов. Выпускники средней школы, награжденные похвальной грамотой «За особые успехи в изучении отдельных предметов», при поступлении в средние военные авиационные училища от сдачи экзаменов по этим дисциплинам освобождаются.

Кроме того, без вступительных экзаменов в высшие военные авиационные училища могут быть зачислены лица, успешно (на «хорошо» и «отлично») окончившие первый и последующие курсы гражданских вузов соответствующего профиля и специальности и отвечающие другим требованиям для поступления в военно-учебные заведения.

Военнослужащие срочной и сверхсрочной службы, являющиеся отличниками боевой и политической подготовки (не менее одного года) и объявленные в приказе по войсковой части, принимаются в авиационные училища вне конкурса при условии положительной сдачи вступительных экзаменов. Так же принимаются в училища вне конкурса военнослужащие сверхсрочной службы — при поступлении в средние военные училища. Кандидаты, направленные на учебу по общесоюзным комсомольским путевкам, выдаваемым районными и городскими комитетами комсомола, политическими отделами частей, передовые рабочие и колхозники пользуются преимущественным правом на конкурсе среди абитуриентов, получивших одинаковое количество баллов. Также преимущественным правом при поступлении в авиаучилище среди лиц, получивших одинаковое общее количество баллов на экзаменах, пользуются выпускники юношеских военно-патриотических школ при военных училищах, лица из числа гражданской молодежи, награжденные после окончания средней школы похвальными грамотами, представившие документы об активном участии в школьных и других кружках, в олимпиадах, конкурсах и смотрах, проводимых высшими учебными заведениями и организациями.

Конкурсный отбор кандидатов из числа военнослужащих и гражданской молодежи производится раздельно в соответствии с общим количеством баллов, слагаемых из оценок, полученных на вступительных экзаменах, и средней арифметической оценки по всем дисциплинам из документа о среднем образовании.

Сроки обучения в высших летных и военно-политическом, в командном училище связи и Воронежском (кроме отделения метеорологии) училищах — 4 года; в высших инженерных, в Воронежском (на отделении метеорологии) училищах — 5 лет; в средних авиационных училищах 3 года.

В Воронежское инженерное и Харьковское командное училище связи в 1975 году прием кандидатов производится на отделения подготовки специалистов с высшим инженерным и средним техническим образованием.

За время обучения курсантам ежегодно предоставляются двухнедельные каникулы и месячный отпуск с бесплатным проездом по окончании учебного года. Окончившим училище присваивается звание «лейтенант», «лейтенант-инженер» или «лейтенант технической службы» и выдается общесоюзный диплом с присвоением квалификации летчика-инженера (штурмана-инженера), инженера, офицера-политработника с высшим образованием по окончании высших училищ, техника соответствующей специальности — по окончании средних авиационных училищ.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 3 1975

Навстречу 30-летию Победы

Шире размах социалистического соревнования 1

Г. Шатунов. Во имя Победы . 2

Н. Денисов. Звезды победного года 4

Л. Щипахина. Стихи 6

Г. Маркова. Лена, Юша и Саша 8

П. Козлов. Строители «летающих танков» 11

И. Давыдов. Их звездный час 14

М. Федотовских. Мое небо . 16

В. Беленький. 22 приземления точно в цель 18

Девиз Спартакиады: «Готов к труду и обороне СССР» . . 20

М. Ромашова. Подарки летчикам-фронтовикам 20

Москвичи готовятся к финалу 22

М. Львов. Воспитывается характер бойца 24

В. Усольцев. Мечта сбылась . 24

А. Винокуров. Спортсмен, тренер, друг 26

За массовость и мастерство . 27

Ю. Комицын. Имени Чкалова 28

И. Жарковский. Когда руководитель не служит примером 31

Самолеты второй мировой войны 32

В. Аветисов, Н. Волошин. Птицеподобные машины . . . 34

Б. Тарадеев, В. Потапов. Модель планера: регулировка и пилотирование 36

В. Матвеев. «Перехватчик» . 38

С. Иванов. Авиамодельный клуб в Йошкар-Оле . . . 39

И. Жуланов. 67-я Генеральная конференция ФАИ 40

Н. Семенкевич. Создатель первого самолета 40

В. Моисеев. Музей в Вороновице 40

П. Сторчиенко. На кубок имени В. Крестьянникова . . 42

Небо зовет (условия приема в военные авиационные училища) 42

На 1-й стр. обложки: Чемпионка СССР, неоднократная рекордсменка мира мастер спорта Зинаида Курицына (ВДВ).

На 4-й стр. обложки: Весна в Узбекистане. Фото мастера спорта Ч. Аджиева.

БОМБА В САМОЛЕТЕ

На волосок от смерти находились 85 пассажиров, летевшие на самолете Британских авиалиний из Белфаста в Лондон. Неизвестный, позвонивший по телефону, предупредил власти о том, что на борту самолета находится бомба.

Самолет совершил вынужденную посадку в Манчестере. Бомбу весом в два фунта, завернутую в бумагу, нашли под одним из кресел.

ДОРОГАЯ ПОСАДКА

В аэропорту американского города Чаттануга (штат Теннеси) попросил разрешения на экстренную посадку для заправки горючим небольшой двухмоторный частный самолет. Внимание представителей аэродромной полиции, осматривавших самолет, привлек резкий дурманящий запах, исходивший от груза. При осмотре в самолете обнаружили 100 пакетов наркотика — марихуаны, общим весом в 3,5 тонны и стоимостью в 2,4 млн. долларов.

Контрабандный груз был конфискован, а владельцы самолета угодили в тюрьму.

ВЕРТОЛЕТ И ЛОШАДЬ

Не в первый раз покладистая Сильвия везла воз своего хозяина к месту дровозаготовок, но однажды, увидев на пути разбушевавшийся поток горной реки, испугалась и свалилась с узкого мостика в ее русло.

Попытка хозяина и оказавшихся рядом рабочих спасти лошадь помогла лишь частично. Пугливую Сильвию удалось извлечь из реки и водворить на узком выступе у подножия крутой скалы, но лошадь решительно отказывалась сдвинуться с места, боясь снова оказаться в бушующем потоке.

Пришлось обратиться к альпийской спасательной службе, которая прислала вертолет. Сильвия, хотя и пережила неожиданное приключение, но осталась целой и невредимой.

ПОМОЩНИК ПИЛОТА

В США разработан новый прибор, облегчающий посадку самолетов и вертолетов. Действие «Талара» — так назван новый «помощник» пилотов — заключается в посылке сигналов соответствующей интенсивности, с помощью которых пилот определяет свое положение относительно посадочного поля. Эти сигналы принимаются обычными навигационными приборами.

ЛЕГО СМЕСЬ

НАРКОТИКИ С НЕБА

Строительного рабочего, гулявшего вечером в лесу южнее Стокгольма, чуть не убил чемодан, сброшенный с низко летящего спортивного самолета. В чемодане были уложены пластмассовые пакеты, содержавшие белый порошок. Полиция установила, что это был героин, который хотели ввезти в страну контрабандой.

ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ ОБЛАКОВ

В Англии сконструирован специальный научно-исследовательский самолет, предназначенный для изучения облаков и туч. «Геркулес», так назван этот самолет, вступил в эксплуатацию в прошлом году. На его борту находятся специальные стереофонические камеры и другие необходимые приборы. Они помогут метеорологам изучить динамику образований и движений облаков и туч.

РЕДКИЕ ПАССАЖИРЫ

Нынешней осенью ласточки из Швейцарии, ФРГ и некоторых других западных стран совершили свой перелет к теплым южным морям... на самолетах.

По неведомым причинам ласточки в эту осень не полетели, как всегда, на юг. Неожиданно рано наступившие холода, особенно в горных районах Швейцарии, захватили пернатых врасплох. Птицам угрожала гибель, и многие из них действительно погибали. Помогли ласточкам члены общества защиты животных.

Ослабевших и полузамерзших птиц, собиравшихся по 20 в гнезда, отлавливали и, поместив в специальных клетках, грузили на самолеты, отправлявшиеся в Италию, Испанию и на французскую Ривьеру, где их выпускали на волю. Но оказавшиеся на воле птицы отказывались лететь и погибали.

Орнитологи не могут пока разгадать это загадочное явление, предполагают, что после полета в самолете ласточки потеряли ориентацию.

НАПОМИНАЕМ:

Подписка на журнал «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» принимается без всяких ограничений с любого месяца.

Подписная плата за год — 3 р. 60 коп., за 6 месяцев — 1 р. 80 коп.

Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

107066. Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-66-96, 261-66-08, 261-66-35, 261-73-07

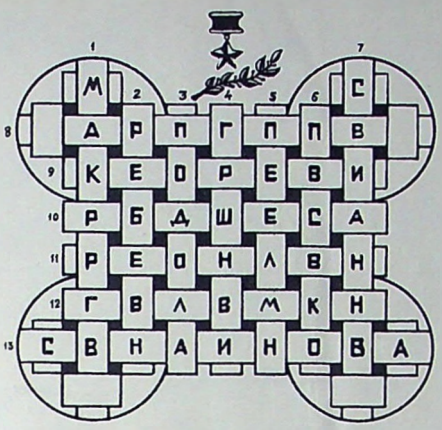
Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, М. И. ГОЛЫШЕВ (заместитель главного редактора), Н. Н. ЖАРКОВСКИЙ, Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, Б.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

Художественный редактор Л. Шарапова. Корректор М. Ромашова.

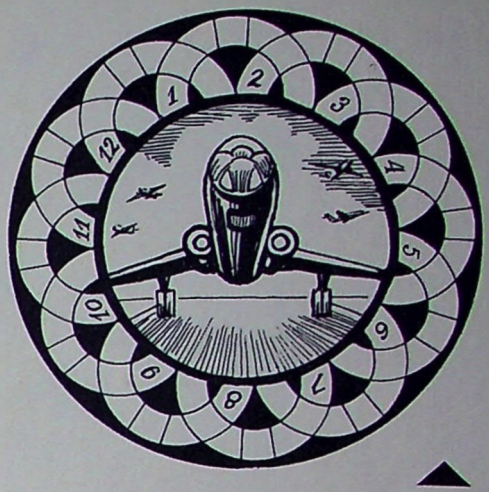
Издательство ДОСААФ

Сдано в производство 22.1.75 г. Подписано в печать 17.2.75 г. 60×90¹/₈, 6. л. 5,5 п. л. Г-72014. Тир. 70 000 экз. Зак. 2726. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата







ЛЕТЧИЦЫ-ГЕРОИНИ

Назовите 13 летчиц женского гвардейского полка ночных бомбардировщиков, Героев Советского Союза.

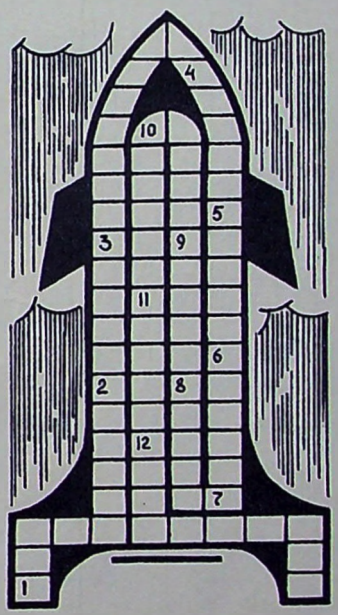
Составил Ф. СТОЯНОВ
Ленинград



КОСМИЧЕСКИЙ ЧАЙНВОРД

1. Советский космонавт. 2. Планета Солнечной системы. 3. Наука о строении и развитии небесных тел. 4. Космический позывной В. Быковского. 5. Советский космонавт. 6. Название корабля, на котором летал Ю. Гагарин. 7. Вселенная. 8. Место, где была создана одна из первых в России обсерваторий. 9. Пояс созвездий, по которому Солнце совершает свой видимый годовой путь. 10. Родина первого космонавта. 11. Путь, по которому движется небесное тело. 12. Советский астроном.

Составил Е. ФУДАШКИН
д. Волково, Смоленской обл.



КРОССВОРД

1. Советский авиаконструктор. 2. Член экипажа самолета «Страна Советов», совершившего перелет Москва — Нью-Йорк. 3. Летчик, один из первых Героев Советского Союза. 4. Предельная высота полета. 5. Известный полярный летчик, Герой Советского Союза. 6. Конструктор авиадвигателей. 7. Летчик, участник большого перелета в 1930 году. 8. Комплекс фигурных полетов. 9. Летчик-североморец, дважды Герой Советского Союза. 10. Космонавт. 11. Тип конструкции фюзеляжа. 12. Автор книги «Служу Родине».

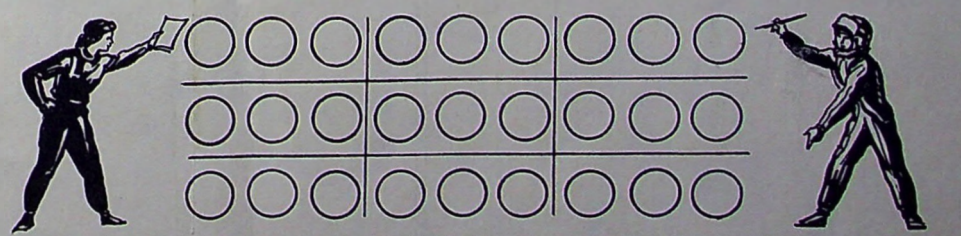
Составил И. ШУСТВАЛЬ

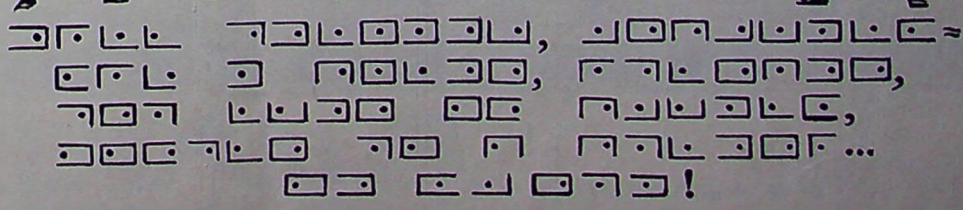
ГОЛОВОЛОМКА

Впишите в кружки шесть слов следующего значения: одна из геометрических характеристик крыла; неподвижная часть вертикального оперения самолета; авиаподразделение; привод к рулям управления; фигура пилотажа; старт ракеты.

Эти слова помогут вам прочесть высказывание заслуженного летчика-испытателя Героя Советского Союза Г. Седова.

Составил В. ШЕСТАКОВ
Архангельск







Индекс
70450

Цена
30 коп.





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АПРЕЛЬ 4 1975

30 лет Победы

СРАЖАЮЩАЯСЯ

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ война занимает особое место в героической истории советского народа и его боевого авангарда — Коммунистической партии. Она была самой тяжелой и самой жестокой из всех войн, когда-либо пережитых нашей Родиной, самым крупным военным столкновением социализма с ударными силами империализма. С нашей стороны это была война за свободу и независимость первого в мире рабоче-крестьянского государства, за социализм.

Такой характер и такая социально-политическая сущность Великой Отечественной войны предопределили ту роль, которую призвана была сыграть и сыграла в ней ленинская партия коммунистов. Она выступила в этой войне, говорил Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев, «великим вождем, организатором и полководцем советского народа». Минувшие с той грозной поры десятилетия еще раз подтвердили: политика партии, ее руководящая и направляющая деятельность — главный источник и главное условие всемирно-исторической победы Советского Союза в Великой Отечественной войне.

ВЕРОЛОМНОЕ НАПАДЕНИЕ фашистской Германии на СССР потребовало от нашей партии, как партии правящей, быстро выработать четкую программу скорейшей военной перестройки всей жизни страны, мобилизации всех сил и средств на эффективный отпор врагу. В труднейших условиях пусть временных, но существенных неудач на фронте, партия руководствовалась сформулированным В. И. Лениным правилом: «...Раз дело дошло до войны, то все должно быть подчинено интересам войны, вся внутренняя жизнь страны должна быть подчинена войне, ни малейшее колебание на этот счет недопустимо».

Учение В. И. Ленина о защите социалистического Отечества стало фундаментом всей деятельности партии в годы войны. Ими была пронизана изданная уже 29 июня 1941 года директива ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР — основной программный документ перестройки страны на военный лад. «Все для фронта, все для победы!» — этот мобилизующий призыв партии и правительства стал боевым лозунгом воинов армии и флота, тружеников городов и сел на весь период войны.

Война, особенно на начальном своем этапе, по-разному вошла в судьбы советских людей, по-разному отразилась на их делах, помыслах, настроении. Но с первого ее дня в нашем народе жила глубокая вера в победу над ненавистным врагом. Всенародная убежденность в правоте великого дела защиты Родины, сознание миллионными массами того, что это святое дело находится в надежных руках великой ленинской партии коммунистов, ее боевые политические лозунги и всеохватывающая деятельность — вот что питало прежде всего настроения оптимизма и уверенности в советском обществе.

Опираясь на ленинское военно-теоретическое наследие, партия разработала и осуществила научно-обоснованную программу мобилизации всех сил народа на разгром врага.

Главным в деятельности партии по превращению страны в единый боевой лагерь должна была стать и стала военно-мобилизационная работа, укрепление и усиление действующей армии. Другой важной задачей явилась перестройка работы тыла, перевод народного хозяйства на военные рельсы, увеличение выпуска оборонной продукции. Важной составной частью деятельности партии было, далее, всемерное развертывание партизанского движения на временно захваченной врагом территории. Наконец, превращение страны в единый боевой лагерь требовало перестройки всей идейно-политической работы. Партия оказалась на высоте новых требований и успешно решила вставшие перед ней необычайно сложные задачи.

На крутых поворотах истории, каким является война, в период острейшей борьбы с реакционными силами «идеалом партии пролетариата является, — учил В. И. Ленин, — воюющая партия». Чтобы на деле стать таковой, партия перегруппировала свои ряды, перестроила всю свою деятельность применительно к условиям военного времени, в интересах достижения победы.

В чем выразилась такая перестройка? Прежде всего в усилении организационного централизма партии, в перераспределении ее сил в соответствии с требованиями войны, в повышении партийной дисциплины и ответственности за безусловное выполнение принимаемых решений. Условия войны вызвали к жизни чрезвычайные формы партийного руководства страной, Вооруженными Силами, народным хозяйством, борьбой патриотов на захваченной врагом территории.

Высшим органом военно-политического руководства стал созданный по решению Политбюро ЦК ВКП(б) Государственный Комитет Обороны (ГКО) во главе с И. В. Сталиным. В прифронтовых городах, которым угрожала опасность вражеского захвата, создавались городские комитеты обороны. Они действовали более чем в 60 городах и полностью себя оправдали.

Чрезвычайная форма партийного руководства вводилась в Вооруженных Силах. Ею стал институт военных комиссаров, учрежденный решением Политбюро ЦК ВКП(б) от 16 июля 1941 года. На комиссаров возлагалась огромная ответственность. Они олицетворяли собой в армии и на флоте непреклонную волю партии, ее решимость разгромить фашистских захватчиков, отстоять завоевания социализма. В октябре 1942 года, когда командиры приобрели опыт руководства боевой деятельностью и воспитания личного состава, институт военных комиссаров был заменен институтом заместителей командиров по политической части.

Сложность обстановки, необходимость быстрого перевода экономики на военные рельсы, максимального увеличения продукции для нужд фронта потребовали также перестройки партийного руководства народным хозяйством. В партийных комитетах были укреплены старые и созданы новые отраслевые отделы по оборонной промышленности. В индустриальных центрах и на крупных оборонных предприятиях действовали уполномоченные ГКО и Госплана, ставшего подлинным штабом военной экономики. Кроме того, на наиболее важных предприятиях была развернута сеть парторгов ЦК ВКП(б), ЦК компартий союзных республик, крайкомов и обкомов. Появились чрезвычайные органы партийного руководства и в сельском хозяйстве. Ими стали политотделы при МТС и совхозах, политуправления при союзных и республиканских наркоматах земледелия и совхозов, политсекторы при краевых и областных земельных управлениях.

Наконец, руководство партии явилось важнейшим условием развертывания всенародной борьбы на захваченной врагом территории. Создавались подпольные партийные организации, призванные возглавить патриотическое движение миллионов, создать партизанские отряды и группы, вести их на борьбу с врагом, осуществлять политическую работу среди населения временно оккупированных районов.

Так партия перестроила свои ряды и свою деятельность, стала подлинно сражающейся партией.

КАКИЕ БЫ задачи ни решала партия в суровую военную пору, она основные свои усилия сосредоточивала на главном — на укреплении армии и флота, обеспечении фронта

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

4 (295) 1975

© «Крылья Родины», 1975.

ПАРТИЯ



всем необходимым для разгрома врага. В интересах фронта она перераспределяла и свои собственные силы. Уже в первые шесть месяцев войны в армию и на флот было направлено по решению ЦК партии 8 800 руководящих партийных работников, а в ряды армейских и флотских парторганизаций влилось более 1 миллиона 100 тысяч коммунистов. В Вооруженные Силы ушла подавляющая часть коммунистов, годных к военной службе. Такого единодушия и такого патриотизма не знала ни одна правящая партия, кроме нашей.

Безграничное доверие партия снискала беззаветным служением народу, своей титанической деятельностью, своим массовым героизмом. У коммунистов не было и не могло быть каких-либо привилегий, кроме одной — быть в первых рядах сражающихся и первыми отдать свою жизнь за Родину. В самые критические моменты боя звучал на поле брани набатный призыв: «Коммунисты, вперед!». Этот призыв был и остается символом сражающейся партии, ярким показателем ее нравственной чистоты, великого мужества и героизма.

Время донесло до нас множество примеров массового героизма и самопожертвования коммунистов. В боях под Новгородом политрук А. Панкратов в критический момент, когда не было иного выхода, с возгласом «Вперед!» бросился на вражеский пулемет и грудью прикрыл товарищей от его огня. Подвиг коммуниста летчика-истребителя А. Горовца не имеет равных себе в истории авиации. В одном бою он сбил девять фашистских самолетов! В тяжелую пору обороны Севастополя враг подошел к одной из наших зенитных батарей. Комиссар батареи А. Донюшкин созвал открытое партийное собрание. Оно постановило: «Высоту не сдадим... Победа или смерть — закон каждого коммуниста на фронте».

И этот закон был нерушим. За годы войны партия потеряла 3 миллиона своих сынов и дочерей. Но партия не ослабевала. В ходе войны ее ряды пополнили 5 миллионов советских людей. Причем, наибольший приток желающих вступить в партию падает на самый трудный период войны. Отправляясь в бой, многие воины писали: «Если погибну, прошу считать меня коммунистом».

В такой поддержке партия черпала новые силы, неизменно направляя их на дальнейшее укрепление армии и флота. Их арсенал уже в ходе войны пополнился самыми современными образцами оружия и боевой техники. Особенно быстро развивались авиация, бронетанковые войска, реактивная артиллерия. Совершенствовалась организационная структура Вооруженных Сил, неизменно улучшались их пополнение, подготовка командных, политических и инженерно-технических кадров. Партия, созданные ею органы политического и военного руководства были мозгом и душой организации всех памятных сражений: героической эпопеи под Брестом, Москвой, Ленинградом, Сталинградом, Одессой, Севастополем, беспримерной Курской битвы, сокрушающих наступательных операций 1944 года и заключительного этапа Великой Отечественной войны.

Партия всемерно поддерживала развитие передовой военной мысли, творческую инициативу военных кадров, требовала постоянного учета и широкого использования на практике всего ценного, что давал опыт войны. Руководство партии сыграло и играет выдающуюся роль в создании и развитии советской военной доктрины, советской военной науки и искусства, которые показали свое полное превосходство над военной наукой и искусством гитлеровской Германии.

Титаническая деятельность партии в действующей армии подкреплялась усилиями местных партийных организаций по оказанию помощи фронту, мобилизации материальных, финансовых и людских ресурсов на разгром врага. Огромное значение имела мобилизация населения прифронтовых районов на строительство оборонительных сооружений. Только летом и осенью 1941 года участие в оборонительных работах приняли около 10 миллионов советских людей.

По инициативе местных партийных организаций рождались и другие формы конкретной помощи действующей армии. Именно так возникли истребительные батальоны по борьбе с вражескими парашютистами и диверсантами. В 1941 году около 1350 таких батальонов, насчитывавших в своих рядах более 250 тысяч человек, вошло в действующую армию.

Много славных страниц в героическую летопись Великой Отечественной войны вписали народные ополченцы. Народное ополчение возникло по инициативе ленинградской партийной организации. Летом и осенью 1941 года было сформировано 60 дивизий, 200 отдельных полков народного ополчения, в рядах которых насчитывалось около 2 миллионов бойцов.

Для оказания все более действенной помощи действующей армии, партия всемерно развертывает партизанское движение в тылу врага. Решением ГКО от 30 мая 1942 года при Ставке Верховного Главнокомандования создается Центральный штаб партизанского движения во главе с членом ЦК ВКП(б) П. Пономаренко. Вслед за этим образуется ряд республиканских и областных штабов партизанского движения, которые возглавляли члены ЦК компартий союзных республик, крайкомов и обкомов.

Чтобы увеличить размах партизанского движения, повысить его эффективность, укреплялась и сеть подпольных партийных органов. В 1943 году на Украине действовало 15 обкомов, около 150 окружкомов, горкомов, райкомов и других подпольных партийных органов. В Белоруссии к концу 1943 года вели подпольную работу 10 обкомов, более 140 горкомов, межрайкомов, райкомов и других нелегальных партийных органов. Подпольные партийные комитеты действовали и во всех других союзных республиках и областях, подвергшихся временной оккупации. Действовали героически, самоотверженно, с большой пользой для организации и ведения священной народной войны.

Под руководством партии партизанское движение набирало силу. К концу 1941 года на оккупированной врагом территории действовало более двух тысяч партизанских отрядов общей численностью свыше 90 тысяч человек и значительное количество боевых групп. К концу 1943 года численность партизан, несмотря на большие потери, превысила 250 тысяч человек.

Организуя подготовку резервов для Вооруженных Сил, партия широко использовала общественные организации страны



Начальник Центрального штаба партизанского движения секретарь ЦК КП(б) Белоруссии П. К. Пономаренко (в центре) среди белорусских партизан.

и, прежде всего, Осоавиахим. По заданию партии и правительства аэроклубы Осоавиахима подготовили большой контингент летчиков и парашютистов. Организации патриотического Общества активно содействовали развертыванию Всевобуча, помогали партийным органам и военному командованию в подготовке и формировании частей народного ополчения, истребительных батальонов. Воспитанники Осоавиахима героически сражались в частях всех родов войск.

НЕВОЗМОЖНО даже мысленным взором охватить всю деятельность партии в годы войны. Став подлинно сражающейся партией, она не ослабляла, а постоянно усиливала руководство нашим народным хозяйством. Ее влияние, направляющая роль были решающим фактором на всех этапах — от перестройки экономики на военный лад до развертывания и неуклонного наращивания оборонного производства.

Под руководством партии советский народ совершил великий трудовой подвиг и обеспечил фронт и тыл всем необходимым. По воле партии было развернуто военное производство и значительно повышена загрузка промышленных предприятий в центре страны. Даже города, находившиеся, по существу, в осадном положении, ковали оружие победы.

Под руководством партии было осуществлено великое перемещение индустрии на Восток страны. Около полутора миллионов вагонов с грузами и людьми ушло в восточные районы. Только за первые полгода войны туда было вывезено 1523 промышленных предприятия, в том числе 1360 крупных, эвакуировано более 10 миллионов человек. В сжатые сроки осуществлялись демонтаж и монтаж оборудования. Нередко под открытым небом, когда еще возводились стены зданий, заводы приступали к выпуску продукции. Восток стал главным военно-промышленным арсеналом страны, на него уже к исходу первого года войны приходилось три четверти производства всей боевой техники, вооружения и боеприпасов.

Так под руководством партии фронт и тыл сжались в один могучий кулак. Говоря об этом, товарищ Л. И. Брежнев отмечал: «Было трудно всем. Люди недоедали и недосыпали. Жены работали в цехах вместо мужей, дети вставали у станков вместо отцов. Но ни на минуту не переставало биться индустриальное сердце Родины. Наши заводы дали Советской Армии оружие, с помощью которого была раздавлена военная машина гитлеровского фашизма, опиравшаяся на промышленную мощь почти всей Европы. Наши колхозы и совхозы, несмотря на острую нехватку рабочих рук и сельскохозяйственных машин, несмотря на резкое сокращение посевных площадей, дали стране хлеб для победы. Это был гражданский, патриотический подвиг народа».

За годы войны наша промышленность выпустила 488 тысяч орудий, 104 тысячи танков и самоходных орудий, 137 тысяч самолетов. В целом Советский Союз за годы войны произвел военной техники почти вдвое больше, чем фашистская Германия.

За этими цифрами — героический труд народа и героический труд партии, мудрость ее ленинской политики. Несмотря на то, что основные партийные кадры находились в армии, сила партийного влияния в тылу не ослабевала, а возрастала. В 1943—1944 годах, к примеру, число коммунистов в промышленности увеличилось почти на 45 процентов.

Рост партийного влияния происходил, естественно, и в армии и на флоте. Если в начальный период войны коммунистом являлся каждый девятый воин, то к концу войны это гордое звание носил уже каждый четвертый воин.

Ряды коммунистов подкрепляли и пополняли комсомольцы. Более 3,5 миллиона своих членов послал ленинский комсомол в армию и на флот. Многие из них были хорошо подготовленными бойцами, прошедшими через созданную в годы войны систему Всевобуча. Только с октября 1941 года по декабрь 1943 года в этой системе прошли обучение 5,5 миллиона человек.

ПАРТИЯ развернула и непрерывно вела огромную идейно-воспитательную работу на фронте и в тылу. Марксистско-ленинская идеология партии, идеи советского патриотизма и пролетарского интернационализма противостояли человеконенавистнической, национал-шовинистской идеологии фашистской партии и гитлеровского государства. Победу одержала наша социалистическая идеология. И в этом заслуга нашей партии. Она еще в предвоенные годы идейно подготовила советский народ к защите социалистического Отечества. Во время войны идейно-воспитательную работу постоянно вели политорганы и партийные организации, политработники, пропагандисты и агитаторы, партийные и комсомольские активисты, работники печати и радио, деятели литературы и искусства. Все формы воспитательного воздействия партия направляла на подъем боевого духа советских людей, мобилизацию их на разгром врага.

В бессмертном подвиге советского народа воплощен великий подвиг его боевого авангарда — нашей ленинской Коммунистической партии. Не случайно среди более чем одиннадцати тысяч Героев Советского Союза почти три четверти — коммунисты. Партия с честью оправдала надежды и чаяния народные, высоко пронесла фронтовыми дорогами свое марксистско-ленинское знамя. Она показала яркий пример верности интернациональному долгу. По воле партии, под руководством партии советский народ освободил от фашистского порабощения многие народы Европы и пришел к своей всемирно-исторической Победе.

Готовясь отметить 30-летие разгрома фашистской Германии, советские люди с горячей любовью, искренней признательностью, глубочайшей благодарностью обращают свои взоры к родной Коммунистической партии — вдохновителю и организатору всех наших побед и свершений.

Капитан 1 ранга Н. ШУМИХИН,
кандидат философских наук

Слагаемые Великой Победы

ОНИ ПОТУШИЛИ ОГНИ БЕРЛИНА

В начале августа 1941 года, когда гитлеровцы на весь мир трезвонили о разгроме Красной армии, о близкой победе, выдавая желаемое за действительное, ночами над Берлином стали появляться бомбардировщики, из которых сыпались серии бомб на военные объекты столицы фашистской Германии. Геббельсовские пропагандисты объявили, что эти налеты совершает английская авиация. Однако англичане заявили, что их Военно-Воздушные силы к этим налетам никакого отношения не имеют. Врагу пришлось признать, что Берлин бомбили самолеты Советских Военно-Воздушных Сил, об уничтожении которых громогласно и неоднократно трубили гитлеровцы.

Действительно, Берлин бомбили краснозвездные, советские бомбардировщики. Первый налет был совершен экипажами дальних бомбардировщиков под командованием Героя Советского Союза полковника Евгения Николаевича Преображенского в ночь с 7 на 8 августа 1941 года. Враг никак не ожидал дерзкого по своему замыслу налета на Берлин, и столица фашистского рейха была даже освещена. Впрочем, средствами противовоздушной обороны город прикрывался очень значительными, и прорыв в городскую черту для бомбардировщиков был весьма трудным и опасным. Советские самолеты ДБ-3 появились над Берлином на высоте 6000 метров, сбросили бомбы, город сразу погрузился во тьму, а вражеские зенитки открыли яростный огонь по смельчакам.

Налеты на логово фашистского зверя продолжались и в последующие дни. Целых тридцать суток враг не знал покоя в своей столице, советские бомбардировщики прорывались к городу и сбрасывали на врага бомбовый груз. Это был первый удар по Берлину с воздуха, начало штурма вражеской столицы, который завершился в победном мае сорок пятого. Огни Берлина погасили советские летчики-бомбардировщики.

ветско-венгерских отношений. Воспитанные в духе пролетарского интернационализма, наши воины проявляли высокую политическую сознательность, умение отличать врагов от друзей. Они оказывали разнообразную помощь местному населению в налаживании мирной жизни.

Солдаты и офицеры с глубоким уважением относились к славным революционным традициям венгерского народа. В те дни они вновь и вновь вспоминали о том, что у истоков дружбы советского и венгерского народов стоял великий Ленин. В авиационных частях политработники рассказывали личному составу о том, как по прямому указанию Владимира Ильича советские летчики летом 1919 г. совершали полеты из Советской России в Советскую Венгрию.

На наших глазах менялось отношение венгерского народа к Советской Армии. Все чаще можно было видеть рядом с советскими воинами группы венгров. Выразительно жестикулируя, они не без успеха преодолевали и языковой барьер.

Немецко-фашистские войска, блокированные в Будапеште, безжалостно грабили мирных жителей, убивали ни в чем не повинных. Советские военнослужащие, напротив, относились к гражданам Будапешта с должным уважением, проявляли истинный гуманизм. Несмотря на большие продовольственные затруднения в нашей стране, советское командование организовало питание голодающих жителей Будапешта. Горожане получили тысячи тонн хлеба, мяса, сахара. Такой разительный контраст в отношениях Советской Армии и фашистских войск к мирному населению Венгрии повлек за собой дальнейшее укрепление взаимопонимания и дружеских чувств между советскими и венгерскими людьми.

Бои за Будапешт продолжались полтора месяца и велись с очень высоким напряжением. Немецко-фашистское командование наряду с соединениями 4-го воздушного флота использовало для помощи своим окруженным войскам крупные силы транспортной авиации. Наши истребители, осуществляя воздушную блокаду, одновременно прикрывали войска и освобожденные районы города от ударов фашистских бомбардировщиков. Активные действия советской авиации во многом способствовали разгрому окруженной вражеской группировки. 13 февраля 1945 г. остатки фашистских войск сдались в плен. Столица Венгрии стала свободной.

В боях за Будапешт отличились многие советские авиаторы. Невозможно перечислить всех героев сражений, стремившихся как можно лучше выполнить свой воинский и интернациональный долг. Расскажу лишь о некоторых, знакомых мне по совместным боевым делам в составе 17-й воздушной армии.

2 января 1945 г. четверка истребителей Ла-5, ведомая командиром эскадрильи майором Д. С. Кравцовым, поднялась для сопровождения группы самолетов Ил-2. Штурмовикам предстояло поддерживать сухопутные войска в боях на подступах к Будапешту. В районе цели группу встретили восемь «ФВ-190». Они хотели атаковать наши «илы», но истребители надежно их охраняли. Бой разгорелся. Вскоре Кравцов поджег одну из фашистских машин. Добился победы и ведомый — младший лейтенант Калинин. Пока штурмовики выполняли свою боевую задачу, истребители уничтожили еще два «фоке-вульфа». Но фашистам удалось повредить машину Кравцова и тяжело ранить летчика. Напрягая последние силы, летчик привел горящий Ла-5 на свою территорию и приземлился в расположении войск. Пехотинцы подобрали его и отправили в госпиталь. К тому времени майор Дмитрий Кравцов имел на своем боевом счету 13 сбитых фашистских самолетов. Вскоре отважному асу было присвоено звание Героя Советского Союза.

Одновременно с боями в Будапеште, ни на один день не прекращались активные боевые действия западнее города, где противник неоднократно пытался прорвать внешний фронт окружения и соединиться со своей окруженной группировкой. В результате сильных контрударов фашистских танковых соединений то на одном, то на другом участке фронта создавалась очень сложная, а подчас и критическая обстановка. Туда, где было особенно трудно, в первую очередь направлялась авиация — наиболее маневренное средство борьбы. Несмотря на плохую погоду, напряжение не снижалось. За короткий зимний день экипажи штурмовиков и истребителей совершали по 5—6 вылетов, легкие ночные бомбардировщики По-2, базировавшиеся неподалеку от линии фронта,— до 10 вылетов за ночь.

Особенно сложная обстановка на внешнем фронте окружения была 18—29 января, когда крупная группировка танков противника, прорвав оборону советских войск, местами продвинулась вплоть до Дуная. Авиачасти, расположенные в районе Дунапентеле, и в частности полки 262-й ночной бомбардировочной дивизии оказались на пути ее продвижения. Летчики и штурманы наносили меткие удары по мостам через канал Шарвиз, уничтожая вражескую мотопехоту и задерживая ее переправу, а на окраине их аэродрома уже шли бои с танками противника.

Командующий войсками 3-го Украинского фронта Маршал Советского Союза Ф. И. Толбухин приказал бросить всю авиацию на разгром танковой группировки врага. Авиаторы, действуя в сложных условиях обстановки, проявляли мастерство, мужество, сметку. Экипажи 615-го штурмового полка под командованием майора Г. И. Петрова, используя противотанковые бомбы, метко поражали «тигры» и «пантеры». Особенно отличалась эскадрилья капитана Шепелева. 19 января, получив задачу действовать по одной из колонн гитлеровских танков, командир эскадрильи повел восьмерку «илов» на запад. Летчики пересекли Дунай, вышли в район местонахождения цели. Но найти ее было не просто. В боях, развернувшихся на большой площади, перемешались и советские, и фашистские войска. Где тут свои танки, где чужие? «А может колонна танков еще не вступила в бой, может она на подходе?» — подумал Шепелев. И действительно, ее обнаружили на окраине одной из деревень. «Атакуем!» — приказал ведущий, и «илы» один за другим с разворота понеслись к земле. Задача, поставленная командованием, была успешно выполнена.

Совместными усилиями сухопутных войск и авиации очередной контрудар противника был сорван. Остатки вражеской танковой группировки повернули вспять. Появилась возможность довершить их разгром на всей территории Венгрии и приступить к освобождению Австрии.

Но гитлеровское командование не хотело мириться с утратой центральной части Венгрии. С Западного фронта в район озера Балатон прибыла 6-я танковая армия СС. Лучшие танковые соединения вермахта получили задачу разгромить советские войска на южном крыле советско-германского фронта. В начале марта над Среднедунайской низ-

менностью опять разгорелись бои. И снова в опаленное огнем небо повели самолеты летчики 17-й воздушной армии.

Восточнее озера Балатон, где противник наносил главный удар, всего за несколько дней было совершено более 10 тыс. боевых самолето-вылетов. В 130 жестоких воздушных боях летчики уничтожили свыше 100 вражеских самолетов. Специально созданная комиссия, осмотрев впоследствии поле сражения, оставленное фашистами, установила, что из 500 потерянных противником танков более половины поражено авиационным оружием.

О том, как эффективно действовала наша авиация, наглядно свидетельствует сосредоточенный удар 189-й штурмовой авиационной дивизии (командир генерал Г. И. Белицкий) по скоплению вражеских танков. 12 марта командующий 17-й воздушной армией поставил перед дивизией задачу разгромить изготовившуюся для атаки танковую группировку противника в районе Шимонторниа. Командир дивизии решил нанести удар тремя группами Ил-2 с разных направлений. Группы штурмовиков, сопровождаемые истребителями, повели лучшие летчики дивизии. Первыми поднялись в воздух 15 самолетов 639-го штурмового авиаполка. Их вел командир эскадрильи старший лейтенант Артемьев. Подавив зенитные батареи противника, штурмовики начали методично один за другим обрабатывать цель. После каждой атаки на земле возникали все новые и новые дымные факелы — это горели фашистские танки и автомашины.

Через 20 минут к цели подошла группа из состава 615-го штурмового авиаполка. Ее вел старший лейтенант В. Н. Котов. Десять Ил-2 в течение 12 минут продолжали уничтожать боевую технику и вражеские войска. Заключительным аккордом явился удар четырнадцати Ил-2 707-го штурмового авиаполка, возглавляемых старшим лейтенантом Е. И. Балашовым.

За 40 минут 39 наших самолетов уничтожили 19 танков, 27 автомашин и много фашистских солдат и офицеров. Атака противника была сорвана. Высоко оценивая бомбо-штурмовой удар, командующий 26-й армией генерал Н. А. Гаген телеграфировал командиру дивизии: «Штурмовики работали отлично. В результате вашей работы противник действия приостановил и начал отход в северном направлении».

Так же успешно сражались авиаторы и на других участках фронта. Вместе с сухопутными войсками они измотали и обескровили ударную группировку гитлеровцев. Последняя попытка фашистского командования предпринять на советско-германском фронте крупную наступательную операцию закончилась полным провалом. Наши войска, отразив контрнаступление противника, создали благоприятные предпосылки для проведения новой наступательной операции и завершения освобождения Венгрии.

16 марта после артиллерийской и

Бабушка Барта



ВЕНГРИЯ. Районный городок Калоча. Центральная площадь с прилегающим к ней сквером. В центре площади, увенчанный звездой с серпом и молотом, высится 18-метровый обелиск, установленный в память о советских воинах, погибших в 1944—45 гг. при освобождении этого города. Неподалеку от него, в тени вечнозеленых деревьев — небольшой мраморный памятник. Надпись на венгерском и русском: «Здесь покоится прах летчика-лейтенанта Марапулец Игоря Александровича, погибшего 20/III—1945 г., рождения 1922 г. Мир праху твоему, дорогой сынок. Мама.» Сюда часто приходит старушка в темном, невысокая, худенькая. Это Варта Альбертне, или бабушка Варта, как ее называют жители города. Она ухаживает за могилой.

Кто он, Игорь Марапулец? Кто она, бабушка Варта?

...Год 1945-й. Советские войска, преодолевая яростное сопротивление фашистов, с тяжелыми, кровопролитными боями подходили к австрийской границе. На рассвете 20 марта командир истребительного авиационного полка, ознакомив лейтенанта Марапульца с обстановкой, поставил ему боевую задачу: разведать предполагаемое скопление живой силы и техники противника в одном из районов, прилегающих к Дунаю.

— Видимость пока ограниченная, кругом туман, низкая облачность, — предупредил командир, — чтобы не ошибиться в определении цели, разрешаю вызвать огонь на себя. В бой с истребителями, если они появятся, не ввязывайтесь. Фотопленку сохраните во что бы то ни стало, по данным вашей разведки будут работать бомбардировщики.

Что означает «вызвать огонь на себя» командир разъяснять не стал: Марапулец на разведку шел не впервые. И то, что лететь в такую погоду и на такое задание выпало ему, а не кому-то другому, тоже говорило о многом. Для ведения воздушной разведки всегда подбирались наиболее опытные, наиболее смелые летчики, сочетавшие в себе, помимо летного мастерства, глубокое чувство ответственности, дисциплинированность, знание тактики.

На задание Марапулец полетел один — в такую погоду ведомый будет только помехой. Проскочив на бреющем линию фронта, он, неожиданно для врага, оказался над его расположением. Местность была закрыта туманом, но уже не плотным, с большими «окнами», и разведчик сравнительно быстро нашел и место, где предполагалось скопление техники, и саму технику — танки, бронетранспорте-

авиационной подготовки советские войска перешли в наступление и вскоре прорвали оборону противника. В оперативную глубину устремились наши танковые соединения. Поддержка и прикрытие 6-й гвардейской танковой армии, развивавшей успех в направлении Варпалота, Веспрем, стали главным содержанием всей боевой деятельности авиации.

Командир 10-го штурмового авиационного корпуса генерал О. В. Толстиков с группой офицеров в те дни непрерывно находился в частях 6-й гвардейской танковой армии генерала А. Г. Кравченко. Он вызывал с аэродромов группы штурмовиков и нацеливал их на уничтожение тех объектов, которые мешали дальнейшему продвижению танковых соединений. Мастера бомбо-штурмовых ударов Н. Е. Платонов, Е. П. Прохоров, В. С. Серегин, В. А. Середкин, Г. Ф. Сивков, И. А. Солдатов, Г. Г. Черкашин и многие другие вместе со своими ведомыми метко поражали заданные цели.

По железнодорожной станции Веспрем эффективный удар нанесли 36 самолетов 244-й бомбардировочной авиационной дивизии во главе с полковником П. В. Недосекиным. В результате этого удара было разгромлено шесть вражеских эшелонов, выведена из строя станция. Противник лишился возможности осуществлять переброску войск по железной дороге Секешфехервар, Веспрем.

Огненный вал нашего наступления стремительно катился на Запад. К концу марта войска вышли к австро-венгерской границе. 4 апреля они завершили освобождение Венгрии и двинулись к столице Австрии — Вене.

Существенный вклад в дело разгрома фашистских войск на территории Венгрии внесла наша авиация. Только в марте 1945 года соединения 17-й воздушной армии совершили 20 тыс. боевых самолето-вылетов. Экипажи уничтожили сотни вражеских самолетов, большое количество танков, автомашин и другой военной техники. Отмечая успешные действия авиации, Верховное Главнокомандование присвоило почетные наименования «Будапештских», «Дебреценских», «Дунайских» 22 авиационным частям и соединениям.

●

В боях за Венгрию, продолжавшихся почти шесть месяцев, Советская Армия потеряла 140 тысяч солдат и офицеров, они отдали жизнь за свободу и счастье венгерского народа. Трудящиеся свято чтут их память. На горе Геллерт над Будапештом возвышается величественный памятник свободы — символ глубокой признательности венгерского народа советскому, символ вечной и нерушимой дружбы наших стран.

Генерал-полковник авиации
Н. СКОМОРОХОВ,
дважды Герой Советского Союза

ры, автомашины. Все это готовилось к бою против наших наступающих войск.

Стараясь обмануть разведчика, враг затаился, не стрелял. А летчик, чтобы не ошибиться, дважды прошел над целью с включенным фотоаппаратом, посмотрел на противника с виража, затем бросил машину в атаку. И враг не выдержал, заговорили его зенитные пушки и пулеметы. Тогда летчик нажал на кнопку радиостанции и передал на командный пункт обо всем, что увидел.

Фашистский снаряд настиг его в тот момент, когда он уходил из района разведки. Самолет был подбит, потом, где-то на пути загорелся, но летчик не покинул его, упорно вел на свою территорию, на свою полевую площадку — старался сохранить фотопленку. Собрав все свои силы, волю и опыт, Марапулец посадил самолет. Подбежавшие летчики, техники загасили его, извлекли уцелевшую пленку, а летчика, получившего тяжелые ожоги, отправили в госпиталь.

* * *

Приехав в городок Калоча, я встретился с бабушкой Вартой в ее светлой, уютной квартирке. Она говорит и на русском, но слабо, немного. Нам помогает комсомолец Ласло Собоки. «Многие считают, что горе забывается... Ах, сколько его было в моей долгой жизни...»

В 1919 году, когда венгерские коммунисты с помощью русских воинов-интернационалистов завоевали советскую власть, Варте исполнилось двадцать, она была медицинской сестрой и помогала раненым воинам. Потом, когда республика пала и к власти пришел диктатор Хорти, представитель наиболее реакционных кругов Венгрии, полиция долгие годы преследовала всех, кто участвовал в революции и кто сочувствовал ей. Средн них была и Варта Альбертне.

Она вздохнула свободно только тогда, когда Советская Армия, громя гитлеровцев, заодно смела и хортистский режим. Это было в 1944 году. Варту Альбертне, члена Венгерской социалистической рабочей партии первую из венгерских женщин зачислили в штат советского полевого госпиталя. Здесь, ухаживая за ранеными, она и встретила советского летчика.

Барте в то время было 45 лет, Игорю вдвое меньше. Как мать, она не отходила от его койки, ухаживала за ним, старалась облегчить его муки. В тяжелом бреду он называл Варту матерью, обнимал ее своими обожженными руками. При ней и скончался.

На похороны лейтенанта Марапульца в Калочу приехала его мать, майор медицинской службы, врач медсанбата 2-го Украинского фронта располагавшегося на территории Венгрии. В скорбную траурную минуту венгерская женщина обещала русской до конца своих дней ухаживать за могилой дорогого им человека. А через четыре года, узнав о трагической гибели врача Марапулец, Варта сказала, что отныне она считает себя матерью русского летчика.

У нее никогда не было внуков, но весь



Варта Альбертне у памятника летчику Марапулец.

город называет ее бабушкой Вартой. Ее муж, раненный в первую мировую войну, прожил недолго. Малолетними умерли дети. Но Варта не одинока. У нее, коммунистки, персональной пенсионерки, долгие годы проработавшей в госпиталях и больницах, много друзей. Она бывает в гостях у советских воинов, проходящих службу на территории Венгрии, выступает перед ними, рассказывает им о летчике Марапульце, отдавшем жизнь во имя победы. Она частый гость в Калочской средней школе, пионерская дружина которой носит имя летчика Марапульца, в городском Дворце пионеров и гимназии, которые тоже названы его именем.

* * *

Недавно в Южную группу войск из Ставрополя приезжал ансамбль «Росинночка», лауреат смотра художественной самодеятельности домов культуры Российской федерации. Выступив в ряде городов, коллектив прибыл в Калочу. Прибыл с заданием передать поклон венгерским друзьям, берегущим память о русском летчике, от жителей Ставрополя, от сестер Марапулец — Светланы, кандидата медицинских наук, и Людмилы, студентки мединститута. И выполнить их просьбу: привезти землю с могилы брата для передачи всем родственникам.

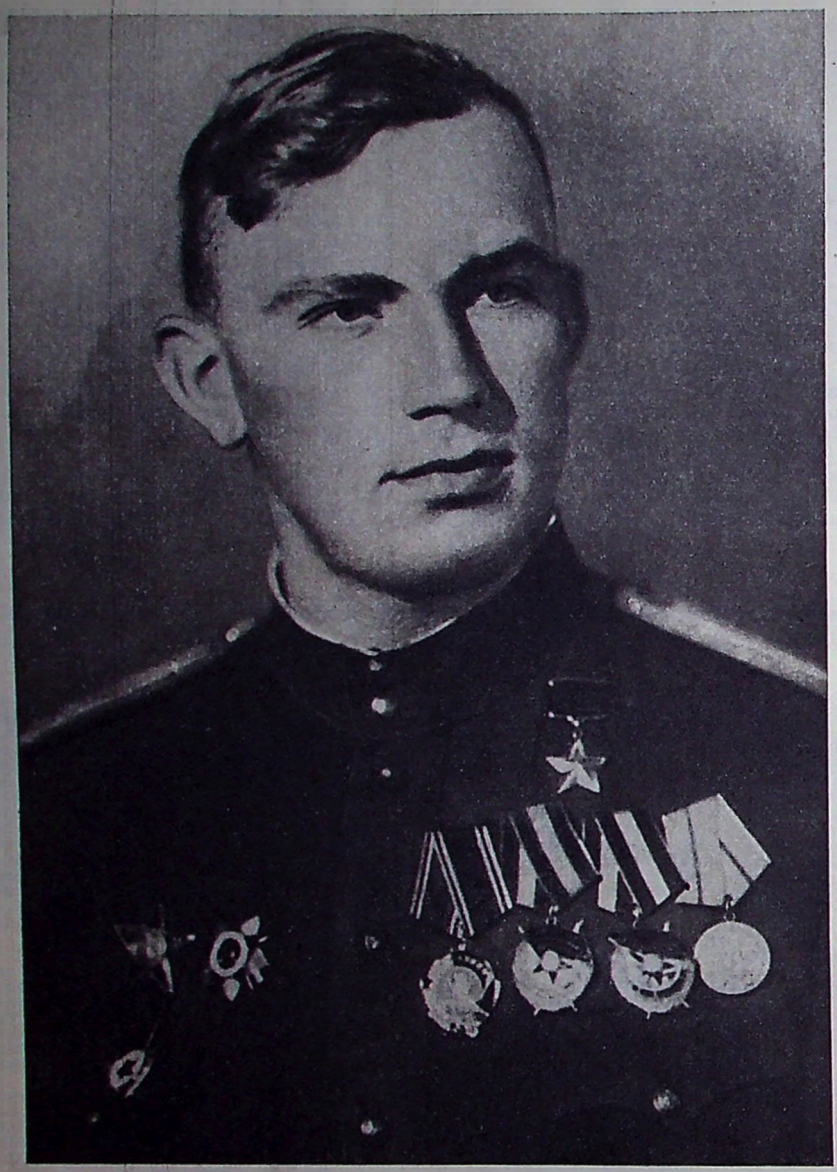
Выступив с концертом, гости побывали в учебных заведениях города, на предприятиях, на знаменитом паприковом заводе— заводе по переработке перца, занимающем первое место в мире по производству такой продукции. Целлофановые пакетики с красным и черным перцем уходят отсюда в семьдесят стран, в том числе и в Советский Союз. А оборудование на нем — из Германской демократической республики.

В сопровождении ребят, активистов пионерских и комсомольских организаций, гости осмотрели город, побывали у обелиска, установленного в память погибшим советским воинам, долго стояли у могилы лейтенанта Марапульца, слушали рассказ Барты Альбертне.

— До прихода Советской Армии, — говорила она, — мы, простые люди, терпели нужду, холод и голод. Теперь все у нас есть. Вы посмотрели наш город, он зелен, ухожен, богат. В нем три завода, две фабрики, три гимназии, школы и техникумы, детские ясли, библиотеки, кинотеатры, две больницы. И все для народа, для нас. И все благодаря Советскому государству, его бескорыстной помощи, братской дружбе.

Подполковник
Б. ЛЕВЧЕНКО

Воспитанники оборонного Общества



Герой Советского Союза
Борис ОКРЕСТИН

ПОСЛЕДНИЙ УДАР

Весной 1943 года, после разгрома окруженной под Сталинградом группировки врага, советские войска перешли в наступление на широком фронте. Началось освобождение Донбасса. В эту горячую пору в 74-й штурмовой авиаполк прибыл летчик Борис Окрестин. Работы предстояло много, и он стремился как можно быстрее войти в строй.

Несмотря на то, что на счету Окрестина насчитывалось уже 300 боевых вылетов и на груди красовались ордена Красного Знамени и Отечественной войны, некоторые «старики» полка смотрели на него испытующе: «На У-2, видать, летал хорошо, посмотрим, как на «ильюшине» драться будет». Борис не обижался: ведь и в самом деле, — опыт у него еще не большой.

Летать он научился всего за год до начала войны в московском аэроклубе Метростроя. Семнадцатилетним юношей Борис начал работать техником на аэродроме, отлично окончив курсы авиационных механиков при аэроклубе Таганского района.

Воспитанный в рабочей семье, трудолюбивый и старательный, он вскоре добился, что его самолет признали одним из лучших. С первых дней инструктор брал техника в пробный полет и разрешал ему «подержаться» за управление самолетом.

— У тебя здорово получается, Борис, — не раз говорил ему инструктор, — проси начальника аэроклуба, чтобы официально разрешили учиться летать.

Вскоре просьба молодого авиатехника была удовлетворена. В порядке поощрения Окрестину разрешили учиться летать без отрыва от основной работы. За одно лето он закончил пилотскую, а потом и инструкторскую программы.

С первых дней войны Борис стремился на фронт, но его не отпускали. Надо было срочно готовить кадры для армии. Он много летал с курсантами, учил их полетам в группе и в облаках. В начале 1942 года просьбу Окрестина все же удовлетворили, и он вскоре оказался под Сталинградом. Аэроклубная выучка и закалка положительно сказались на боевой деятельности летчика.

Летая в районе Сталинграда на ночном бомбардировщике, Борис знал, как храбро сражались штурмовики, какое мужество они проявили при разгроме врага. Он понимал что действия на «илах» существенно отличались от ночных полетов на У-2. Они были сложнее, требовали специальных навыков, отличной слетанности, знания тактики и техники воздушного боя. Поэтому, придя в штурмовой авиационный полк, Окрестин внимательно изучал опыт бывалых летчиков, прислушивался к их советам. Пригодились ему и навыки, приобретенные в ночном бомбардировочном полку.

— Молодой штурмовик, — вспоминает командир полка Герой Советского Союза Михаил Иванович Смильский, — быстро вошел в строй и с первых же боевых вылетов зарекомендовал себя бесстрашным, стойким бойцом. Он хорошо держался в строю, метко стрелял, его бомбы, как правило, попадали в цель. Борис умел правильно проанализировать каждый вылет. Одним словом, летчик он был отменный.

А как человек — изумительно хороший парень. Красавец, добродушный, открытый, отзывчивый, он скоро стал любимцем полка.

С каждым днем накапливался опыт, рос счет побед. Однажды при освобождении Донбасса Борис Окрестин в один день сделал три успешных боевых вылета.

●

...Артиллерия и минометы противника вели огонь по нашим позициям. Командование приказало подавить огневые точки врага. Группа штурмовиков, ведомая капитаном Василием Жихаревым, вылетела с рассветом. Подлетев к цели,

Слагаемые Великой Победы

ТАРАН — ОРУЖИЕ СМЕЛЫХ

На рассвете первого дня войны 22 июня 1941 года наши летчики смело вступили в воздушные бои с фашистскими «мессерами», «юнкерсами», наносили удары с воздуха по наземным целям. Огнем пушек и пулеметов советские авиаторы сокрушали воздушные армады гитлеровцев, а когда кончались боеприпасы, таранным ударом сбивали машины, меченные паучьей свастикой. В первый же день войны шесть отважных соколов таранили вражеские машины. Вот их имена: Д. В. Кокорев, Л. Г. Бутелин, И. И. Иванов, А. И. Мокляк, А. С. Данилов, П. С. Рябцев.

Воздавая почести славным соколам, писатель Алексей Толстой в номере за 16 августа 1941 года газеты «Красная звезда» так оценил их подвиги: «...в истории авиации таран совсем новый и никем и никогда ни в одной стране никаними летчиками, кроме русских, не испробованный прием боя... Таран — это русская форма боя. Небо над нашей Родиной было и будет наше...».

Таран — это, конечно, крайняя мера борьбы с воздушным врагом, когда все другие формы боя исключены, но в том и величие духа советских летчиков-истребителей, что они применяли его, шли на смертельную опасность ради выполнения воинского долга.

В ходе войны советские летчики совершили сотни воздушных таранов. Так Герой Советского Союза Б. И. Ковзан в воздушных схватках четырежды таранил вражеские машины. И надо сказать, что хваленые гитлеровские асы, боясь таранных ударов, в критические мгновения покидали район боя.

«илы» с пикирования стали сбрасывать бомбы на батареи противника. Зенитная артиллерия яростно била по самолетам. Чтобы облегчить действия товарищей, как было условлено заранее, Окрестин несколько раз пикировал на зенитные орудия, бомбовым ударом и пулеметно-пушечным огнем подавил вражеские зенитки. Штурмовики получили возможность снизиться до бреющего полета и начали обрабатывать из пушек и пулеметов блиндажи, окопы и артиллерийскую прислугу. Каждый летчик сделал по шесть заходов, пробыв над целью 25 минут.

Во втором вылете Борис Окрестин вместе со своим напарником Филиппом Бойцовым в сложных метеорологических условиях обнаружил и уничтожил несколько минометных и пулеметных точек.

Исключительно напряженным оказался третий вылет. В районе цели на штурмовики напали «мессершмитты». Ведущий построил группу в оборонительный круг, и летчики стали выполнять одновременно две задачи — штурмовать цель и отбивать атаки истребителей. Одному «мессеру» удалось забраться в круг. Ведущий группы капитан Жихарев меткими очередями поджег его. Но пока он вел огонь, за ним увязался другой «мессер». На выручку командиру бросился младший лейтенант Викторов, а того, в свою очередь, атаковал третий вражеский истребитель. Казалось, вот-вот Ил-2 будет сбит. Но Борис Окрестин опередил врага. Длинной очередью ударил по «мессеру» и тот, отвалив в сторону, вышел из боя.

Через несколько дней летчик вновь отличился: с малой высоты он прямым попаданием уничтожил фашистский танк. Командование высоко оценило боевые подвиги Окрестина. Ему было досрочно присвоено звание лейтенанта, он получил очередную награду — второй орден Красного Знамени.

Смелые, дерзкие действия Бориса Окрестина стали широко известны. О них писали во фронтовой и армейской газетах. Командование и комсомольская организация полка послали его родителям благодарственное письмо. Вскоре пришел ответ. Отец, мать, сестра и брат Бориса писали:

«Здравствуйте, смелые соколы! Письмо ваше получили, как раз под Новый год и были бесконечно обрадованы им. Большое русское спасибо вам, дорогие и храбрые наши защитники.

Здесь в тылу мы тоже куем победу, всеми силами помогаем громить врага. Мы давно уже закончили сдачу хлеба государству. Кроме того, сдали много мяса, картофеля и других продуктов. У нас в тылу все от мала до велика помогают фронту и хлебом, и деньгами, и трудом. Благодарим командование за высокую оценку боевых дел нашего Бориса и надеемся, что еще не одному, а многим фашистам будет жарко от его огня.

Желаем новых успехов! Громите захватчиков, приближайте час нашей победы!...»

Письмо прочли личному составу полка, и воины восприняли его, как наказ народа.

Борис Окрестин в последующих боях сражался с еще большим ожесточением и смелостью.

— Я знал Бориса Окрестина с первых дней прихода в полк, — рассказывает Герой Советского Союза Дмитрий Никитович Овсянников — спокойный, не по годам рассудительный, всегда веселый, он невольно привлекал к себе людей. Мы служили в разных эскадрильях, но дружба у нас была крепкая до последних дней. Он умел дружить по-настоящему. Мне довелось и летать с ним.

Помню день 26 апреля 1944 года. Меня включили в группу Окрестина. Перед вылетом он нас собрал, четко, по-деловому поставил боевую задачу каждому звену, каждому экипажу.

Вылетели в составе шести Ил-2. На участке Кохново-Троцилово атаковали скопление вражеских эшелонов, автомашин с военными грузами и живой силой. При сильном огне зенитной артиллерии противника штурмовики сделали 4 захода: бомбами, ракетными снарядами и пушечно-пулеметным огнем полностью сожгли два эшелона, разбили два паровоза. Создали пробку на железной дороге, отрезали до 20 эшелонов с разным военным имуществом.

Я лично убедился, как умело, как тактически грамотно Окрестин ведет бой. Недаром его всегда ставили нам в пример. Группы, которые Борис водил на штурмовку, всегда имели наименьшие потери.

В апреле 1944 года летчики и техники полка поздравили Бориса Семеновича Окрестина с присвоением ему звания Героя Советского Союза.

●

Во время ожесточенных боев при освобождении Никополя Окрестин получил очередное задание — обнаружить и уничтожить понтонный мост через Днепр, по которому по ночам шла интенсивная переброска войск и техники врага. Немцы опустили его на 15 см под воду, поэтому при низкой облачности и ограниченной видимости определить, где он находится, было чрезвычайно трудно. Мост прикрывался плотным огнем зенитной артиллерии. До этого вылетало несколько групп, и все они возвращались, не найдя цели.

Окрестин взял с собой только одного ведомого. Прошел несколько раз вдоль реки, рассмотрел, где находится мост, и уже в последнем заходе с пикирования, прицельно послал бомбы в переправу. При выводе из пикирования зенитный снаряд попал в фонарь кабины пилота. Десятки осколков впились в лицо, руки, ноги и тело летчика. Несмотря на ранение, Борис до конца израсходовал боезапас, разбил переправу и только тогда развернулся на свой аэродром.

Кровь струилась из ран. Стрелок видел, каких огромных усилий стоило командиру пилотировать самолет. Вот, наконец, и аэродром. Ил-2 мягко касается земли. Закончился пробег и... летчик потерял сознание. В воздух взвилась красная ракета: стрелок сигнализировал, что в самолете раненый. Быстро подъехала санитарная машина. В нее бережно перенесли Окрестина из залитой кровью кабины. Врачи удивились, как мог человек в таком состоянии вести машину.

— Не скоро теперь вернется наш Борис! — сожалели друзья. Их удивлению не было границ, когда через короткое время они увидели забинтованного Окрестина на аэродроме.

— Что случилось? Почему ты не в госпитале? — послышались вопросы.

— Не мог, братцы, больше лежать. У вас ведь сейчас горячая пора. Вот подышу немного свежим воздухом и опять за работу.

Однополчане радовались возвращению Бориса. Они любили его не только

за мастерство, мужество и отвагу, но и за его душевные качества, за умение дружить, за то, что не падал духом в самые трудные дни фронтовой жизни.

С юных лет Борис занимался спортом. Он увлекался акробатикой, плаванием, борьбой. Отлично ходил на лыжах и бегал на коньках. Рослый, широкоплечий, атлетически сложенный, он обладал богатырской силой. И как большинство сильных людей, Окрестин был спокойным, добрым, надежным товарищем. Он хорошо танцевал, пел и играл на гармонике. В свободные часы вокруг него собиралась не только молодежь, но и люди старшего возраста. Шаржи и карикатуры, нарисованные Борисом, всегда вызывали дружный смех. Жизнерадостный, отзывчивый и общительный, он завоевал симпатии у всех окружающих.

Прошло немного дней, и Окрестин вновь повел свой грозный Ил-2 на врага.

●

...Группа штурмовиков атаковала большую колонну фашистских танков, разбила пять вражеских машин. Возвращаясь с боевого задания, летчики увидели, что к нашим наземным войскам приближаются три «Ме-110». По команде ведущего «илы» устремились навстречу врагу. Окрестин атаковал одного «мессера» и с близкой дистанции сбил его. Остальные фашисты сбросили бомбы на нейтральную полосу и покинули поле боя.

В другой раз разведка донесла, что по дороге Алексеевка — Шолохово движется большая автоколонна противника. На штурмовку вылетели две группы, возглавляемые Героями Советского Союза Борисом Окрестиным и Михаилом Смильским. Подавив огонь зенитной артиллерии, летчики тремя заходами разбили 26 автомашин и уничтожили десятки вражеских солдат и офицеров.

Под сокрушительными ударами Советской Армии немецко-фашистские захватчики поспешно отступали на запад. Они старались вывезти боевую технику, угоняли советских людей в Германию, увозили награбленное имущество.

Эшелоны один за другим двигались сразу по двум железнодорожным путям. Чтобы затруднить преследование, гитлеровцы путеразрушителями уничтожали за собой обе линии. Железнодорожные составы растянулись от Орши до Толочина. Командование фронта отдало приказ застопорить их движение, уничтожить путеразрушители, чтобы сохранить в целости железную дорогу.

Эту ответственную задачу было поручено выполнить штурмовикам. В воздух поднялись две группы, ведомые Борисом Окрестиным и Леонидом Бедой. На земле договорились, что Окрестин пойдет в сторону головных эшелонов, а Беда ликвидирует путеразрушители.

Борис летел вдоль железной дороги. Один за другим попадались эшелоны. Но он вел свою группу дальше.

— Надо найти головные эшелоны и разбить их, а эти уже никуда не уйдут, — решил ведущий. Прошли дальше вперед. Два поезда мчались на полной скорости. Пролетели еще несколько километров. Путь был чист.

— Значит эти поезда идут первыми, — определил Окрестин. В них — военная техника и боеприпасы. Цель ясна.

Он развернул свою группу, перестроил ее в пеленг и пошел в атаку. Один из эшелонов оказался несколько впереди. Борис спикировал на него и с малой высоты сбросил две бомбы. Одна из них попала в паровоз. Вырвались клубы пара. Ведомые Окрестина — Григорий Викторов и Иван Фонарев сбросили свои бомбы на средину эшелона. Вагоны полезли друг на друга, повалились на второй путь. Начался пожар.

Когда с первым эшелоном покончили, Окрестин ударил по второму составу. Он из пушек расстрелял паровоз. Метким был огонь и ведомых. Вспыхнули пожары, взрывались боеприпасы. Исковерканные вагоны валились с рельсов, загромождая путь.

— Молодцы, штурмовики! Отлично работаете! — Не раз слышал Окрестин по радио возгласы истребителей прикрытия.

Леонид Беда со своей группой в это время уничтожил путеразрушители.

Боевой приказ штурмовики выполнили точно. Замысел врага был сорван. Тысячи советских людей и ценное имущество остались на родной земле.

●

...При уничтожении врага, окруженного в минском «котле», Окрестин неоднократно водил группы «илов» на штурмовку живой силы и техники противника. День 6 июля 1944 года оказался особенно напряженным. Враг пытался во что бы то ни стало вырваться из окружения. Штурмовики 74-го гвардейского авиационного полка совершили по несколько боевых вылетов. Они бомбили скопления танков и автомашин, расстреливали врага пулеметно-пушечным огнем с малых высот.

В последнем вылете Окрестин со своей эскадрильей штурмовал фашистские танки. Григорий Викторов и другие пилоты, летевшие рядом с Борисом, удивлялись, с какой решимостью и мужеством командир атакует врага. Гитлеровцы вели по самолетам интенсивный огонь из всех видов оружия. Но штурмовики повторяли заход за заходом. Вот снова Борис Окрестин ввел Ил-2 в пикирование, стреляя из пушек и пулеметов. Гитлеровцы сосредоточили огонь по ведущему самолету. Он загорелся. Ведомые видели, как Окрестин, не выводя машину из пикирования, направил ее в скопление техники и живой силы противника. Мощный взрыв потряс воздух.

— Не могу забыть последние минуты, проведенные с Борисом, — говорит Герой Советского Союза Д. Овсянников:

— 6 июля 1944 года после успешного вылета мы зашли в землянку, легли на нары отдохнуть. Борис размечтался.

— Знаешь, Дима, — сказал он, — как хочется дожить до конца войны. Скоро разобьем фрицев и тогда заживем мирной жизнью. Выберем себе самых красивых девчат, поженимся, вот житуха будет...

Дверь в землянку отворилась и посыльный громко сказал: «Группа Окрестина на командный пункт!»

На ходу застегивая гимнастерку, Борис пошел к выходу. Обернувшись, он сказал: — что-то есть хочется, подожди, прилечу, пойдем обедать...

Через некоторое время над аэродромом появились «илы». Строй их был нарушен. Эскадрилья Окрестина с боевого задания так никогда не возвращалась...

Дорогой ценой заплатили гитлеровцы за гибель Героя Советского Союза Бориса Окрестина. Об этом свидетельствует сообщение Центрального штаба партизанского движения представителю Ставки Верховного Главного командования А. М. Василевскому.

«На днях мы обнаружили и осмотрели в лесах юго-восточнее Минска огромнейший укрепленный лагерь немцев, полностью уничтоженный нашей штурмовой авиацией. Этот район производит потрясающее впечатление по масштабам разгрома и по демонстрации мощи нашего воздушного флота.

Одна из немецких группировок, получив сведения о взятии Минска, построила укрепленный район, в котором засело более 11 тысяч немцев, несколько сот танков, много орудий, более 5 тысяч броне- и автомашин. Эта группировка имела большие запасы боеприпасов.

Укрепленный лагерь немцев обнаружила и уничтожила наша штурмовая авиация, конкретно штурмовая Сталинградская Краснознаменная дивизия. В лагере на момент осмотра еще лежало более 5 тысяч трупов немецких солдат и офицеров, сожженных и убитых, и более 5 тыс. различных машин, большое количество боеприпасов. В многочисленных танках еще находились убитые экипажи. Сотни немцев лежат под завалами бункеров. Весь лагерь представляет картину грандиозного побоища врага и его техники.

На этом поле битвы найдено тело погибшего при штурмовке Героя Советского Союза Бориса Окрестина, которое перевезено в Минск и с воинскими почестями, при большом стечении народа похоронено».

●

Короткую, яркую жизнь — всего 21 год — прожил коммунист Борис Окрестин. Посмертно он был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Командование части писало родителям героя: «Родина никогда не забудет Бориса Окрестина, славного сокола советской авиации! Верного сына нашей Родины!»

И Родина не забыла своего героя. Его фамилия золотыми буквами высечена на мраморной доске, установленной во Дворце культуры Метростроя. Его имя присвоено 65-й минской школе, перед зданием которой установлен памятник Борису Окрестину. Его жизнь берут себе в пример юноши и девушки, они стремятся быть похожими на героя.

А. ЗАГОРЯНСКИЙ

30 лет Победы

Простое задание

Авиационный моторист Иван Антонович Гаврыш пришел к нам в полк осенью сорок первого года, когда мы стояли под Харьковом. Помню, у технического состава, занимавшегося тогда отрывкой щелей, был короткий перекур. Механик по радиооборудованию Николай Варгин, впоследствии прозванный Теркиным, закурив самокрутку, вел рассказ о том, как он устраивался на ночлег у одного хозяина под Черниговом.

— Зашел, значит, я в хату и прошу у хозяйки воды. Ну, подала она воду, напился я и спрашиваю: — А переночевать, хозяюшка, можно? Старик-хозяин смотрит на меня и смеется. «Ты, — говорит, — солдатик, вижу живешь по присказке: дайте воды напиться, потому что так хочу есть, что даже переночевать негде. Оставайся, что ж с тобой делать...»

— Подъем, — прервал рассказ подошедший инженер эскадрильи Васильковский. Все встали и, забрав лопаты, направились к щелям. В это время и подошел к нам высокий, широченный в плечах, старший сержант. Неуклюжий, угловатый. С крупными чертами лица. Под любопытными взглядами механиков и техников, он подошел к инженеру и, не совсем умело отдав честь, доложил, мешая русский язык с украинским: «Товарыш капитан, старший сержант Гаврыш зъявывся для продовжения своей службы».

Все заулыбались, но инженер строго глянул на нас, и мы поспешили заняться своими делами. Глядя на Гаврыша, на его большие в мозолях руки, Васильковский спросил:

— Как вас зовут, товарищ старший сержант?

— Иваном, — ответил Гаврыш, — а отчество — Антонович.

— Так вот что, Иван Антонович,— задумчиво сказал инженер, почему-то сразу проникаясь уважением к стоящему перед ним человеку. Он видел по его уже солидному возрасту, по тому, как он неумело докладывал, по разговору, что он призван из запаса, из сельской местности Украины. Инженер смотрел на его могучую фигуру, большие ладони и думал: такими руками только землю пахать, хлеб выращивать. А дома наверное детишек куча. Эх, война, война...

— Так вот что, — повторил инженер, прервав свои раздумья, — видите вон там, за деревьями, землянку? Там живет техсостав эскадрильи. Идите туда, устраивайтесь, отдыхайте. а завтра с утра приступите к своим обязанностям.

Быстро освоился старший сержант в эскадрилье и с первых дней приезда завоевал уважение всего полка. С легкой руки инженера, Гаврыша все называли Иваном Антоновичем. Подкупали в нем его необыкновенное, врожденное от дедов-хлеборобов трудолюбие, степенность, рассудительность. Не было минуты, чтобы его руки отдыхали. Самолет механика Битинова, у которого Гаврыш был мотористом, стал лучшим в эскадрилье, чистотой выделялась стоянка, и все знали, чьи это труды.

Большой, могучий, он в то же время был добродушным и даже наивным. Бывало назначает адъютант в наряд механиков и мотористов и тут начинается: у одного на самолете срочная работа, другой приболел — хитрецы, они везде есть. А Гаврыш подойдет к адъютанту и говорит: «Товарищ старший лейтенант, я пойду в наряд». «Так вы ж только сменились, Иван Антонович, отдыхайте», — говорит офицер. «Так это же разве работы, наряд?» — удивлялся Гаврыш.

Однажды инженер приказал ему: «Начинайте, Иван Антонович, копать землянку под каптерку, а денька через два будет посвободнее — мы навалимся на нее всей эскадрильей. За неделю надо кончить...» Каково же было удивление инженера и техсостава, когда все пришли к месту постройки каптерки, а котлован был вырыт. «Экскаватор», — восхищенно глядя на Гаврыша, говорил техник звена Елатомцев.

Уж на что командир полка, человек угрюмый, суровый, неразговорчивый, но и он был неравнодушен к Гаврышу. Проходя по стоянке, подзовет бывало его, поздоровается за руку, закурить предложит и долго беседует с ним о погоде, о видах на урожай, о всяких хозяйственных вопросах. Однажды дивизионный летчик-инспектор майор Бобринцов, решив закурить, достал замысловатую немецкую зажигалку. Чиркал, чиркал, не загорается.

— Нашел чем рисоваться, — сказал ему командир и кликнул Гаврыша: — Покажи-ка, Иван Антонович, майору «русскую катюшу».

Тот не спеша достал из глубокого кармана технической куртки почти килограммовый кремень, полуметровый, в палец толщиной фитиль, из-за сапога вынул добрую половину драчевого напильника, да как двинет им по кремню. Брызнул сноп искр — и фитиль, раздуваемый ветром, задымил.

— Закуривай, пожалуйста, — довольно ухмыляясь, сказал командир майору. — Да знай наших!

Не смотря на то, что он окончил всего пять классов, Иван Антонович любил технику и понимал в ней толк. У себя на Полтавщине он учился на курсах трактористов и был бригадиром. На действительной службе, в 1929 году, окончил школу авиационных мотористов. Правда, в теории он был слабоват, но что касается конструкции — знал ее в совершенстве. Поэтому на заводе, где мы переучивались, Гаврышу предложили вместе с техниками и механиками изучать штурмовик Ил-2. Ему щедро, от души все помогали. И когда заводские инженеры принимали от нас зачет, мы все за него переживали. Но председатель комиссии, убедившись, что Иван Антонович самолет знает, только не может складно объяснить, поставил против фамилии Гаврыша жирную четверку. Так и стал наш Иван Антонович авиационным механиком, да еще каким. Осенью сорок второго года после Синявинской операции под Ленинградом за самоотверженный труд, за безаварийное обслуживание ста боевых вылетов его наградили орденом Красной Звезды.

От инженера и командира мы только и слышали: «Работайте так, как Гаврыш...». «Делайте, как Гаврыш». Утречком рано или перед вечером командир полка, бывало, поднимется на самолете У-2, посмотрит с воздуха на наши стоянки и скажет потом сурово: «Плохо замаскированы... Приказываю сделать так, как у Гаврыша». Легко сказать, как у Гаврыша, но не каждому это под силу. Понатыкает Иван Антонович деревьев вокруг самолета, где же за ним угонишься.

Вот каким был наш Иван Антонович Гаврыш!

В морозные январские дни 1944 года войска Ленинградского и Волховского фронтов начали наступление против фашистской группы армий «Север». Под мощными ударами трещала гитлеровская оборона. Ожесточенные бои завязались у опорных пунктов: Чудово, Любань, Тосно и особенно Мга, о которой гитлеровцы трубили, как о неприступной крепости. В районе Мги находился также «неприступный, незыблемый» пункт обороны фашистов — высота «Круглая».

Вот ее и громил один из стрелковых полков, а наши штурмовики оказывали ему поддержку. В бою на этом участке был смертельно ранен летчик, старший сержант Николай Трипольский. Посаженный им самолет аварийная бригада доставила на станцию Войбокало, там его надо было погрузить на платформу и привезти в самолетные мастерские, расположенные близ станции Боровичи. Эту задачу и поставил инженер авиачасти механику Гаврышу.

— Для вас, Иван Антонович, это задание не такое уж сложное, — говорил инженер, — я бы даже сказал простое. Прошу об одном: побыстрее. Каждый самолет сейчас на вес золота...

Со свойственной ему хозяйственностью Иван Антонович взял бортовую сумку с инструментом, в вещмешок уложил сухой паек и рано утром тронулся в путь. Через два часа он уже был на разъезде и, сидя в вагончике дежурного, интересовался, часто ли ходят поезда в сторону Волхова.

— Откуда же часто, служивый, если кругом война, — отвечал дежурный.— Так, в виде оказии. Ждите, может и будет. А может и нет...

— Чего же ждать-то, только время терять, — вздохнул Гаврыш и спросил, сколько километров до Волхова.

— Далековато, — ответил дежурный, — считай километров сорок.

Слагаемые Великой Победы

НАРОДНЫЕ КРЫЛЬЯ

Всенародная забота об усилении боевой мощи Советских Вооруженных Сил в годы войны проявлялась в самых различных формах, в том числе в виде добровольных взносов личных сбережений на создание боевой техники.

По почину тамбовских колхозников в декабре 1942 года труженики полей Саратовской области собрали 33,5 млн. рублей на строительство боевых самолетов в подарок авиаторам Сталинградского фронта. В том же месяце колхозники Горьковской области собрали 60 млн. рублей на создание боевых эскадрилий «Валерий Чкалов». Подобные взносы на авиационную боевую технику поступали от трудящихся многих областей, городов и сел.

Советские летчики стали выполнять боевые задания на самолетах, на фюзеляжах которых красовались многозначительные надписи: «Московский колхозник», «Куйбышевский колхозник», «Рязанский колхозник», «От народов Узбекистана» и другие.

Колхозник Новопокровского района Саратовской области Ф. П. Головатый в декабре 1942 года внес 100 тыс. рублей из своих личных сбережений на создание самолета, а 18 декабря вручил именной самолет летчику-гвардейцу Б. Н. Еремину. Примеру Ф. П. Головатого последовали колхозник Чкаловской области И. П. Болотин, азербайджанец Сулейманов Амир Кара-оглы, казах Кулаш Баймагамбетов и многие другие.

На строительство боевой техники в фонд обороны от трудящихся нашей страны к концу 1943 года поступило около 13 млрд. рублей. На собранные трудящимися средства в 1943 году в части ВВС было передано 1360 боевых самолетов.

Сбор личных средств для Красной Армии явился ярким проявлением любви народа к своей Родине.

Взвалив на спину вещмешок, сумку с инструментом, начал Гаврыш крупным размеренным шагом отмеривать свой путь. Так началось простое задание. Придя на станцию Волхов, усталый и голодный, попив чаю с сухарями, как убитый уснул на лавке. Утром первым воинским эшелоном добрался до станции Войбокало. Но то, что он увидел, его не обрадовало: все, что может разрушаться, — разрушено, все, что может сгореть, — сгорело. В расстройство привело его и другое: он увидел еще из вагона, что самолет лежит далеко, примерно в полкилометре от станции с нерасстыкованными плоскостями. «Хорошо, что взял с собой инструмент», — подумал механик.

В глубокой, защищенной сверху накатами рельс и шпал землянке сидели военный комендант и дежурный по станции, вконец вымученные, оглохшие от беспрерывных бомбежек.

— Да... — протянул капитан, — дела у вас, товарищ старший сержант, хуже некуда. Одному вам здесь не управиться. Выход один: езжайте в полк, пусть присылают группу.

— Ну что вы, товарищ капитан, — возразил Гаврыш. — Я получил приказ командира и должен его выполнить. Да и людей в полку не хватает.

— Ну смотрите сами, помочь я ничем не могу. Людей, как видите, ни души.

Комендант считал невозможным без всяких технических средств, без людей, подтянуть к станции самолет и погрузить его. А Иван Антонович, наоборот, не мог понять, как можно не выполнить задание, которое ему доверили. «Сделайте все возможное», — вспомнил он слова инженера.

Штурмовик лежал с убранными шасси, на фюзеляже. Недавно еще грозный для врагов, был он теперь беспомощным, как тяжело больной. Лопасти винта загнулись дугой от удара о землю, фюзеляж изрешечен, левый элерон срезан будто ножом. И лишь выступавшие из плоскостей вороненые стволы пушек и пулеметов как будто еще грозили невидимому врагу.

Открыв кабину, Иван Антонович посмотрел на сиденье летчика, на приборную доску, обрызганные кровью, с сожалением подумал о Трипольском: «Короткая его жизнь! Всего девятнадцать лет. А где-то в Краматорске ждет его мать». Гаврыш еще не знал, как будет подтаскивать штурмовик к станции, как будет его грузить. «Невозможного на свете нет», — подумал он и решил пока расстыковывать, отсоединять плоскости от фюзеляжа, а там будет видно. Отвернув гайки, он сильными ударами костыльного молота, взятого у стрелочника, выбил верхние болты. А как добраться до нижних? Посмотрел, подумал и решил, что путь только один, простой, но трудоемкий — вырыть траншеи.

Пять дней с раннего утра до поздней ночи долбил траншеи старший сержант. Соленый пот не сходил с его крупного лица. Дробный стук железа о камень доносился до станции.

— Копает, долбит, — сокрушенно говорил дежурный коменданту. — Вот человек!

— Солдат, — с гордостью и уважением говорил капитан. — Но как ему помочь? А не помочь просто нельзя.

Капитана поражала такая настойчивость старшего сержанта, его незыблемая уверенность в достижении цели, заражавшая других, и он уже не находил себе места, разделяя заботы механика. Вечером, прихватив трех уставших, только что сдавших дежурство железнодорожников, капитан подошел к самолету. Иван Антонович, стоя на коленях траншеи, выбивал последний болт. Орудуя ломами, они впятером сдвинули тяжелые плоскости. Капитан посмотрел на Гаврыша, осунувшегося и похудевшего за эти дни, похлопал его по плечу:

— Ну и молодец же ты, старший сержант! Ой, молодец! А что дальше будем делать? — И подумав, продолжил:— Вы заканчивайте тут. А я дам заявку на платформу, а потом схожу к артиллеристам: тут, в восьми километрах от станции стоит артдивизион.

Утром на «студебеккере» приехали артиллеристы и, зацепив тросами, подтащили самолет к станции. Молодой лейтенант, оказавшийся земляком Гаврышу, с сожалением сказал:

— Надо же, нет платформы! А то мои орлы заодно бы и погрузили.

Десять дней ждали платформу. Иван Антонович заготовил стойки, ваги, разыскал проволоку для крепления, а платформы нет и нет. Вышли продукты, которыми он щедро делился с Кузьмичом, стариком, у которого остановился. И теперь они пекли на «буржуйке» лепешки из прелой ячменной муки, ели перемерзшую картошку и свеклу.

Наконец долгожданная платформа прибыла. Все, кто только был свободен от дежурства на станции, все пришли на погрузку самолета. Их привели емкие, значимые слова коменданта: «Нужно помочь солдату»... Эти слова находили живой отклик в душе людей, ибо у каждого из них отец или сын, брат или сестра были солдатами.

Говорят, чудес не бывает. Оказалось, бывают. Только делают их не кудесники, а простые советские люди. Ухватившись за канаты, проволоку или подпирая машину плечами, они напрягали все силы. Подчиняясь их воле, самолет полз на платформу сантиметр за сантиметром. Раскрасневшийся от натуги, довольный, капитан громко и задорно командовал:

— А ну, бабоньки, взяли! Еще раз взяли!..

К полудню все было погружено. Иван Антонович закреплял груз, ему усердно помогали капитан и привязавшийся к нему Кузьмич. Утром платформу прицепили к первому подошедшему эшелону. Провожать Гаврыша пришли все, кто только мог.

— Ну, счастливо, старший сержант,— крепко пожимая ему руку, сказал комендант.

— Напиши, как доедешь, — просил Кузьмич, вытирая слезящиеся глаза.

В Волхове платформу прицепили к литерному товарняку, шедшему в сторону Тихвина. Иван Антонович по аттестату получил сухой паек на дорогу и здесь же, на станции написал письмо на свою Полтавщину.

«Любимая Галю, — писал он жене,— у мене все гарно, и ты бильше думай про себе та дитях. Не вбивайсь. Може, через рик прииду до дому. Дуже хочеца побачиты Сашка, Марийку та Ивасыка...»

Через час эшелон тронулся, промелькнули ажурные фермы моста через реку Волхов. Иван Антонович стоял у кабины самолета, уставший, но радостный. Он сумел выполнить оказавшееся таким трудным простое задание.

С. ШЕВЧЕНКО,
старшина запаса,
бывший авиационный механик

Слагаемые Великой Победы

ТЫЛ — ФРОНТУ

В период войны все наше народное хозяйство работало в интересах разгрома врага, во имя победы. Огромные масштабы военных операций непрерывно требовали колоссального количества вооружения, боеприпасов, транспортных средств, горючего, обмундирования и продовольствия. Советские люди в тылу трудились героически, самоотверженно, под лозунгом «Все для фронта, все для победы».

Военное хозяйство нашей страны в годы войны прошло два этапа: первый — перестройка экономики на военный лад и второй — рост слаженного военного хозяйства. Под руководством партии было срочно перебазировано из районов, оказавшихся под угрозой оккупации, в глубокий тыл более 1360 крупных предприятий, а также эвакуировано в тыловые районы более 10 млн. человек.

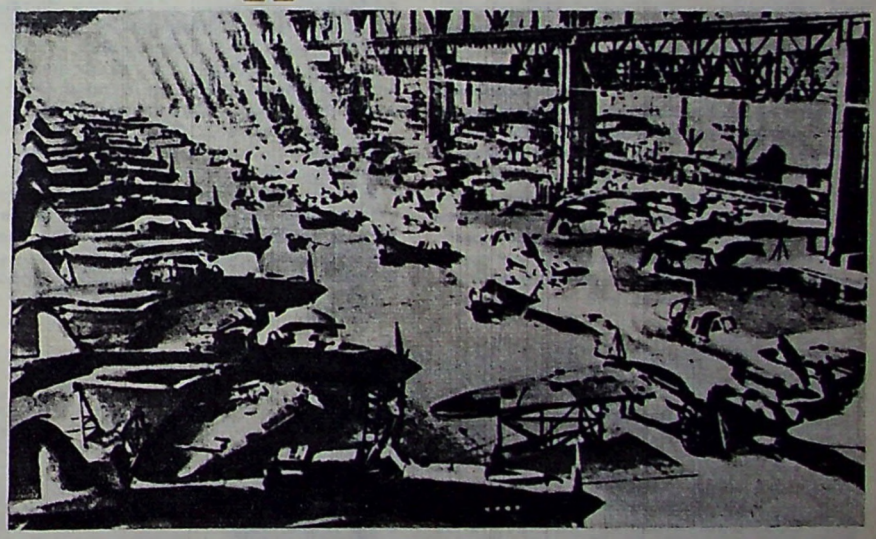
Перестройка народного хозяйства на военный лад была завершена к концу 1942 года, и производство военной продукции стало резко возрастать. Труженики тыла за годы войны выпустили для нужд фронта 488 тыс. артиллерийских орудий всех калибров, 137 тыс. самолетов, 104 тыс. танков и самоходных установок, причем, в основном новейших по тому времени образцов. Из общего числа самолетов фронт получил 59 тыс. истребителей, 39 тыс. штурмовиков и 17,8 тыс. бомбардировщиков.

Труженики авиационной промышленности в труднейших условиях военного времени систематически наращивали выпуск самолетов. Среднемесячный выпуск во второй половине 1941 года составлял 1630 самолетов, в 1942 г. — 2120, в 1943 — 2907, в 1944 — 3355 и в 1945 — 2206. Авиапромышленность в годы войны выпускала истребители Як-3, Як-7б, Як-9, Ла-5, штурмовики Ил-2, бомбардировщики Пе-2, Ил-4 и другие самолеты. Кроме того начали строить серийно новые типы самолетов: истребитель Ла-7, штурмовик Ил-10, бомбардировщик Ту-2. Было усовершенствовано специальное оборудование самолетов, их вооружение и боеприпасы к ним.

Крылатым воинам тыл дал все необходимое для разгрома врага.

Строители „летающих танков"

„Спросим себя: все ли мы сделали, что зависело от нас, чтобы помочь Красной Армии?"
В. И. ЛЕНИН



Сборочный цех Ил-2.

НУЖНЫ КАК ВОЗДУХ!

Морозным декабрем пришел со старой площадки последний эшелон с оборудованием и людьми. Уже добрая половина станков, самых нужных, работала в новых цехах с полной нагрузкой. Быстро вводились в строй новые партии станков и вспомогательное оборудование, доставленные последними эшелонами. Даже в еще холодных недооборудованных цехах передовые бригады стали перевыполнять дневные задания.

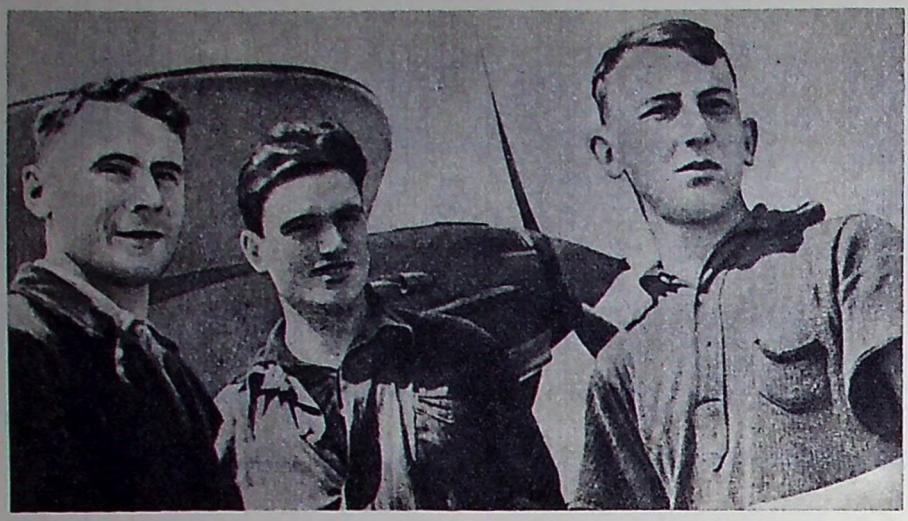
Коллектив был удовлетворен своей работой. Действительно поработали вроде здорово: в осенне-зимнюю непогоду всего за два с половиной месяца перебазировали крупный завод; на необжитом месте, в недостроенных корпусах развернули производство очень сложных машин. Многие из нас откровенно гордились и сравнивали сделанное с выигранным на поле боя большим сражением. О том, что сделано далеко не все, что во время войны страна требует от каждого человека еще большего, нам напомнила телеграмма И. В. Сталина, полученная 23 декабря 1941 года. В ней были такие слова: «...Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии теперь как воздух, как хлеб... Требую, чтобы выпускали побольше «илов»...

Телеграмма требовала более энергичной, самоотверженной работы буквально от каждого. Поэтому партийный комитет решил сразу довести ее содержание до всех работников завода. В тот же день во всех цехах и отделах были проведены короткие собрания. Телеграмма и выступления помогли каждому понять свою личную ответственность за судьбы Родины. Решение было единодушным: всем работать по-фронтовому. А это значит не только выполнять план, а ежедневно перевыполнять его, не покидать рабочее место до тех пор, пока не завершил задание, не сделал все, что в твоих силах.

Через неделю, 29 декабря с заводской площади отошел уже целый желез-

---

Окончание. Начало см. в № 3 журнала за 1975 г.



Фронтовая бригада сборщиков В. Федотов, В. Акулов, А. Горбачев.

нодорожный состав со штурмовиками Ил-2, построенными на новом месте. В Москву их сопровождала бригада сборщиков, механиков и заводские летчики-испытатели. Через восемь суток все штурмовики были собраны, облетаны. Сформированный и вооруженный ими полк сразу принял участие в боях. Пока заводской аэродром готовился к выполнению своих функций, было построено несколько десятков самолетов, которые поездами доставлялись на подмосковный аэродром, повторно собирались там, испытывались в воздухе и улетали на фронт.

Завод все стремительнее набирал темпы роста производства. Передовые рабочие и целые бригады стали выполнять сменные задания на 200 и 250 процентов. Люди пытливо искали и находили наиболее рациональные методы работы, стремились производительно использовать каждую минуту. Слесарные бригады Пелешенко и Малинова, например, систематически выполняли нормы на 400 процентов. Группа мастера Распопова на старом месте на трех гидропрессах изготовляла в смену 700 деталей. На новой же площадке, в более трудных условиях, эта группа стала давать за смену 2285 деталей.

По инициативе вожаков заводского комсомола Сергея Румянцева и Веры Васильевой в начале января 1942 года в цехах стали создаваться фронтовые молодежные бригады. Они, соревнуясь между собой, брали повышенные производственные обязательства и успешно их выполняли. Юноши и девушки считали для себя честью стать членом фронтовой бригады. И не удивительно, что количество таких бригад быстро росло. В марте их было уже 62, в апреле — 167, а к концу года — несколько сотен.

Большинство этих бригад, а в их состав вошли и пожилые рабочие, показывали образцы самоотверженной работы. К примеру фронтовая бригада многостаночника Трухачева, обслуживавшая 14 автоматов, стабильно в 4—5 раз перевыполняла установленные нормы. Фронтовая бригада клепальщика Солодова ежедневно перекрывала нормы в 7—8 раз, а соревновавшаяся с нею женская фронтовая бригада клепальщицы Шуры Чекрыгиной — в 4—6 раз. В 3—4 раза ежемесячно перевыполняли задания фронтовые бригады штамповщика Позднякова, литейщика Козлова и многие другие.

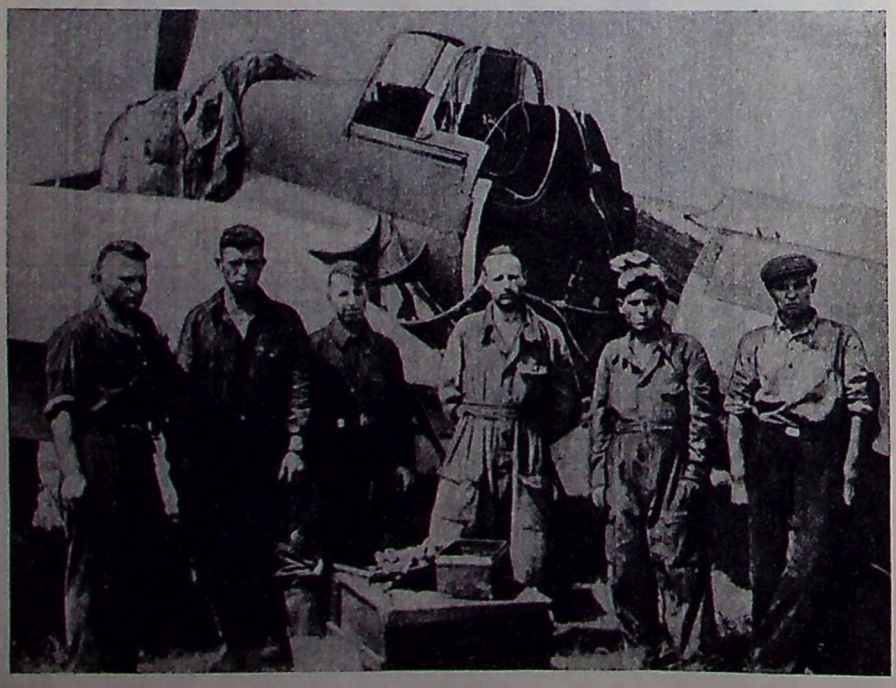
Общее первенство среди фронтовых бригад держали коллективы, возглавляемые молодыми коммунистами токарями Извековым и Гридиным. Выработка их была стабильной и составляла 500—600 процентов при отличном качестве продукции. Бригада Г. Извекова, сменная выработка которой временами достигала 800 и даже 1 000 процентов нормы, завоевала звание лучшей фронтовой бригады авиационной промышленности. Она прочно держала у себя переходящее знамя Наркомата авиапромышленности и ЦК ВЛКСМ, которое по окончании войны было передано заводу на вечное хранение. Сам Извеков за самоотверженный труд был награжден орденом Ленина.

Партийная организация завода вела большую воспитательную работу. Во многих бригадах и группах, при подведении итогов суток, коммунисты напоминали слова В. И. Ленина: «...Спросим себя: все ли мы сделали, что зависело от нас, чтобы помочь Красной Армии?..» Эти слова заставляли искать все новые и новые резервы повышения производительности, и люди находили их. Партийная организация быстро подхватывала и распространяла все передовое, требовала от коммунистов безусловной примерности в труде. В результате на заводе все шире развивалось движение рационализаторов, новые формы социалистического соревнования, такие например, как соревнование по профессиям. Двенадцать раз занимал первое место среди токарей П. Поволоцкий, выполнявший нормы на 600—700 процентов. Восемь раз был во главе лучших протяжников К. Макаров, выполнявший 7—8 норм, девять раз был лучшим среди автоматчиков коммунист Матвеев, перекрывавший нормативы в 5—6 раз.

КАДРЫ, КАДРЫ...

При перебазировании крупного завода из областного города в необжитой район потери в кадрах неизбежны. Не мало людей, особенно женщин-работниц вспомогательных цехов, не смогли по разным причинам выехать из родного города. Значительная группа семейных женщин вынуждена была прервать работу потому, что их поселили в деревнях далеко от завода. Не было у нас еще детских садов, школ. И хотя каждый производственник, приехавший вместе с заводом, старался работать за двоих и за троих, все же цехи, особенно заготовительные и агрегатные, где раньше работало много женщин, ощущали острую нужду в кадрах.

Выход было один: привлечь на завод



На полевом аэродроме заводская бригада мастера П. Бортникова готова возвратить в строй и этот израненный Ил-2.

местных женщин и девушек, подростков и здесь же в цехах обучить их специальностям. Партийная и комсомольская организации мобилизовали наиболее опытных рабочих и мастеров на овладение дополнительной профессией — профессией учителей, наставников. Сложность дела состояла в том, что обучение новичков не должно было отражаться на основной работе самих учителей. Наши люди справились и с этой задачей.

К середине 1942 года было принято на завод и обучено несколько тысяч женщин, девушек и подростков, никогда раньше не видевших заводских цехов. Большинство из них, встав на рабочие места, старательно тянулись за передовиками, все лучше осваивая приобретенную специальность. Особенно хорошими наставниками проявили себя мастер агрегатно-сборочного цеха Шевцов, который только за первые 8 месяцев обучил профессии клепальщика более 70 человек, токарь Мещеряков, подготовивший 40 станочников, начальник участка центропланного цеха Есин, научивший профессии слесаря-сборщика более 60 человек, и многие другие.



Июнь 1942 года. Директор завода А. Белянский принимает переходящее Красное знамя, учрежденное Государственным Комитетом Обороны для победителей в социалистическом соревновании предприятий авиационной промышленности.

ЗНАМЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ

Широко развернутое социалистическое соревнование, постоянная борьба за повышение производительности труда, пополнение цехов подготовленными здесь же на заводе кадрами помогло коллективу завода в апреле 1942 года довести ежемесячный выпуск самолетов до уровня, установленного планом Наркомата авиапромышленности. Но это никто не считал потолком. Коллектив верил, что может давать армии значительно больше самолетов. И в предмайские дни 1942 года вместе с коллективом моторостроительного ордена Ленина завода мы выступили с предложением организовать Всесоюзное социалистическое соревнование работников авиационной промышленности. «...Взвесив свои силы, — говорилось в совместном обращении — мы пришли к общему мнению, что можем не только выполнять, но и перевыполнять государственный план выпуска самолетов и авиамоторов...»

Политбюро ЦК ВКП(б) одобрило предложение коллективов заводов. Государственный Комитет Обороны (ГКО) учредил переходящее Красное знамя для победителей Всесоюзного социалистического соревнования предприятий авиационной промышленности. Почин подхватили коллективы других предприятий, связанных с производством самолетов и двигателей.

С середины мая наш завод перешел на новые, более уплотненные нормы. Многие рабочие с первого же дня стали перевыполнять и эти нормы. Особенно отличились стахановцы цеха, возглавляемого тов. Архиповым. Токари Золотухин, Левыкин, Бирюков и другие работали буквально каждый за троих — четверых. Слесарь Святышев, овладев еще и профессиями разметчика и сверловщика, выполнял нормы на 400 проц. Фрезеровщик Дмитриев стал работать на двух станках и ежедневно вырабатывал по три нормы.

По итогам первого месяца Всесоюзного соревнования наш коллектив занял первое место и ему было присуждено Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Его вручили нам на общезаводском митинге летчики-штурмовики гвардейского полка. Поздравив нас с победой в соревновании, гвардейцы отметили высокое качество выпущенных заводом самолетов и обещали еще успешнее громить захватчиков. Приняв Красное знамя ГКО, директор завода А. Белянский от имени всех работников заверил гвардейцев, что коллектив сделает все возможное, чтобы удержать почетную награду, будет и впредь наращивать выпуск самолетов для фронта.

Коллектив завода твердо держал свое слово. Все цеха перевыполняли план. Со сборки на летно-испытательную станцию (ЛИС) непрерывно возрастал поток готовых штурмовиков. И все работники этого «выходного цеха» завода — летчики-испытатели, механики, мотористы и другие специалисты, в совершенстве знающие и любящие свое дело, трудились без устали. Летно-испытательная станция всегда вовремя проверяла и сдавала армии готовые к бою «летающие танки». Переходящее Красное знамя ГКО до конца 1942 года неизменно присуждалось нашему заводу.

Знаменательным для завода был и 1943 год. Благодаря газете «Правда» о трудовой доблести нашего многотысячного коллектива знали и фронтовики и работники тыла. В течение года заводу одиннадцать раз присуждалось Красное знамя Государственного Комитета обороны. В 1943 году завод дал фронту на 900 машин больше, чем в предшествующем году. Значительное количество среди них составляли двухместные штурмовики с мощным мотором, вооруженные 37-мм пушкой. Коллектив к середине декабря выполнил годовую производственную программу и до конца года сдал в особый фонд Верховного Главнокомандования 223 боевых самолета.

Самоотверженно, не жалея сил, организованно работал коллектив завода и в последующие месяцы Великой Отечественной войны. Начиная с мая 1942 года, когда было учреждено Красное знамя ГКО, и до победоносного мая 1945 года оно 26 раз присуждалось коллективу нашего завода и оставлено ему навечно, как свидетельство его доблестного труда во имя Победы.

Работники нашего завода трудились не только в цехах, но и на фронтовых аэродромах. Во всех боевых соединениях, имевших на вооружении штурмовики Ил-2, с начала и до конца войны постоянно работали заводские бригады, которые восстанавливали поврежденные в боях самолеты. Мастера полевого ремонта К. Борташевич, А. Руденко, А. Беляев, И. Матвеев, А. Хорошин, В. Казмин и сотни их товарищей за годы войны, работая непосредственно в частях, отремонтировали и восстановили свыше шести тысяч боевых самолетов, за что награждены боевыми орденами и медалями. Высоких правительственных наград удостоены и сотни работников завода, трудившихся по-фронтовому в его цехах и отделах.

П. КОЗЛОВ,
инженер

Борис БОБЫЛЕВ

ИНВЕРСИЯ

Время,
Куда вознесешь молодца
На басовитой ноте?

Тают в заоблачье
Два кольца,
Выведенные самолетом.

Что он пишет
Мелом турбин,
Там — от зари
И до зорьки?

— Знак бесконечности, —
скажет один.
Бросит другой:
— Восьмерки...

* * *

Все начинается сначала:
И проба смелая крыла —
От байконурского причала
Уйти туда, где свет и мгла,
Где, может, не набьешь мозоли
Под мерный электронный звук,
Где съесть не надо пуда соли,
Чтобы узнать —
А кто твой друг.

Станислав ЛЯКИШЕВ

ВЕСНА НА АЭРОДРОМЕ

Взрыт зернистый бок сугроба
Дрелью солнечных лучей.
В снеговой его утробе
Зарождается ручей.

Полинялая бетонка
Дышит паром в небеса.
А вокруг капелью звонкой
Умываются леса.

Небо ярко и искристо,
Дни душевны и теплы.
По каптеркам мотористы
Тащат зимние чехлы.

А вокруг лучей аллея,
Света яркого потоп.
«Миг», от радости шалея,
Атакует солнце в лоб.

Леонид КУЗНЕЦОВ

ОГНИ И ЗВЕЗДЫ

В такт шагов насвистывая песню,
Я иду в ночной далекий путь.
Мне идти уральским мелколесьем,
Озеро большое обогнуть.

Гаснет эхо. Запевают где-то
Путевую песню поезда.
И на землю росчерком ракеты
За звездою падает звезда.

Сколько тайн в заоблачном мерцанье!
И на крик проснувшейся совы
Отвечают сдержанным молчаньем
Звездные медведицы и львы.

Но покуда опускайся с выси.
В даль земную пристально взгляни:
Видишь, как далекий город высек
Над собою чистые огни.

Там куются крылья для полетов,
Люди без мечты не могут жить.
Кто-то спит, а кто-то жив заботой,
Чтоб огни и звезды подружить.

За облаками...

С утра солнце пекло немилосердно, а теперь, после обеда, над аэродромом плыли плотные облака. Откуда-то издалека доносились глухие раскаты грома. Однако воздушные бойцы и наземные специалисты продолжали готовить технику — полеты должны были начаться в запланированное время.

— А погода-то, Иван Иванович, не веселит, — за спиной прапорщика Клименко, осматривавшего самолетную пулеметную турель, раздался знакомый голос командира отряда. — В тот день облачность, кажется, была куда менее плотной.

...В том полете хлопок, похожий на взрыв, прозвучал неожиданно. На какое-то мгновение командира огневых установок оглушило, однако он тут же взял себя в руки. Присмотревшись, Иван Иванович увидел, что отделившийся от кормы воздушного корабля, почти непосредственно от его кабины, странный светящийся шар диаметром в полметра плавно уплывает от самолета.

— Не из тучи гром! — невольно подумал Клименко, выходя на связь с кабиной летчиков. Как обычно, не торопясь, четко выговаривая каждую букву, он спокойно, словно ничего не случилось, доложил:

— Командир, в районе киля взрыв. Вижу огненный шар. Следов пожара нет. Самочувствие нормальное.

— Наблюдаю следы повреждений на верхней части киля. Шаровой молнией сорвана антенна ультракоротковолнового передатчика, — дополнил доклад командира огневых установок (КОУ) второй штурман.

Первым после посадки обнял Клименко командир экипажа.

— Завидую твоей выдержке, Иван Иванович, — сказал он, не скрывая восхищения. — С таким КОУ готов лететь хоть на Марс, честное слово. Молния-то проплыла, считай, у кончика носа, полкиля как бритвой срезало, а у тебя даже голос не дрогнул. Молодец!

— Вот тебе и агроном! — пошутил кто-то, и собравшиеся на самолетной стоянке рассмеялись.

Агрономом друзья называли Ивана Ивановича в шутку и раньше, зная о его гражданской специальности. Дело в том, что до призыва в Вооруженные Силы Клименко учился в агрономической школе под Волгоградом. Учился Иван Иванович хорошо, науку о плодородии постигал обстоятельно, как привык с детских лет делать любое дело. И шагать бы ему по полям отцовскими тропами, выращивать рекордные урожаи да беречь соки земли для потомков, но строгая немногословная повестка пригласила его в районный военный комиссариат. Оттуда Иван Клименко был направлен в учебное подразделение, которое готовило специалистов для морской авиации.

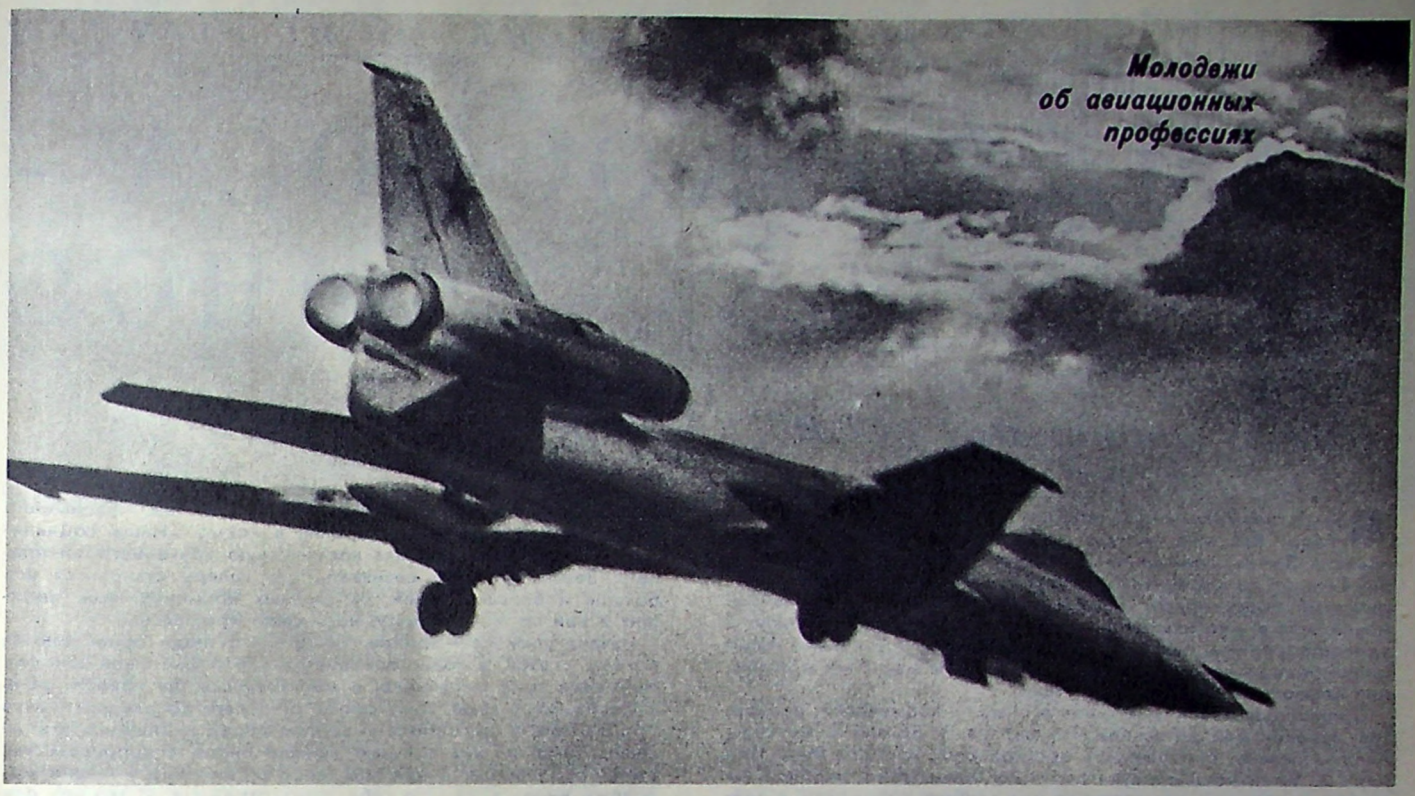
Науку воевать в воздухе он постигал так же обстоятельно, до деталей, как и агрономию. Школу младших авиационных специалистов окончил с отличием. Уже тогда, впервые взглянув с высоты на колосящуюся пшеницу, решил без колебаний: «Землю, которую любишь, надо уметь защищать. А это ничуть не легче, чем снимать высокие урожаи. В каждом деле должны быть свои мастера. Останусь в авиации на сверхсрочную, потому что здесь я сегодня для Родины нужнее».

Так Клименко стал командиром огневых установок. Уже несколько лет он имеет первый класс и по смежной специальности воздушного стрелка-радиста, поэтому его зачастую привлекают к полетам, когда результат прежде всего зависит от качества связи. Скажем, при полетах на разведку в условиях грозовой активности, если трески и шорохи заглушают посвист морзянки. Оба рабочих места в кормовой кабине Иван Иванович считает «родными» и даже затрудняется сказать, обязанности какого члена экипажа ему нравятся больше.

Словом, Клименко универсал, умеющий добиваться успеха там, где труднее. И это очень важно — ведь не каждый даже опытный воин по знанию и практическим навыкам может ставить знак тождества между основной и смежной специальностями.

Для Ивана Ивановича при обеспечении экипажа связью нет «простых» и «трудных» полетов. Каждое задание для него — ответственное, от которого зависит общий успех подразделения. Конечно, ошибку, особенно незначительную, Клименко простят — «сработает авторитет», завоеванный безупречной службой. (Есть же у нас и такие «специалисты», по мнению которых на авторитет надо работать лишь первые годы пребывания в коллективе, а потом уже авторитет будет работать на них и тогда можно отдохнуть, — былые заслуги многое спишут!). Но Иван Иванович относится к категории тех людей, что спрашивают с себя тем строже, чем глубже становится уважение и доверие к нему командиров и товарищей.

Не буду говорить о тренировках в классе. О их напряженности, цикличности. Каждый радист по личному опыту знает: несколько пропусков занятий — и в полете в момент усложнения обстановки неожиданный прочерк в радиограмме. А порой один пропущенный или перепутанный знак, скажем, при полете на разведку, вызовет на командном пункте тактического учения тревогу, смешает карты задуманного удара. Поэтому в классе, пожалуй, все, кто летает в корме воздушного корабля, тренируются одинаково добросовестно. А вот учеба на



стоянке, подготовка к вылету — у каждого строится в соответствии с характером.

Иван Иванович приходит на аэродром одним из первых. Проверяет аппаратуру. Настраивает точно на заданную частоту свой передатчик и передатчик правого летчика, который при необходимости можно использовать в качестве запасного. Делает это не торопясь, обстоятельно. Если в чем-то сомневается, обязательно спросит совета у специалиста из группы обслуживания.

В воздухе, когда меняются атмосферное давление и температура, прапорщик Клименко подстраивает приемник, устанавливает частоту, регулирует стабилизацию, тон, выбирая такую «окраску» полезного сигнала, которая позволяет хоть как-то выделить точки и тире, передаваемые корреспондентом. Потому-то стрелочки радиоаппаратуры в полете всегда колеблются в заданных секторах, все корреспонденты слышат Клименко на максимальных удалениях, а сам он улавливает доклады и команды, которые кое-кому расшифровать и в идеальных условиях не под силу.

Однако не заслуживает высшей оценки мастер, сам умеющий все делать, но не способный передавать свои знания, навыки другим, рассказывать об основном просто, доходчиво и понятно. У Ивана Ивановича врожденный дар педагога-инструктора. Он знает, что, кому и когда надо «разжевать», с кого стоит спросить по всей строгости, без скидок на неопытность или обстоятельства. Этот добрый, мягкий по характеру человек может, если требуется, быть твердым, непоколебимым.

Как-то вылетел он в качестве инструктора с молодым матросом Р. Мамикеевым. На предварительной подготовке все разложил по полочкам, заставил стрелка-радиста повторить порядок работы в воздухе по элементам. А когда поднялись в воздух, матрос вдруг без вызова земли начал передачу данных в эфир. Инструктору пришлось тут же вмешаться («Забылся, товарищ прапорщик!» — оправдывался позднее нарушитель радиодисциплины).

За это полетное задание Клименко поставил подчиненному «тройку» и отстранил от очередного полета. Потом принял от матроса зачет по теории, еще раз проконтролировал в воздухе. Урок строгости пошел молодому матросу на пользу, больше стрелок-радист подобных нарушений не допускал.

Многие ученики Ивана Ивановича стали прапорщиками, имеют высокий класс, владеют смежными специальностями. Вот и сегодня, впервые полетит на самостоятельные стрельбы воспитанник Клименко молодой прапорщик В. Горобец.

...После взлета воздушный корабль сразу же нырнул в облака. Штурман уточнил курс, сверил с показаниями приборов. Шли с набором высоты. И вот в кабинах вспыхнуло яркое солнце — самолет пробил облачную пелену. Все оборудование работало надежно. В расчетное время началось снижение: к полигону по условиям задания предстояло выйти на малой высоте.

— Проверить оружие! — прозвучал в наушниках шлемофонов приказ командира.

В стороне мелькнули красные черепичные крыши домов небольшой деревушки. Вскоре крылатый корабль лег на боевой курс — сегодня командиру огневых установок предстояло отстреляться по наземной цели. Клименко было хорошо видно, как потревоженные ревом двигателей стремительно срываются с болот стаи испуганных птиц.

Иван Иванович включил привод пушек, приступил к последней проверке оружия. Работал внешне неторопливо, сноровисто, словно в его распоряжении оставались долгие часы, а не доли секунд. Еще не было случая, чтобы прапорщик выполнял стрельбы со второго захода, хотя на оценку это и не влияло.

Уже стволы пушек смотрят вправо и вниз, туда, где появится мишень. Ослаблены привязные ремни. Клименко подался вперед, к бронестеклу, чтобы видеть, как можно дальше. По частым сотрясениям самолета догадался — стрелок-радист отработал без задержки. И тут же заметил стремительно вынырнувшую откуда-то из-под крыла цель, сноровисто загнал ее в кольцо из янтарно светящихся зерен-ромбиков. Удерживая перемещающуюся с большой скоростью мишень в обрамлении, Иван Иванович выждал секунду-полторы, пока автоматика с твердой гарантией выработает нужный угол упреждения, и неторопливо нажал гашетку. Краешком глаза он заметил, что в центре мишени начали вскипать, вспучиваться быстро оседающие фонтанчики разрывов.

Снаряды ложились кучно, аккуратно, словно буквы автографа. И в этой необычной каллиграфической росписи чувствовался почерк мастера.

Сразу за полигоном набирающий высоту самолет снова нырнул в серую пелену, пробивая ее толщу. И только там, за облаками, где улыбается солнце, командир, как бы подводя итог задания, поздравил подчиненных с успехом. А уже после посадки Иван Иванович узнал, что и его ученик прапорщик Б. Горобец тоже отстрелялся с первого захода и привез с полигона отличную оценку.

Майор-инженер
А. КОНТИЕВСКИЙ

НАЧАЛО КОСМОСА — ЗЕМНОЕ



Летчик-космонавт СССР Г. ТИТОВ

Время неумолимо отсчитывает мгновения, часы, недели, годы. Вот уже минуло четырнадцать лет, как человек планеты Земля, гражданин Советского Союза Юрий Алексеевич Гагарин на космическом корабле «Восток» совершил исторический полет вокруг нашей планеты, ознаменовав начало новой эры в многовековой истории человечества. И можно с удовлетворением отметить, что прошедшие годы были насыщены большими, этапными свершениями в изучении и освоении космоса, в раскрытии его тайн.

С помощью различных типов и классов космических аппаратов человек все детальнее изучает нашу Землю и ее спутницу — Селену, околоземное пространство, планеты Марс, Венеру. С их помощью наука получила уникальные сведения из глубин Вселенной, помогающие все глубже проникнуть в тайны материального мира. Автоматические и пилотируемые аппараты помогают решать различные народнохозяйственные проблемы. В сверхдальней радио- и телевизионной связи, в своевременных предупреждениях о продвижении циклонов, в данных о состоянии льдов в полярных морях и на горных массивах, о районах, где земля хранит ископаемые богатства, человек уже реально ощущает практические результаты освоения околоземного космоса.

Каждый год многогранной и сложной работы, целеустремленной на изучение и освоение космоса,— это очередной шаг в овладении человеком силами природы и использовании их на благо человека. Много и плодотворно поработали на благо человека в закончившемся очередном космическом году советские ученые, инженеры, космонавты, коллективы организаций и предприятий, создающие космическую технику, осуществляющие запуск пилотируемых и автоматических аппаратов. Большое научное и практическое значение будет иметь предстоящий совместный экспериментальный полет советского корабля «Союз» и американского корабля «Аполлон».

Велики и зримы наши успехи в области космонавтики. Еще величественнее вырисовываются ее перспективы, ее завтрашний день. Все это бесспорно. Но гордясь сегодняшними свершениями, мы всегда помним о первопроходцах космоса, о мечтателях, чьи дерзновенные по замыслу проекты изумляли их современников, о выдающихся ученых, конструкторах, отдавших свой ум, свои гениальные способности решению загадок и проблем полетов в звездные миры, о тех, кто первым проложил дорогу в космос.

Человечество навсегда сохранит в своей памяти имена наших соотечественников Н. И. Кибальчича и К. Э. Циолковского, энтузиастов и организаторов групп изучения реактивного движения (ГИРД), их преемников и последователей, всех тех, кто прокладывал теоретически, а затем и практически первые пути в космос, был у истоков современной космической техники. Их труд виден в первых космических автоматических аппаратах и пилотируемых кораблях, являющихся результатами современных достижений различных областей науки и техники. Мы теперь уже привыкли к тому, что возможности современной космической техники, в том числе мощных ракетоносителей с новой разнообразной, надежной радиотелеметрической, телевизионной и кибернетической аппаратурой позволяют человеку решать в космосе большое количество задач по астрономическим, физическим, биологическим и иным аспектам исследований. Теперь человек вполне освоился в околоземном космосе, он научился жить и работать длительное время на околоземных орбитах.

Космонавтика — новая, сравнительно молодая область человеческой деятельности. И мы, не умаляя значения усилий людей иных стран и континентов, гордимся тем, что именно советский человек первым проник в космос. Наша социалистическая держава открыла космическую эру в истории планеты Земля. Отрадно сознавать, что теперь становится все больше и больше людей, увлеченных космонавтикой, видящих в ней не только мечту, но и свою профессию.

Начало космоса — земное. Чаще всего люди приобщаются к нему с азов, в годы любознательной и пытливой юности. Примеров тому множество, и мне хотелось бы повести речь с молодыми, с теми, кому сейчас от десяти до двадцати. Мне приходилось и приходится выступать перед пионерами и комсомольцами, от них получаю немало писем с вопросом как стать космонавтом? В том, что такое стремление у нашей молодежи имеется, сам по себе, факт отрадный. И то, что для юных энтузиастов космонавтики ныне многое делается — открыты и работают школы юных летчиков и космонавтов, проводится обучение авиамоделистов, ракетчиков, созданы учебные ракетодромы, появились чемпионы по запуску ракет, появляется все больше учебной литературы — все это также радует. И многие юноши даже с детских лет знают, каким путем идти, чтобы мечта о космосе стала действительностью.

Многое изменилось со дня старта первого в мире пилотируемого космического корабля «Восток». Мы называли тогда этот космический корабль чудом техники, высшим достижением творческого гения человека. И в то время это было действительно так. Ныне «Востоки» стоят в музеях, экспонируются на выставках, и, конечно, они не сравнимы с современными пилотируемыми космическими аппаратами типа «Союз» или с орбитальной станцией «Салют». Мы теперь уверенно подготовились к экспериментальному полету «Аполлон» — «Союз» по программе ЭПАС, что само по себе говорит о многом. Сложнее стала техника, космонавтам стало работать в полете проще... и сложнее, да и сами полеты теперь измеряются по продолжительности не часами и днями, а неделями и месяцами.

«Рабочий день» космонавтики в разгаре. В перспективе еще более сложные задания и проблемы, куда более трудные рейсы в околоземной космос, а затем и полеты к иным планетам. Такова логика жизни, закон нашего бытия, диктующий обязательность движения вперед и вперед. Возрастают соответственно и требования к человеку, решившему отдать свои силы, знания освоению космоса, к уровню его моральной, физической, теоретической и практической подготовки, общему кругозору и внутреннему облику. Незыблемым останется лишь основной принцип: беззаветная готовность отдать делу все, что ты можешь, знаешь, умеешь.

Юноше, мечтающему о космонавтике, можно сказать, что его ждут два варианта — кресло в космическом корабле или место в конструкторском бюро, у пульта управления, на рабочей площадке космодрома. И в том и другом случае от него потребуются глубокие знания во многих отраслях науки и техники, в том числе авиационной. Если вспомнить прошлое наших летчиков-космонавтов, то можно заметить одну характерную черту в их биографиях: многие из них первоначальную авиационную подготовку получили в авиаспортклубах, парашютных кружках, в авиамодельных секциях.

Не ставлю перед собой цели сделать какое-то открытие, но не лишне будет в качестве примера привести некоторые известные факты. Первый космонавт Юрий Гагарин путевку в небо получил в Саратовском аэроклубе и сохранил глубокую признательность своему летчику-инструктору Дмитрию Павловичу Мартьянову. После своего космического полета Юрий



Они были первыми.

Гагарин писал о нем: «Он кропотливо, по крупице прививал нам основы авиационной культуры, без которой немыслим современный летчик, требовал, чтобы каждое задание выполнялось с предельной точностью... Мартьянов был хорошим летчиком-воспитателем».

Все мы в детстве увлекались авиацией, слушали рассказы бывалых авиаторов, зачарованно глядели в звездное небо, читали книги о строении Вселенной, о человеческой мечте покорить заоблачные высоты. С годами взрослели, учились клеить воздушные змеи, запускать их, мастерили модели летательных аппаратов, познавали законы аэродинамики. К нашим услугам были кружки, секции, клубы с мудрыми, влюбленными в небо наставниками. Такова наша действительность — минувшая и настоящая, и она выводила окрыленных мечтой на избранный путь. В этом отношении пример Юрия Гагарина является типичным для многих космонавтов.

И еще один человек удивительной судьбы меня восхищал своей увлеченностью, одухотворенностью и непреклонной волей в осуществлении намеченных планов — Сергей Павлович Королев. Велик и бесценен его вклад в развитие советской и мировой космонавтики. Золотыми буквами занесен в историю человечества октябрь 1957 года. В тот день был выведен на орбиту первый искусственный спутник Земли. Он, как вспышка молнии, ярко осветил достижения Страны Советов, изумив мир великим свершением.

Спутник был выведен на орбиту с помощью мощной ракеты-носителя, созданной под руководством С. П. Королева. Вслед за первым ИСЗ пошли в космос последующие, затем межпланетные автоматические станции, созданные при непосредственном участии С. П. Королева. Под его руководством были созданы пилотируемые корабли, отработана аппаратура для выхода человека в открытый космос, решено много других проблем. Он был человеком гигантской энергии, необычайно смелым при решении сложных проблем, обладал тонкой инженерной интуицией и научной прозорливостью. Академик С. П. Королев возглавил штурм космоса и добился блестящих результатов в создании ракетно-космических систем.

Как же сложился этот человек, как выковались в его характере черты, сделавшие его выдающимся конструктором, прозорливым ученым, умелым, волевым организатором? У него многому может поучиться каждый из нас, особенно молодежь. Волю, целеустремленность, трудолюбие, самостоятельность он начал вырабатывать в себе с детства.

Пятнадцатилетним юношей, наблюдая за полетами самолетов, он твердо заявил, что будет строить самолеты и летать на них. Через два года Королев уже занимается в кружке планеристов, овладевает науками. Он сам говорил: «...все необходимые знания по разделам высшей математики и воздухоплаванию я получил самостоятельно, пользуясь лишь указанием литературы».

Таков он, Королев-юноша, загоревшийся мечтой о полетах. Он делает все возможное, чтобы осуществить мечту: работает в авиапромышленности, учится в высшем техническом училище и одновременно в Московской школе летчиков, рассчитывает и сам строит планеры. После знакомства с трудами К. Э. Циолковского в начале тридцатых годов участвует в организации Московской группы изучения реактивного движения, а затем и возглавляет ее, руководит созданием и запуском первой советской жидкостной ракеты. Затем он создаст ракетоплан, спроектирует мощные баллистические ракеты, проведет их испытания. Преодолевая трудности, настойчиво пойдет дальше и дальше, к новым свершениям в области ракетостроения, а затем и космонавтики.

Так мечта детства и юности привела этого человека не в кресло космического корабля, а на передний край космонавтики, где маститый ученый сумел во всю ширь развернуть свои недюжинные способности и достойно выполнить свой долг перед советской Отчизной.

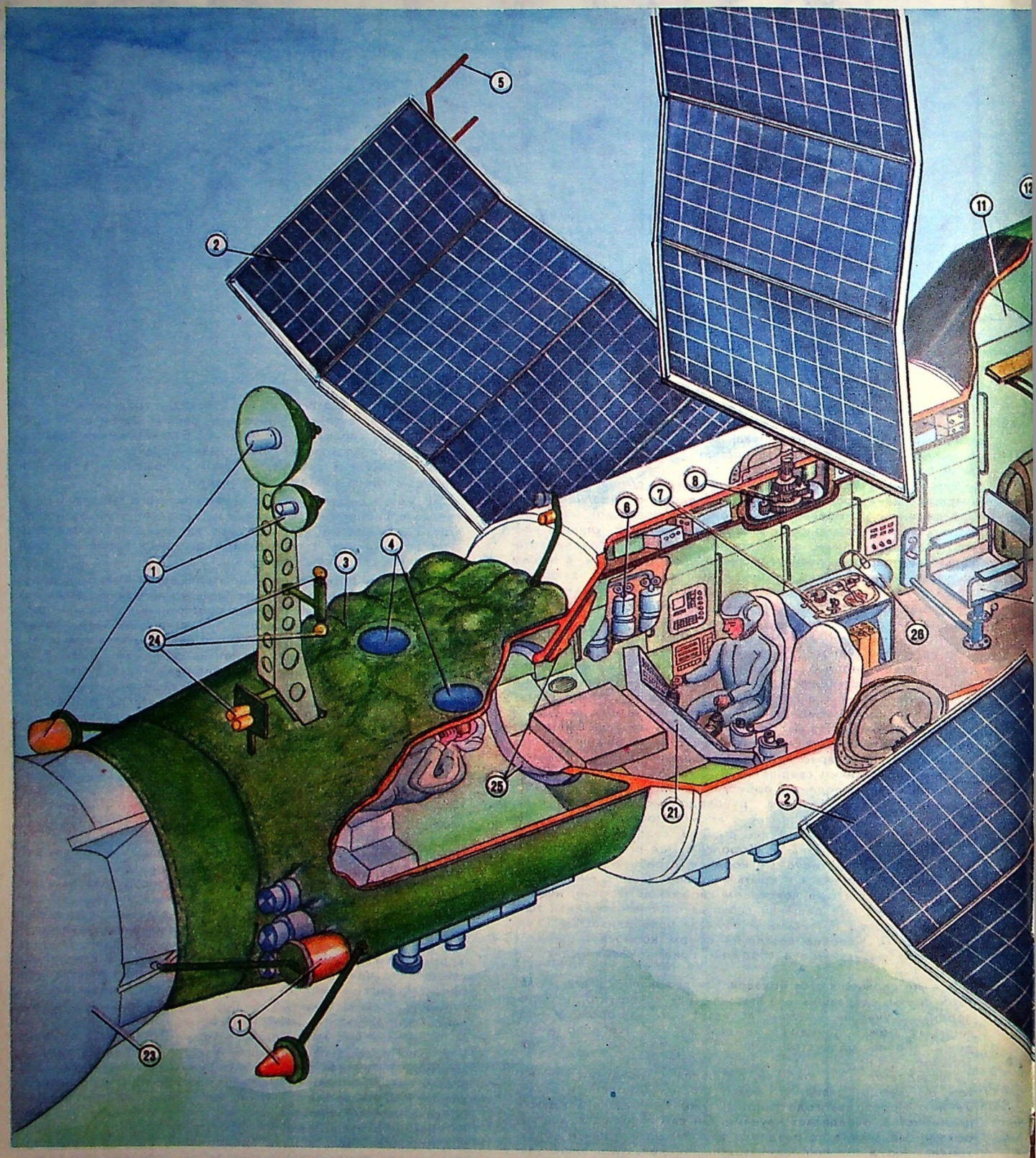
С большим оптимизмом оценивал Сергей Павлович будущее космонавтики: «беспредельны космические дали, но освоение прилегающих к Земле пространств космоса — проблема не такого уж далекого будущего... Впрочем, сейчас трудно предаваться мечтам, ибо в наше замечательное советское время бывает и так, что жизнь опережает мечту. Ясно лишь одно: космонавтика имеет безграничное будущее и ее перспективы беспредельны, как сама Вселенная».

Вот с таких людей, как С. П. Королев, как Ю. А. Гагарин, и надлежит, по моему убеждению, брать пример нашей молодежи, если она задалась целью посвятить себя космонавтике. Только об одном хочется предупредить: не ждите легкого пути, не представляйте себе путь жизненный в виде ковровой дорожки, по которой четким шагом доведется подходить с победным рапортом к тем, кто дает вам задания. Труден и тернист этот путь, но наша советская молодежь не боялась и не боится трудностей, в этом ее характерная отличительная черта.

Прошло более двадцати лет с тех пор, как мои сверстники — одноклассники вели восторженный разговор о будущей их летной судьбе, прислушивались к мерному постукиванию вагонных колес. Мы ехали тогда в летные училища, обогащенные первыми навыками и знаниями в авиационных кружках оборонного Общества. По-разному сложились наши судьбы. Не всем довелось пилотировать реактивные машины. У некоторых друзей юности дороги свернули в сторону от авиации, но и их дороги не менее интересные. Многие мои одноклассники шагают по ним с увлечением и радостью.

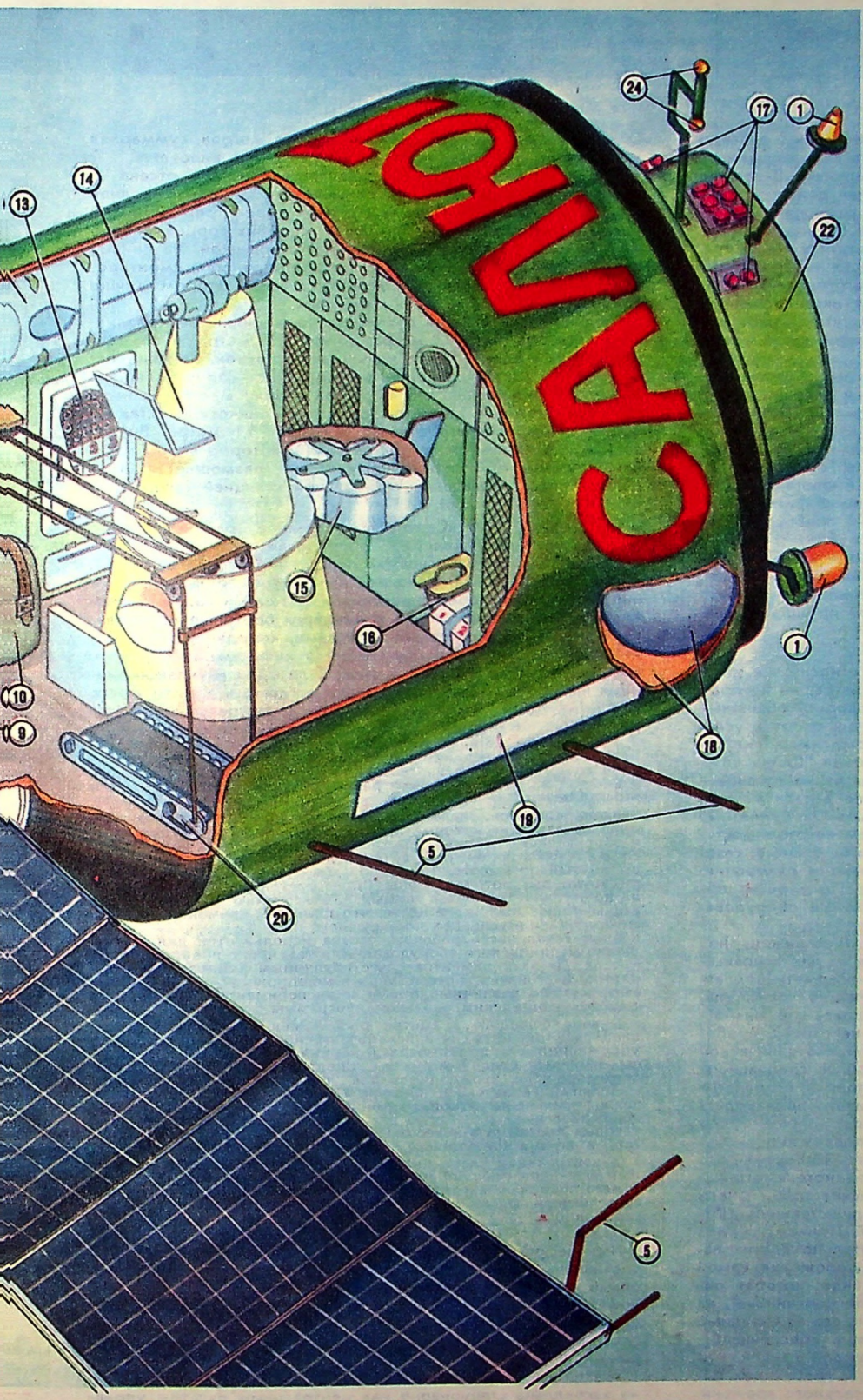
Сегодня, как и всегда, поезда увозят в большую жизнь вчерашних десятиклассников, многие из которых прошли учебу в школах юных космонавтов, в авиамодельных кружках и на ракетодромах. На станциях и разъездах поезда притормаживают, и уходят ребята в жизнь, каждый с великой верой в свои силы, с огромным желанием продвинуть человечество вперед по пути прогресса. И нет числа этим дорогам, как нет предела мыслям человека, его познаниям и таланту. Возможно многие придут в Звездный городок, на космодромы, в конструкторские бюро, в цеха предприятий, строящих ракетно-космические комплексы, чудо-корабли, которые помчатся в просторы Космоса.

Во второй половине двадцатого столетия человечество сделало первый шаг из своей «колыбели» — Земли во Вселенную. Оно сейчас лишь учится ходить. Но с каждым годом его шаги становятся все увереннее и увереннее. Впереди большая, интересная, трудная, увлекательная работа и жизнь в безграничных просторах космоса.



ОРБИТАЛЬНАЯ СТАНЦИЯ

Молодежи о космической технике



„САЛЮТ-Ч"

Долговременные орбитальные станции и лаборатории — важнейшее средство широкого освоения космического пространства. Советская наука рассматривает создание орбитальных станций со сменяемыми экипажами как магистральный путь человека в космос.

Орбитальные станции относятся к наиболее «молодым» космическим летательным аппаратам. Первые из них созданы лишь на рубеже семидесятых годов. Но даже их пока еще не продолжительная эксплуатация в околоземном космическом пространстве показала, какие широкие перспективы открывает использование аппаратов такого класса для решения важной задачи познания и практического освоения законов и сил природы в интересах человечества.

Долговременные пилотируемые орбитальные станции уже сейчас представляют миниатюрные научно-исследовательские институты широкого профиля.

В будущем они могут стать и «космодромами в космосе», стартовыми площадками для полетов на другие планеты.

1 — антенны радиотехнической системы сближения;
2 — панели солнечных батарей;
3 — баллоны системы наддува (закрыты экранно-вакуумной теплоизоляцией);
4 — иллюминаторы;
5 — антенны радиотелеметрических систем;
6 — установка для регенерации воздуха;
7 — стол для приготовления и приема пищи;
8 — механизм поворота панелей солнечной батареи;
9 — кресло для проведения исследований вестибулярного аппарата;
10 — укладка с вакуумной емкостью;
11 — ниша для укладки медицинской аппаратуры;
12 — спальное место;
13 — холодильник для продуктов питания;
14 — орбитальный солнечный телескоп;
15 — сборники отходов;
16 — санитарно-гигиенический узел;
17 — двигатели системы ориентации;
18 — топливные баки;
19 — датчик регистрации микрометеоритов;
20 — комплексный тренажер с бегущей дорожкой;
21 — центральный пост управления;
22 — агрегатный отсек;
23 — транспортный корабль;
24 — проблесковые маяки и оптические огни;
25 — люк-лаз с крышкой.

Рис. инженера Н. ФЕФЕЛОВА

Подлинно космическим научно-исследовательским институтом широкого профиля является в частности запущенная 26 декабря 1974 г. орбитальная станция «Салют-4». В составе этого летающего «космического института» действует несколько лабораторий: астрономическая, радиофизическая, биологическая и другие. И хотя абсолютное большинство работников этого летающего «института» находится на земле, а на борту трудились лишь двое прилетевших на транспортном корабле «Союз-17» разносторонне подготовленных специалистов — летчики-космонавты Алексей Александрович Губарев и Георгий Михайлович Гречко, за 30 суток полета выполнен обширный план исследований и экспериментов в различных областях науки и техники.

Экипаж орбитального комплекса «Салют» — «Союз» проводил исследования физических процессов и явлений в космическом пространстве, наблюдал геологоморфологические объекты земной поверхности в интересах народного хозяйства, следил за атмосферными образованиями в воздушной оболочке нашей планеты. Алексей Губарев и Георгий Гречко провели во взаимодействии с медиками и биологами, работающими на земле, большой комплекс медико-биологических экспериментов при помощи приспособлений и приборов, установленных на борту станции.

Для А. Губарева и Г. Гречко «Салют-4» был и домом, и местом работы, и стадионом. Теперь экипаж на родной Земле, а космический дом — институт продолжает полет по орбите в автоматическом режиме. Что же он собой представляет?

☆ ☆ ☆

Орбитальная научная станция «Салют-4» относится к классу современных тяжелых космических аппаратов, на которых можно в течение длительного времени проводить обширный комплекс научных и научно-исследовательских работ в условиях околоземного космического пространства как в пилотируемом, так и в беспилотном режимах полета. Длина станции — 23 метра, наибольший диаметр герметичных отсеков— 4,15 метра, размах солнечных батарей более десяти метров, вес вместе с транспортным кораблем «Союз-17» более 25 тонн. В обитаемых отсеках комплекса, объем которых достигает ста кубических метров, поддерживались земные газовый состав и давление атмосферы. На станции размещено около полутора тысяч приборов и агрегатов. По мере надобности экипаж мог заменять часть аппаратуры и оборудования.

Станция «Союз-4» представляет собой сложное инженерное сооружение. Конструктивно она разделяется на две основные части — герметичную и негерметичную. В негерметичном агрегатном отсеке размещаются корректирующие двигатели, двигатели системы ориентации и запасы топлива для них. На внешней стороне этого отсека закреплены некоторые приборы, в том числе и научные, одна из антенн радиотехнической системы и внешняя телекамера. С ее помощью специалисты на Земле наблюдали процесс отделения станции от ракеты-носителя. В полете эта телекамера позволяет производить контроль ориентации станции в пространстве.

Герметичный блок состоит из трех последовательно уменьшающихся в диаметре цилиндров. С внешней стороны его размещены антенны радиотехнических и радиотелеметрических систем, проблесковые маяки и оптические огни, панели солнечных батарей. В отличие от своих предшественниц, «Салют-4» имеет три панели солнечных батарей. Причем, каждая из них может автономно вращаться относительно других панелей и, что очень важно, независимо от положения самой станции. Вращение осуществляется по команде, которая поступает от соответствующего датчика, смонтированного на внешней стороне корпуса и постоянно следящего за Солнцем. Благодаря этому без «закрутки» всей станции обеспечивается максимальная освещенность солнцем каждой панели, что очень важно при проведении экспериментов, требующих постоянной ориентации станции в течение длительного времени. Общая площадь панелей — 60 квадратных метров, суммарная мощность вырабатываемой ими энергии — 4 киловатта.

Внутри герметичный блок разделяется на два отсека — переходный и рабочий. Переходный отсек станции выполнен в виде цилиндрической камеры длиной около трех метров и диаметром два метра. Отсек закрыт с обоих торцов днищами, каждое из которых имеет люк-лаз с крышкой. На днище, обращенном в сторону космического пространства, смонтирован пассивный стыковочный агрегат. Люк на втором днище соединяет переходный отсек с рабочим.

Рабочий отсек станции состоит из двух цилиндров различного диаметра (один 2,9 метра, другой 4,15 метра) и объединяющей их в единое целое конической вставкой. Условно рабочий отсек можно разделить на две зоны — зону большого диаметра, протяженностью 4,1 метра и зону малого диаметра, длина которой 3,8 метра. Вместе с конической вставкой общая длина рабочего отсека составляет 9,1 метра. Внутри зоны малого диаметра, в том ее месте, которое непосредственно примыкает к переходному отсеку, размещается центральный пост управления орбитальной станцией (всего на станции шесть постов).

Центральный пост «Салюта-4» — главное рабочее место командира и бортинженера — оборудован несколькими пультами. Здесь имеется основной пульт управления станцией, пульт управления навигационной аппаратурой, пульт управления системой терморегулирования и системами жизнеобеспечения. С центрального поста командир и бортинженер управляют основными бортовыми системами, координируют работу других постов. Сюда же стекается информация о работе всех бортовых агрегатов и систем. Если один из членов экипажа находится не в своем кресле, а где-то в другом месте «Салюта», то он может держать связь с центральным постом управления по внутреннему переговорному устройству.

За креслами экипажа стоит столик. Он и рабочий и обеденный. На нем закрепляется сменный бачок с питьевой водой, неподалеку находятся два электрических подогревателя пищи, в каждом из которых можно разместить две тубы с тем или иным блюдом.

Вдоль правого и левого бортов зоны малого диаметра размещены рамы, на которых крепится всевозможная аппаратура и оборудование станции. Внутренний жилой объем зоны малого диаметра в поперечном сечении напоминает прямоугольник, вытянутый по высоте. Таким образом, на станции как бы существуют пол, потолок, стены. Окраска стен и потолка различна по оттенку. Пол более темный. Помимо этого правая и левая стены имеют отличие в цвете, что помогает космонавтам ориентироваться в условиях космического полета.

Коническая часть рабочего отсека используется для размещения медицинского оборудования, в том числе вращающегося кресла для экспериментов с вестибулярным аппаратом космонавтов. В этой части отсека, как в медицинской лаборатории, выполняются различные пробы и эксперименты, предусмотренные медицинским разделом программы полета.

В зоне большого диаметра расположен «космический стадион», состоящий из комплексного тренажера для физических упражнений и велоэргометра. В верхней части зоны закреплены откидные спальные места. Специальные приспособления предотвращают неожиданное для отдыхающего космонавта «выплывание» из своей постели. Спальные места членов экипажа отгорожены сеткой, напоминающей накомарник, чтобы исключить даже малейшую вероятность попадания каких-либо твердых частиц (а в невесомости они могут «плавать» по станции) в рот и в нос спящего космонавта.

В центральной части цилиндра большого диаметра расположен еще один рабочий пост, похожий на конус (см. рисунок). С него космонавты управляют работой орбитального солнечного телескопа. Около конуса размещены холодильники с запасами пищи.

В конце зоны большого диаметра находится санитарно-гигиенический узел, отделенный от остальных помещений и снабженный принудительной вентиляцией, а также две шлюзовые камеры, через которые со станции удаляются продукты жизнедеятельности экипажа и всевозможные отходы, предварительно собранные в металлические капсулы. Достигнув плотных слоев атмосферы, капсулы и их содержимое сгорают.

Внутри рабочего отсека станции есть две телекамеры. Одна закреплена стационарно над центральным пультом управ-

ления, другая — ручная. С помощью ручной телекамеры космонавты проводили телевизионные репортажи практически из любого уголка орбитальной станции. Эту камеру можно использовать и для передачи космических пейзажей, видных в иллюминаторы станции.

Помимо традиционных средств связи, неоднократно использовавшихся в космических полетах, станция «Салют-4» имела и новое — телетайпную связь с Центром управления полетами. Это позволило операторам Центра, не отрывая космонавтов от проведения экспериментов или не прерывая их отдыха, передавать на борт «Салюта» служебную информацию. Выбрав удобную минуту, командир или бортинженер спокойно могли прочитать с ленты все, что им передали с Земли.

С первого дня своего полета «Салют-4» осуществляет самоконтроль параметров орбиты. Его выполняет установленная на станции система автономной навигации «Дельта». Система включает радиовольтметр, через строго определенные промежутки времени замеривающий высоты станции над поверхностью Земли; астродатчики сферического обзора, фиксирующие восходы и заходы Солнца, то есть период обращения станции и позволяющие по нескольким замерам углового положения «Салюта-4» относительно Солнца определить наклонение орбиты к плоскости экватора. На борту есть и вычислительная машина, просчитывающая результаты измерений и выдающая параметры орбиты, время зоны радиовидимости на ближайший виток, данные о работе двигателей для выполнения тех или иных разворотов.

☆ ☆ ☆

Станция «Салют-4» — это своеобразный научно-исследовательский институт, а точнее многоцелевая научная лаборатория. Она позволяет ее наземным и находящимся на борту работникам проводить эксперименты по рентгеновской и солнечной астрономии, медицине и биологии, выполнять фотографирование и спектрографирование, вести многоплановые исследования в интересах как «чистых», так и прикладных наук. «Салют-4» справедливо называют и обсерваторией на орбите. На станции есть орбитальный солнечный телескоп, содержащий дифракционный спектромер для измерения ультрафиолетового спектра Солнца во время его различной активности, комплекс приборов для исследования космического рентгеновского излучения и т. д.

Станцию называют и медицинской лабораторией: в ней есть все необходимое для постоянного, весьма строгого контроля за состоянием космонавтов и проведения широкого комплекса медицинских исследований на «задел». Помимо всего этого «Салют-4» — и биологическая лаборатория. Ее оснащение позволило вести исследования на клеточном уровне с изолированной культурой ткани, на уровне микроорганизмов с кишечной палочкой человека, с насекомыми — мухами дрозофилами, с высшими растениями — горохом, с земноводными — икринками лягушек.

Такой широкий диапазон исследований, включенных в программу полета, потребовал от экипажа «Салюта-4» разносторонних знаний и огромных усилий. Их и продемонстрировали во время своей могосуточной космической научно-исследовательской вахты советские космонавты коммунисты Алексей Губарев и Георгий Гречко.

☆ ☆ ☆

Успешному выполнению полетного задания в значительной мере способствовали устройства «Салюта», призванные поддерживать у членов экипажа высокую работоспособность, хорошее физическое состояние. Ежедневно, в среднем по два с половиной часа А. Губарев и Г. Гречко занимались физическими упражнениями. Бортовой «стадион» с бегущей дорожкой и другие специальные снаряды помогали космонавтам имитировать ходьбу и бег и при невесомости давать организму близкие к земным нагрузки.

Новым спортивным снарядом для станций типа «Салют» стал велоэргометр, который закреплен по оси станции над медицинским креслом. Имея пять диапазонов переключения, велоэргометр позволил давать космонавтам дозированную нагрузку, а с помощью системы телеметрии объективно оценивать реакцию их организма на эту нагрузку. Велоэргометр оправдал надежды космических медиков, став существенным дополнением к комплексному тренажеру.

В комплект снаряжения, способствующего поддержанию работоспособности и снижающего влияние невесомости на организм человека, кроме «бегущей дорожки» и велоэргометра входили тренировочно-нагрузочные костюмы «Пингвин» и «Атлет», оснащенные системами эластичных тяг. Они обеспечивали равномерную нагрузку на костно-мышечный аппарат космонавтов, имитируя земную тяжесть. Высокую оценку получили также вакуумный костюм (а точнее брюки) «Чибис». Это герметичная гофрированная камера наподобие брюк. Она надевается на ноги космонавта, затем в ней создается небольшое разрежение, что способствует оттоку крови от верхней части туловища к ногам, «напоминая» организму его состояние в условиях земного тяготения.

* * *

Закончив работу на борту «Салюта-4», А. Губарев и Г. Гречко на корабле «Союз-17» возвратились на родную землю. Они доставили с орбиты ценнейшие результаты исследований в космосе в том числе пробы крови и атмосферы, культуры растений.

Успешная работа космической системы «Салют-4» — «Союз-17» явилась хорошим началом выполнения нашими космонавтами, учеными, инженерами, рабочими плана космических исследований в завершающем году девятой пятилетки.

Г. АЛЕКСЕЕВ,
инженер

Читайте в следующем номере

30 лет Победы.

- **ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА ВЕЛИКОГО НАРОДА.** Статья Трижды Героя Советского Союза маршала авиации А. И. Покрышкина.
- **Слагаемые великой Победы.**
- **ТЫЛ И ФРОНТ ЕДИНЫ.**
- НАСЛЕДНИКИ. **Преемственность боевых традиций.**
- РАВНЕНИЕ НА ПОДВИГ. **Военно-патриотическое воспитание в школе.**
- **ОРБИТЫ ЮНЫХ.** Репортаж из школы юных космонавтов.
- VI ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА.

  Скоро финалы.

  Тренировка скоростника.

  Раскрытие парашюта УТ-15.
- **ЛЕТО И КОМПЛЕКС ГТО.**
- ТЕХНИКА ЧЕМПИОНОВ МИРА.
- **САМОЛЕТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.**

ПОД ФЛАГОМ

Спортивные флаги ДОСААФ... С эмблемой Краснознаменного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, они развеваются на соревнованиях спортсменов: парашютистов, летчиков и подводников, мотоциклистов и авиамоделистов, многоборцев и радистов...

По стране шагает VI летняя Спартакиада народов СССР, посвященная 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов. Право открыть ее выпало спортсменам оборонного Общества, начавшим состязаться по пятнадцати военно-техническим видам спорта. Девиз нынешней Спартакиады — «Готов к труду и обороне СССР». Ее существенная особенность — она проводится совместными усилиями профсоюзных, комсомольских, спортивных и оборонных организаций, разработавших единую программу, в основу которой лег комплекс ГТО.

Возросшая ответственность комитетов ДОСААФ за состояние оборонно-спортивной работы, внимание и помощь местных партийных и советских органов, расширение связей с профсоюзами, комсомолом и спортивными организациями, наконец, укрепление материально-технической базы — все это способствовало повышению роли военно-технического спорта в общей системе физического воспитания советских людей; спорт сильных и мужественных из года в год подымается на более высокую ступень своего развития.

Ныне в оборонных коллективах на общественных началах работает свыше 300 тысяч тренеров и инструкторов, 310 тысяч опытных арбитров. Это золотой фонд ДОСААФ, без которого комитеты не смогли бы успешно вести многогранную оборонно-спортивную работу. В Обществе тысячи спортивно-технических клубов. В ближайшее время их будет значительно больше в связи с образованием новых клубов в наших школах по подготовке военно-технических кадров. На Украине, в Эстонии, Белоруссии, Армении, в Краснодарском крае, Саратовской, Московской, Ростовской и других областях Российской Федерации заметно активизировали свою деятельность спортивно-технические клубы.

Сейчас оборонные организации и их спортивные федерации объединяют более 17 миллионов спортсменов. В первичных коллективах Общества массовыми становятся стрелковый, мотоциклетный спорт, военно-прикладное многоборье, гребля на ялах; в ряде мест созданы новые парашютные кружки.

Все это нашло отражение в итогах первых двух этапов Спартакиады. В Москве только городские чемпионаты первых этапов привлекли около двух с половиной тысяч спортсменов: летчиков, парашютистов, планеристов, вертолетчиков и авиамоделистов; 15 участников выполнили нормы мастеров спорта, 13 — кандидатов, 54 — первого и около двух тысяч — второго, третьего и юношеского разрядов. Много новичков ныне в авиационных секциях первичных организаций ДОСААФ столичных предприятий, авиационных и медицинского институтов.

Широкого распространения достоин опыт москвичей, организующих соревнования на призы имени отважных летчиков Героев Советского Союза Н. Острякова, Е. Михайлова, первого советского авиамоделиста — рекордсмена мира М. Зюрина, павших смертью храбрых в боях за Родину. На примерах героизма и мужества прославленных авиаторов и спортсменов, проявленных в годы Великой Отечественной войны, воспитывается наша молодежь.

В спартакиадных стартах первого и второго этапов участвовало около 24,5 миллиона спортсменов. Если в 1973 году по военно-прикладному многоборью, крайне необходимому для общефизической подготовки допризывной и призывной молодежи, состязались 1,8 миллиона юношей, то в 1974-м выступило свыше 3,4 миллиона. Выполнили разрядные нормы 2,2 миллиона спортсменов, что значительно выше результатов предыдущих лет. Расширяется география военно-технического спорта. Почти все областные комитеты ДОСААФ Российской Федерации выставили на зональные или республиканские соревнования зачетное количество команд. В 58 краях, областях и автономных республиках проводились встречи парашютистов, в 66 — по «Охоте на лис», в 44 — летнее военно-прикладное многоборье и в 54 — мотокроссы.

В первом году Спартакиады впервые мастерских результатов достигли 1280 человек. Ныне в оборонном Обществе около 10 тысяч мастеров и 94 тысячи кандидатов в мастера и перворазрядников.

Установлено новых 149 всесоюзных рекордов, из которых 74 превышают мировые достижения. Большой вклад в завоевание этих спортивных высот внесли парашютисты: им принадлежит 23 мировых рекорда; на счету летчиков — 14 высших достижений.

Заметно возросли спортивно-технические показатели, особенно у стрелков, парашютистов, планеристов, вертолетчиков, радистов, авиамоделистов-гонщиков и других. Это ярко выражено в авиационных видах спорта. Так, в 1970 году чемпион страны в парашютных прыжках по акробатике (мужчины) показал время 7,25 секунды в 1974-м — 6,9 сек. У женщин соответственно — 8,6 сек и 7,66 сек. Несколько лет назад нулевой результат на точность приземления не всегда удавалось достичь чемпиону страны, теперь такие результаты исчисляются десятками.

А как у планеристов? Мужчины: 1970 г. — 94,94%, по отношению к максимально возможному количеству очков в личном зачете, 1974-й — 95,29%. Женщины: 1970-й — 82,1%; 1974-й — 98,54%. У вертолетчиков лучшие показатели командного зачета: 1970-й — 96,4%, 1974-й — 99,63%.

Участвуя в 115 международных официальных и товарищеских соревнованиях истекшего года, советские спортсмены 52 раза выходили победителями, а в 74 встречах завоевывали вторые и третьи призовые места.

Итоги прошедших стартов говорят о том, что первый год VI Спартакиады оказал заметное влияние на рост активности многих организаций Общества в оборонно-спортивной работе.

Вместе с тем, ЦК ДОСААФ СССР обращает внимание комитетов на наличие еще существенных недостатков в спортивной деятельности. У нас нет оснований для полного удовлетворения достигнутым хотя бы потому, что значительная часть комитетов работает ниже своих возможностей и даже в спартакиадный год не выполнила взятых на себя обязательств, что вызывает наибольшую озабоченность. Так, по некоторым технически сложным видам спорта — водно-моторный, радио, авиамодельный, отчасти — автомобильный и парашютный — за первый год Спартакиады допущено снижение массовости соревнований по сравнению с 1973 годом. Это особенно заметно в Казахстане, Азербайджане, Армении, Латвии, Башкирской АССР, в Куйбышевской, Липецкой, Калининской и Брянской областях, Приморском и Ставропольском краях; Вологодская, Ивановская и Куйбышевская организации не выполнили своих обязательств по подготовке спортсменов-разрядников.

Далеко не все оборонные коллективы приняли участие в первых двух этапах Спартакиады. В Азербайджане, Томской, Горьковской, Новгородской областях не менее половины первичных организаций и значительная часть районов стоят в стороне от военно-технического спорта, даже от таких его весьма доступных видов, как стрелковый и военно-прикладное многоборье.

Одна из причин серьезных недостатков состоит в том, что еще многие коллективы ДОСААФ слабо связаны со спортивными, профсоюзными, и комсомольскими организациями, порой не имеют ясного представления о порядке совместного зачета результатов по массовым и военно-техническим видам спорта. Крайне слабо пропагандируется Спартакиада в местной печати, по телевидению и радио, средствами наглядной агитации.

Центральный Комитет ДОСААФ СССР, определяя задачи

СПАРТАКИАДЫ

А. СКВОРЦОВ,
генерал-майор,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР

VI Спартакиады, наметил следующие рубежи развития оборонно-спортивной работы:

— за 1,5 года (январь 1974-го — июль 1975-го) в каждой первичной организации ДОСААФ в среднем провести пять соревнований; в программу областных, краевых, республиканских спартакиад включить не менее 12—20 видов соревнований; количество участников Спартакиады должно составить 18—20 проц. от числа взрослого населения; подготовить спортсменов-разрядников не менее 10 проц. от числа участников стартов; добиться, чтобы количество граждан, сдавших за 1,5 года нормы ГТО по пулевой стрельбе, равнялось 20 проц. от численности населения страны; комитетам ДОСААФ каждой области, края и АССР Российской Федерации выставить на зональные и республиканские соревнования как минимум зачетное количество команд по 12 видам соревнований, а Центральным комитетам ДОСААФ союзных республик — по 22 видам, включенным в программу Спартакиады. По всем показателям значительно превысить результаты V Спартакиады, установить новые рекорды в честь 30-летия Победы.

Эти рубежи — конкретный ориентир для районных и городских организаций, для каждой области, края и республики. И если комитеты, клубы, технические школы, весь наш многотысячный спортивный актив, развернув широкое соревнование, будут единодушны в достижении намеченных рубежей, тогда VI Спартакиада народов СССР выполнит свою главную задачу — вовлечет в спортивные занятия новые миллионы юношей и девушек, подымет на новую, более высокую ступень военно-технический спорт.

Приближается заключительный этап VI Спартакиады, когда одновременно с повторением массовых соревнований в первичных коллективах, в районах и городах, примут старты спартакиады областей, краев, республик и чемпионаты страны. В конце июня 1975 года в Туле начнется финальный этап Спартакиады Российской Федерации по программе военно-технических видов спорта. Здесь особая ответственность возлагается на авиационных спортсменов. Большим праздником, в котором примут участие летчики, парашютисты, планеристы, вертолетчики и авиамоделисты, откроется финал Российской спартакиады.

Июнь—август — пора финального этапа Спартакиады. На стадионах, аэродромах и автотрассах, на земле, в небе и на море выступят сильнейшие спортсмены ДОСААФ, спортивных обществ и Вооруженных Сил страны.

Спортивный сезон 1975 года насыщен многими стартами самого высокого ранга. Предстоит большая работа, чтобы обеспечить высокий организационный и спортивный уровень межобластных, зональных, республиканских и всесоюзных соревнований. Особенно много забот у комитетов — хозяев финалов. Они призваны сделать все, чтобы финалы превратились в яркие праздники, смотры оборонно-спортивной работы организаций ДОСААФ.

Настойчиво добиваться, чтобы каждый спортсмен Общества достойно представлял молодежь Советского Союза, своего города, края, республики, проявлял высокие морально-боевые качества, отдавал все силы для достижения наивысших результатов. Выступления ведущих спортсменов должны продемонстрировать высокую идейную закалку, преданность идеалам коммунизма, любовь к социалистической Родине.

Естественно, что в ходе Спартакиады и в последующие годы мы обязаны решить и другие важные задачи. Необходимо значительно повысить ведущую роль авиационных клубов в подготовке спортсменов высокого класса и общественных спортивных кадров для первичных коллективов. Советы клубов, тренеры, судьи и спортивные секции всегда являлись опорой комитетов ДОСААФ в комплектовании и обучении сборных команд областей и республик, в организации и проведении соревнований. Тому свидетельство — Фрунзенский авиаспортивный клуб Киргизской ССР (начальник В. Дементьев). Передовик социалистического соревнования, он отлично справляется с подготовкой парашютистов для Советской Армии. Вместе с тем, здесь в первом году Спартакиады было подготовлено 8 мастеров спорта и 61 спортсмен высших разрядов. И еще один показатель — почти все работники клуба — ударники коммунистического труда.

Для совершенствования массовой оборонно-спортивной работы, улучшения подготовки молодежи к воинской службе сегодня крайне важное значение имеет дальнейшее внедрение комплекса ГТО во всю деятельность Общества.

ЦК ДОСААФ СССР в своем постановлении «О мероприятиях ДОСААФ на 1975 год по комплексу «Готов к труду и обороне СССР» требует от оборонных организаций, комитетов и клубов работу по комплексу ГТО развивать в таких направлениях: участие в совместных мероприятиях хозяйственных органов, спортивных, комсомольских, профсоюзных организаций и военных комиссариатов по сдаче норм ГТО призывной молодежью на учебных пунктах (по 80-часовой программе); подготовка и прием военно-прикладных норм ГТО от призывной молодежи — курсантов всех учебных организаций ДОСААФ; привлечение членов Общества, занимающихся военно-техническими видами спорта, к сдаче норм ГТО, особенно в ходе массовых военно-прикладных соревнований по программе VI Спартакиады народов СССР; совершенствование материально-технической базы, максимальное использование стрелковых тиров ДОСААФ для сдачи трудящимися норм ГТО по пулевой стрельбе.

В связи с этим предполагаются соревнования команд призывников по многоборью ГТО, общественные смотры тиров ДОСААФ и многое другое.

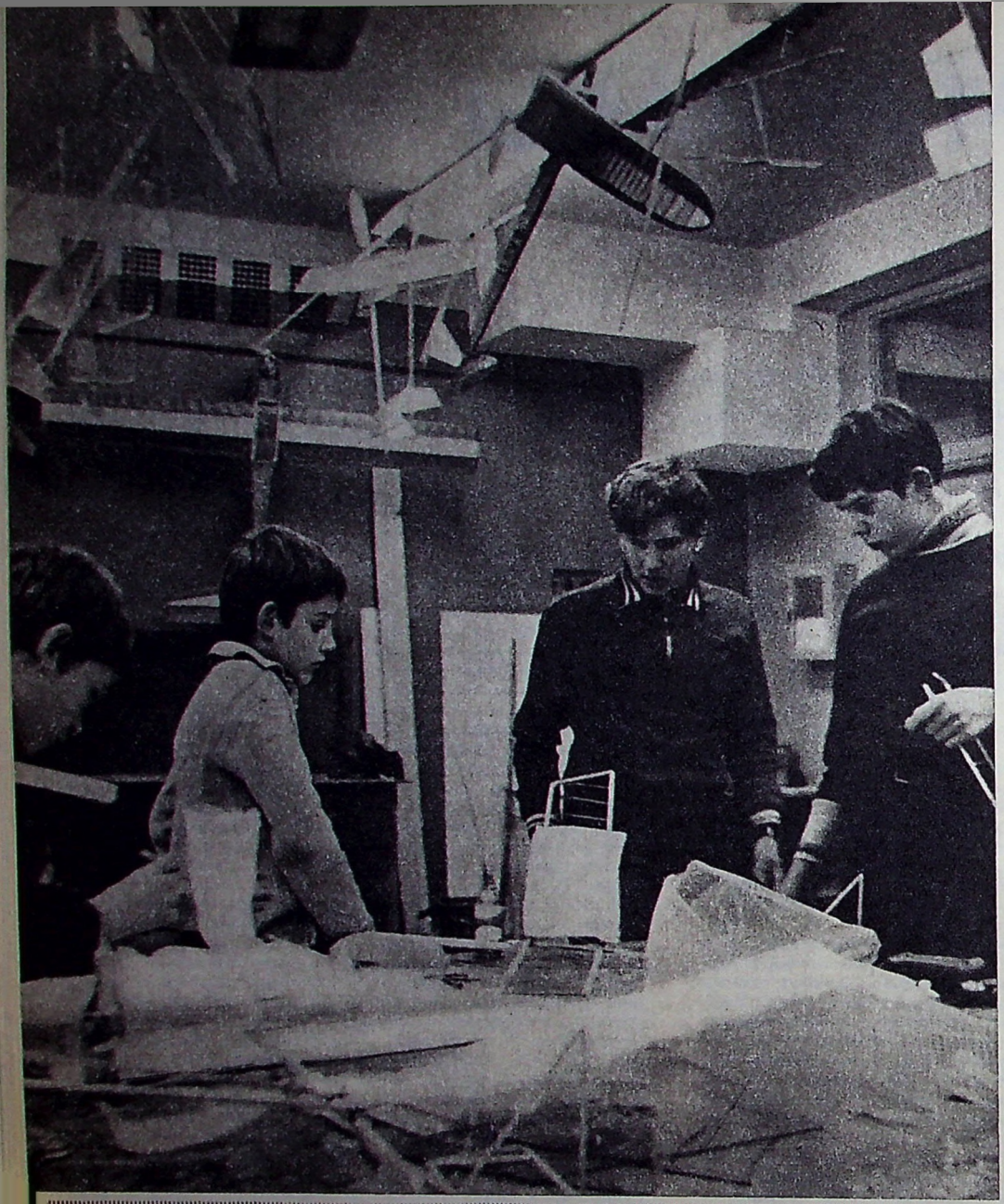
Теперь в условия социалистического соревнования оборонных коллективов включен и такой показатель, как привлечение трудящихся к сдаче норм ГТО по пулевой стрельбе (количество выполнивших нормы по отношению к численности граждан от 10 до 60 лет). Учреждены переходящие кубки ЦК ДОСААФ СССР для награждения передовиков.

Центральный Комитет ДОСААФ СССР придавал и придает большое значение оборонно-спортивной работе. Ставя в центр внимания настойчивую борьбу за высокое качество подготовки специалистов для Вооруженных Сил, он всегда рассматривал и рассматривает массовое привлечение молодежи к военно-техническому спорту, как составную часть главного направления патриотической деятельности Общества — всемерное содействие делу укрепления обороноспособности страны. Кроме того, улучшая оборонно-спортивную работу, привлекая к ней внимание советской общественности, мы повышаем популярность ДОСААФ в народе и создаем благоприятные условия для дальнейшего организационного укрепления всех его звеньев.

Нет никакого сомнения в том, что огромная армия энтузиастов военно-технического спорта, наши инструкторы, тренеры и судьи, активисты федераций и секций, опираясь на повседневную помощь партийных органов, работая рука об руку с профсоюзами и комсомолом, выполнят поставленные задачи. Для нас нет более высокой цели, чем отдать все свои силы патриотическому делу воспитания идейно и физически закаленных, мужественных и умелых защитников Родины, активных строителей коммунизма.

VI летняя Спартакиада народов СССР, так же как и новый экзамен комсомольцев и молодежи по физической и военно-технической подготовке, все старты 1975-го — года 30-летия Победы, завершающего года пятилетки — должны продемонстрировать силу, здоровье, бодрость духа советских людей, готовность молодежи хранить и приумножать славные боевые традиции нашего народа, его старшего поколения.

Ознаменуем год 30-летия Великой Победы трудовыми и спортивными победами! Новыми патриотическими делами ответим на Обращение Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу.



30-летию Победы— посвящается

Юные спортсме н ы Люблинского районного Дворца пионеров Москвы готовят новые модели к соревнованиям Спартакиады. Слева направо: Юрий Семенов, Игорь Неволин, инструктор кружка Г. Подопросветов, Андрей Огурцов.

Фото Ю. КУДРЯВЦЕВА

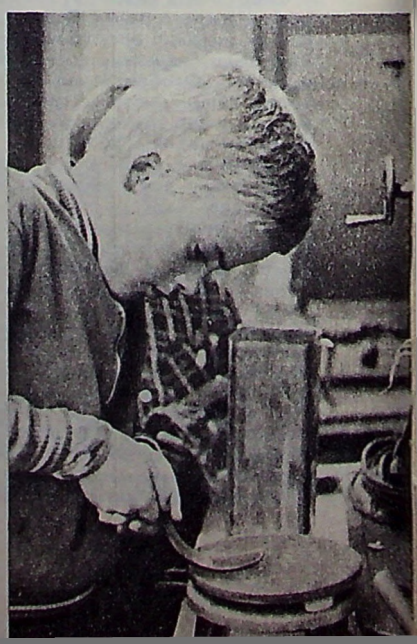
ЧЕМПИОНЫ МОСКВЫ ПО КОМНАТНЫМ МОДЕЛЯМ

Михаил Овчинников

Сергей Турчанинов

Третьеклассник Олег Иванов — новичок в кружке районного Дворца пионеров. На Спартакиаде он выступит со своей первой схематической моделью.

Фото Ю. КУДРЯВЦЕВА



В ГОД 30-ЛЕТИЯ ПОБЕДЫ работать под девизом «За себя и за того парня». Этот почин молодых москвичей уже перешагнул границы столицы и ширится по стране, рождая новых героев труда, в делах которых — память о тех, кто выстоял и победил.

Молодежь отвечает патриотическими делами на Обращение Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу, на письмо Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева комсомольцам Москвы — победителям социалистического соревнования.

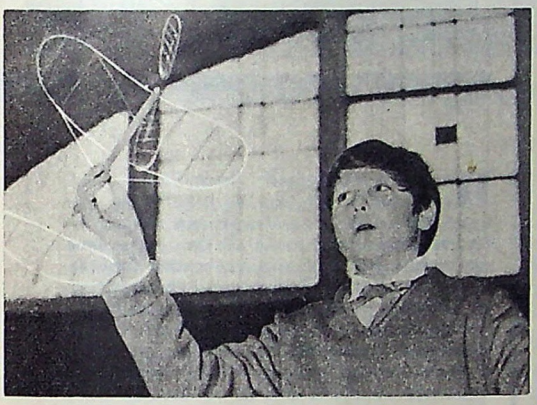
Так, молодые производственники одного из заводов встали на трудовую вахту в честь Победы. Здесь впереди цех, который возглавляет инженер известный спортсмен-авиамоделист неоднократный чемпион страны О. Гаевский. Среди передовиков соревнования — фронтовик мастер В. Субботин, инженеры Г. Марков и В. Заякин, механик В. Петухов, макетчики А. Сусманов, В. Якушев. Эти труженики успешно осваивают новые технологические процессы, изготовляют изделия только высокого качества. Они же ведущие советские авиамоделисты, которые неоднократно побеждали на международных и всесоюзных соревнованиях.

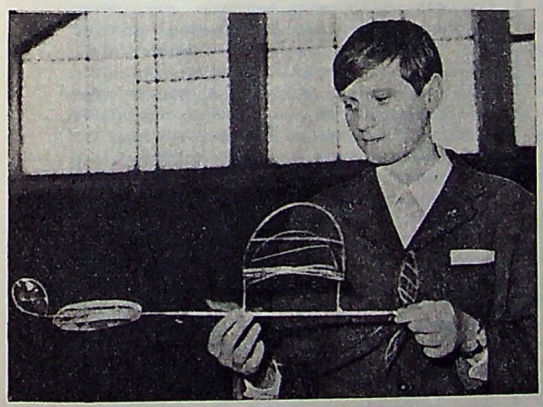
На завершающий год девятой пятилетки взяты повышенные обязательства в труде и спорте: досрочно выполнить производственные задания, достигнуть новых побед на соревнованиях VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы.

Первые чемпионы 1975 года

Юбилейный 1975-й — это год новых производственных и спортивных успехов, год массовых стартов VI Спартакиады. Под таким лозунгом ныне работают, соревнуются строители малой авиации, которых объединяет Московский авиамодельный клуб. А вот рубежи, намеченные клубом: провести 16 городских чемпионатов, в том числе 5 юношеских, помочь организовать более 400 соревнований в первичных и районных организациях ДОСААФ; сборной Москвы занять призовые места на финальных соревнованиях Спартакиады; подготовить 8 мастеров спорта и кандидатов, 340 разрядников и 75 общественных инструкторов...

В спортивных секциях, кружках и авиамодельных лабораториях испытываются модели, строятся новые микросамолеты и планеры. Например, юные спортсмены районного Люблинского Дворца пионеров под руководством инструкторов Г. Подопросветова и С. Мараховского готовятся к соревнованиям по свободнолетающим моделям на приз первого советского авиамоделиста рекордсмена фронтовика Михаила Зюрина, павшего смертью храбрых в боях за Родину. На этих соревнованиях впервые выступят новички Юрий Семенов, Игорь Неволин и Андрей Огурцов.







Михаил Филонов.

ЧЕМПИОН МОСКВЫ ПО КОМНАТНЫМ МОДЕЛЯМ



Идет стендовая оценка моделей-копий самолетов. Слева направо: члены жюри — кандидат технических наук Л. Белоруссов, инженеры Ю. Данченко и М. Яценко.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Один из 16 чемпионатов уже состоялся. На закрытых теннисных кортах столичного стадиона «Динамо» шел спор за звания сильнейших по микромоделям или, как их еще называют, комнатным. Это миниатюрные летательные аппараты, максимально допустимый вес которых 25 граммов — во много раз меньше, чем кордовые и модели других классов. Летают они по тем же законам, что и настоящие самолеты, а комнатными называются потому, что запускаются в закрытых помещениях.

За лично-командное первенство боролись 160 спортсменов, выступавших с моделями различных классов (три тура; секунда полета — очко). Это — К-1 схематические и К-1 фюзеляжные, размах крыла у которых до 350 мм; К-2сх и К-2ф — размах крыла до 650 мм, модели — копии самолетов.

...Одни за другим взлетают в воздух микросамолеты. Еле различимые под куполом большого здания, они летят одну, две, три минуты... Выжидательно замерли с секундомерами в руках спортивные судьи.

— Смотрите, самолет в воздухе уже больше трех минут, — слышится чей-то голос среди зрителей. — Гляди, он поднимается еще выше.

Конструктор этой фюзеляжной модели К-1 — Михаил Овчинников, набравший в трех полетах 765 очков. Лучший результат состязаний! Большой успех юного спортсмена, если учесть, что в прошлом году он даже в первую десятку не попал, а теперь — первый. Михаил выполнил обещание, которое дал: в 1975-м он стал чемпионом Москвы и повысил спортивный разряд.

Шестиклассник Овчинников третий год занимается в авиамодельном кружке первичной организации ДОСААФ завода «Красный богатырь», его инструктор мастер спорта С. Козлов, второй призер прошлогодних всесоюзных соревнований по резиномоторным моделям самолетов. Теперь Михаил продолжает усиленно тренироваться, совершенствует свои модели, чтобы еще успешнее выступить на предстоящих чемпионатах.

Как и следовало ожидать, победы на соревнованиях добились более тренированные участники, запускавшие добротные комнатные самолеты, они же отличались уверенными действиями на старте. Чемпионом Москвы по моделям К-1сх стал Сергей Турчанинов из Бауманского района — 743 очка. В классе К-2сх сильнейший — Михаил Чеклин из Городского Дворца пионеров и школьников — 922 очка. Его товарищ по команде Михаил Филонов — лучший по моделям К-2ф—937 очков.

Большой интерес вызвали запуски копий самолетов. Здесь представлены копии военных машин—участниц воздушных сражений Великой Отечественной войны, гражданских и спортивных самолетов. Строгое жюри определяло степень копийности, качество изготовления и т. д. В его составе были известные авиаторы, ученые, инженеры и конструкторы. Среди них — Юрий Иванович Данченко. Это имя популярно среди столичных строителей малой авиации. Спортивный путь Данченко начался еще в кружке 6-й средней школы Архангельска. Занятия авиамоделизмом помогли определить будущую профессию. Юрий стал авиатором. В грозные годы войны он — фронтовой летчик-истребитель. И сейчас, в мирную пору, Данченко, авиационный инженер, продолжает строить модели-копии отечественных самолетов. Его подарок к Празднику Победы — модель-копия сверхзвукового воздушного лайнера Ту-144.

— Копии самолетов, которые мы оценивали, — делится своими впечатлениями Юрий Иванович, — показывают, что из года в год совершенствуется спортивное и конструкторское мастерство ребят. В ходе стендовой оценки и по летным результатам лучшей признана модель десятиклассника Евгения Ермакова, занимающегося в кружке первичной организации ДОСААФ Метростроя.

Евгений Ермаков — разносторонний спортсмен, кроме комнатных, строит и запускает миниатюрные вертолеты и радиоуправляемые модели. Он отличился также на соревнованиях первых этапов Спартакиады: на городских чемпионатах занял первое место по микровертолетам и второе по радиомоделям. И вот теперь — чемпион Москвы по классу комнатных самолетов. Три крупных победы на Спартакиаде. А впереди новые розыгрыши лично-командного первенства по различным классам летающих моделей.

Каковы же итоги напряженной спортивной борьбы? В командном зачете впереди — спортивный коллектив Московского городского дворца пионеров и школьников (3052 очка), тренировал команду опытный наставник А. Викторчик. Второе и третье призовые места заняли юные спортсмены из первичных организаций ДОСААФ завода «Красный богатырь» и Метростроя, набравшие 2841 и 2826 очков. К соревнованиям их готовили инструкторы С. Козлов и В. Комаров.

Небезынтересно отметить, что призеры — вторая и третья команды — из одного — Куйбышевского района. Ребята этого же района — чемпионы Москвы 1974 года по свободнолетающим и радиомоделям. Авиамодельными кружками здесь руководят увлеченные люди, такие, как энтузиаст ДОСААФ Виктор Александрович Комаров, более 25 лет отдавший работе с детьми. Среди его воспитанников немало известных ныне спортсменов: А. Марков — чемпион СССР среди юношей, руководитель авиамодельного кружка Дома пионеров, мастер спорта С. Козлов — второй призер чемпионата страны, инструктор комитета ДОСААФ завода «Красный богатырь», мастера спорта А. Юров, И. Шеин и другие.

— На соревнованиях Спартакиады, — говорит тренер сборной команды района В. Комаров, — мы намерены завоевать еще не одну победу. Сейчас усиленно готовимся к предстоящим спортивным поединкам. 9 мая, в Праздник Победы, авиамоделисты нашего района на столичном стадионе «Локомотив» будут демонстрировать свое мастерство в показательных выступлениях. К юбилею откроется выставка авиамодельной техники.

Первый городской чемпионат финального года Спартакиады помог авиамоделистам приобрести новые спортивные навыки, обменяться опытом. Он же явился и хорошей репетицией перед новыми боями за звания сильнейших авиамоделистов столицы.

М. СЕМЕНОВ

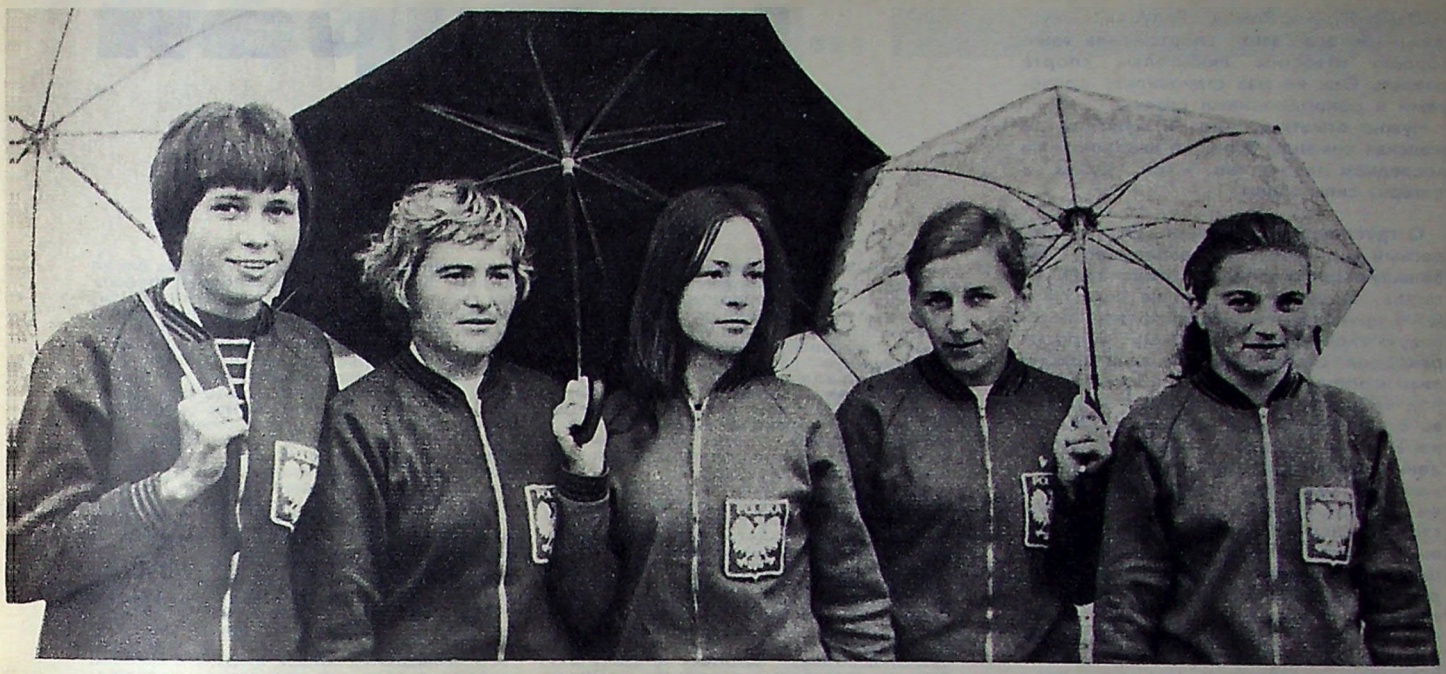
У наших друзей

ПАРАШЮТИСТЫ ПОЛЬШИ

Польской Народной Республике — 30 лет. В истории человечества — это небольшой срок, а в жизни польского народа — огромный. За эти годы наша страна с помощью Советского Союза и других социалистических государств добилась огромных успехов во всех отраслях народного хозяйства, науки и культуры. Широкое развитие получили и авиационные виды спорта, особенно парашютный. Работают десятки аэроклубов, где трудящиеся заводов, студенты, служащие проходят бесплатное обучение, выполняют прыжки, совершенствуют свое мастерство. Польские спортсмены установили около 200 национальных рекордов, не раз вносили поправки в таблицу мировых достижений, а на чемпионатах мира и международных соревнованиях — многократно становились призерами...

Немного истории. В первое время после освобождения Польши от фашистских оккупантов спорт развивался медленно: не хватало инструкторов, самолетов. На помощь нам пришли советские друзья, предоставив парашюты, методические пособия и другое, необходимое для прыжков, снаряжение. К нам приехали советские тренеры Быдлинский и Поваляев. Они успешно обучили первую группу парашютистов, которые совершили прыжки в сентябре 1945 г. Затем во Вроцлаве были открыты курсы для инструкторов. После окончания учебы они приступили к подготовке юношей и девушек к прыжкам.

В начале пятидесятых годов заметен большой подъем в развитии парашютного спорта: проведены первые всепольские соревнования, установлены ре-



корды. Рекордсменом страны стал Януш Шигенловски, а 11 июня 1954 года в прыжках на точность приземления с высоты 600 м отличный результат показал Ежи Кубачевски — 1,66 м, намного превысив прежнее мировое достижение.

В 1955 году наши спортсмены вышли на международную арену. Они приняли участие в товарищеских соревнованиях в Болгарии. С тех пор команда Польши регулярно выступает на чемпионатах мира и крупных международных встречах.

Руководит спортом отдел парашютной подготовки при Главном правлении аэроклуба Польской Народной Республики. Спортсмены объединены в 35 гражданских и 3 военных авиационных клуба. Хорошими показателями встретили юбилей своей республики авиационные клубы Вроцлава, Кракова, Жешува, Гданьска, Кросно, Варшавы, Мелеца, Люблина. Эти аэроклубы являются инициаторами проведения международных встреч таких как, например, «На кубок голубой ленты Одры», по воздушной акробатике, современному парашютному многоборью, прыжкам на стадион и т. д. Однако главные соревнования каждого года — это чемпионат Польши, а также первенство юниоров в возрасте до 21 года.

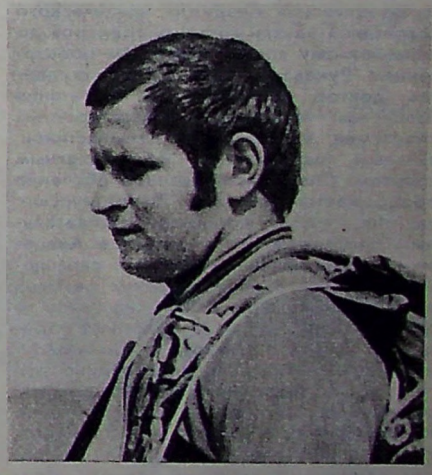
Национальная сборная команда составляется из спортсменов, достигших высоких результатов на различных состязаниях, проводимых как в стране, так и за рубежом.

План тренировки сборной составляет совет тренеров на два года. Он состоит из двух частей — индивидуальной подготовки спортсмена в своих клубах и совместных сборов, которые проводятся три раза в год. В период совместной тренировки парашютисты выполняют в среднем от 150 до 250 прыжков. Кроме того, много внимания уделяется физической подготовке спортсменов.

Наша сборная. Ее костяк составляют лучшие парашютисты Польши. Среди них — Анна Квашник (Вроцлав). Она занимается спортом с 1964 года, совершила 1626 прыжков, выступала в соревнованиях в Болгарии, ГДР, Франции, Югославии, Венгрии. Квашник — инженер, научный работник Вроцлавского политехнического института. Ее подруга Янина Звержковска выполнила 1788 прыжков. Она чемпионка Польши 1973 г. Инженер. Работает на автомобильном заводе.

В прошлом году абсолютной чемпионкой страны стала молодая спортсменка Гражина Кудлек (тоже из Вроцлава). Начала прыгать она в 1968 году. На ее счету более 1100 прыжков. Кристина Пенчковска—воспитанница Катовицкого аэроклуба. Теперь Кристина учится в Академии физического воспитания во Вроцлаве. Самая молодая в команде — двадцатидвухлетняя Малгожата Трепка. Эти девушки на прошедшем чемпионате мира в Венгрии завоевали серебряные медали в групповых прыжках на точность приземления.

Самый опытный в национальной сборной — Эдвард Лигоцки. Занимается он спортом с 1959 г., выполнил 2822 прыжка. Шестикратный абсолютный чемпион Польши. Неоднократный призер чемпионатов мира и других международных встреч. Совершенствуя свое мастерство, Э. Лигоцки одновременно передает свой опыт товарищам по команде.



Торжественное закрытие XII чемпионата мира. Сольнок. Несмотря на то, что идет дождь, у польских парашютисток отличное настроение — через несколько минут они поднимутся на пьедестал почета и им вручат серебряные медали (слева направо) Г. Кудлек, К. Пенчковска, Я. Звержковска, А. Квашник, М. Трепка.

Чемпион мира С. Сидор.

Фото Б. ВАСИНОЙ

Студент Академии физического воспитания в Кракове Станислав Сидор — чемпион мира по прыжкам на точность приземления. Из шести прыжков, разыгранных на первенстве, С. Сидор пять раз ударял по мишени — десятисантиметровой «шайбе» и лишь на одном из прыжков судьи зафиксировали результат — 1 см!

Юзеф Лущки, Роман Лапуцки, Януш Мац — имена этих спортсменов тоже хорошо известны любителям спорта смелых. Они не раз становились призерами и рекордсменами страны.

Нужно отметить, что и мужская, и женская команды успешно выступили на последнем первенстве мира, войдя в пятерку сильнейших.

О групповой акробатике. Этот интересный вид прыжков завоевывает все большую популярность среди парашютистов многих стран. После того, как ФАИ приняло решение включить групповую акробатику в таблицу мировых рекордов, спортсмены Польши приступили к тренировкам. В настоящее время подготовка ведется в четырех клубах — во Вроцлаве, Торуни, Кракове и Жешуве. В конце прошлого года были проведены совместные сборы лучших спортсменов. В основном совершали прыжки — со схождением четырех парашютистов в «малую звезду» с последующим выполнением сальто и одной из пяти фигур: «снежинки», «ромба» и т. д. Отрадно, что наша команда в составе Лигоцкого, Козьминского, Якубовского, Солежинского, выступая на международных соревнованиях в ФРГ, показала высокие результаты и заняла первое место. Спортсмены намерены принять участие и в первом чемпионате мира по групповой акробатике 1975 г.

Наша Академия. 1 октября 1968 года во Вроцлавской Академии физического воспитания начали готовить тренеров по парашютному спорту с высшим образованием. Руководит этой группой студентов доктор физического воспитания Станислав Максимович, всесторонний спортсмен, увлекающийся гимнастикой, лыжным, парашютным и самолетным спортом. Специализированное обучение продолжается пять лет. Теоретические занятия, лекции по общеобразовательным предметам проводятся в Академии, а практические прыжки с парашютом, приобретение тренерских навыков по акробатике и прыжкам на точность приземления — на аэродромах аэроклубов. В Академии есть очное и заочное отделения. Последнее создано для того, чтобы инструкторы клубов могли совершенствоваться, повышать свою квалификацию. Подготовкой тренеров, составлением учебных планов руководит научно-методический совет. Первые выпускники Академии уже работают в клубах страны.

●

Польские спортсмены высоко ценят опыт и профессиональный уровень, который показывают парашютисты Советского Союза. Польские парашютисты многому научились у советских спортсменов во время встреч на чемпионатах мира, а также во время совместных тренировок в Советском Союзе. Они дают высокую оценку советскому парашюту УТ-15, благодаря которому на чемпионате мира в Сольноке они достигли хороших результатов. Они искренне желают, чтобы в будущем развивались и укреплялись связи в парашютном спорте между нашими братскими странами.

Тадеуш МАЛИНОВСКИ

Варшава

набирая

...Нас было в парашютном кружке тридцать девушек-студенток, мы успешно окончили курс теоретической подготовки, а затем совершили прыжки с парашютом. Что это были за удивительные минуты в нашей жизни, когда каждая из нас, покинув самолет, осталась в воздушной стихии, любуясь чудесными земными видами, ощущая живую упругость воздушного потока. А потом, на земле нас тепло поздравили с приобщением к спорту сильных духом. Теперь мы — спортсменки третьеразрядницы, сдружились с небом накрепко.

Так писала в многотиражной газете Петрозаводского Государственного Университета студентка комсомолка Ольга Белан. Ей двадцать лет, учится она на физико-математическом факультете и увлеченно занимается парашютным спортом.

Одним из первых ощутил результаты выступления студентки-парашютистки в газете председатель комитета ДОСААФ университета Иван Иванович Никошков. В очередной перерыв между лекциями зашел в комнату комитета ДОСААФ студент и, смущаясь, обратился к Ивану Ивановичу с вопросом:

— Скажите, с кем можно поговорить?

— О чем?

— Хочу заниматься в секции парашютистов.

Очень хотел сдержать улыбку Иван Иванович, но не смог.

Улыбка получилась добрая, от души идущая и означала: молодец, Оля, расшевелила молодежь. Не гася улыбки, рассказал студенту, как можно стать парашютистом.

Председатель комитета ДОСААФ Иван Иванович Никошков — общепризнанный энтузиаст оборонно-массовой работы среди студентов. Многим примечателен этот человек. Недавно в университете чествовали его по поводу шестидесятилетия. Юбиляр выглядел по-спортивному стройным, был весел, находчив и говорил меньше всего о пройденном пути, о результатах своей многолетней безотрывной работы в университете на посту председателя комитета ДОСААФ, а старался увлечь собеседников планами на будущее.

В университете Ивана Ивановича знают все: и почтенные профессора и аспиранты и, конечно, основные хозяева аудиторий — студенты. Знают небольшую комнату, отведенную под комитет, где сосредоточено много интересного и нужного для работы. В этой комнате часто собираются члены комитета, активисты оборонного Общества, преподаватели В. Блатков, А. Меженин, И. Левченко, Т. Метушевская, студенты А. Куликов, С. Прибытков, В. Егоров, С. Васьков, А. Вишняков, В. Павлов, С. Косоплечев, А. Шашин, А. Терешков, А. Морозов, Т. Жданова, Г. Зарецкая, В. Гарусов, О. Белан и многие другие.

В конце минувшего года в университете, как это и принято, подвели итоги выполнения взятых обязательств. Если говорить кратко, то можно ограничиться фразой: обязательства выполнены. Но есть смысл хотя бы немного раскрыть содержание этих двух слов. Сейчас в университете 85 процентов состава являются членами оборонного Общества, десять лет назад их было в четыре раза меньше. И. И. Никошков и члены комитета считают, что в 1975 году этот показатель возрастет до 90—95 процентов, а может быть и до 100. Военно-патриотическое воспитание в университете идет непрерывно, без рывков и авралов. За год, например, проведено 540 лекций и бесед, организовано 18 задорных, с комсомольским, студенческим огоньком и выдумкой тематических вечеров, создано 28 витрин и выставок.

В большом почете у студентов агитпробеги по памятным местам боев в Карелии. Готовятся к пробегу обычно сотни спортсменов, знают о нем тысячи, отправляются в путь — десятки отборных. Маршрут их лежит по отдаленным населенным пунктам, участники агитпробега несут тепло своих сердец и доброе слово людям. Вот состоялся очередной пробег на тысячу километров по лыжне Антикайнена, и в книге отзывов появились слова сердечной благодарности жителей села Спасская губа, поселка Эльмус, станции Массельская и других местечек.

Студенты много интересного узнали в этом походе: здесь сражался отряд Антикайнена, тут проходила линия обороны в сорок первом, а над этими озерами и лесами дрались с врагом легендарные воздушные витязи Борис Сафонов, Захар Сорокин и их однополчане, водил в бой эскадрильи ныне Главный маршал авиации Павел Степанович Кутахов. И кто знает, может в такие минуты раздумья о былых воздушных боях и зародилась у студентки Ольги Белан мечта о небе.

Многогранна работа по военно-патриотическому воспитанию студентов, по пропаганде и развитию военно-прикладных и технических видов спорта в университете. Из года в год растут показатели деятельности членов ДОСААФ в университете, рождаются новые формы массовой работы, а сама она становится содержательнее, ярче, доходчивее. Организация, выражаясь по-летному, набирает высоту.

●

— «В наборе высоты» — так говорят и о деятельности Петрозаводского авиаспортклуба, в котором готовят парашютистов. Готовят уже не один год и не десять, а куда как больше, но многие годы здесь довольствовались тем, что достигнуто. И вот год минувший, 1974-й, принес отрадные количественные и качественные изменения.

В самом деле, если в предшествующие годы общее число прыжков за год не превышало двух тысяч, то в минувшем эта цифра выросла до 5200. В три раза возросло количество занимающихся парашютизмом, их теоретическая подготовка оценена довольно высоко — 4,8 балла. За год парашютисты участвовали в 12 соревнованиях. Раньше не было, а теперь есть четыре мастера спорта, столько же кандидатов в мастера, 18-перворазрядников, 26 спортсменов второго разряда, сотни — третьего. Можно привести и другие цифровые показатели работы авиаспортклуба, они также убедительно свидетельствуют о том, что здесь год минувший явился действительно переломным в лучшую сторону.

Кто же творец этих отрадных перемен? В чем их секрет? Ведь и раньше, надо отдать должное, в клубе трудились честные работники, старались не за страх, а за совесть выполнять свои обязанности, но почему тогда, скажем, пять лет назад не смогли они «пойти на взлет?»

Творец нынешнего взлета — коллектив авиаспортклуба. Он в основе своей не изменился за последние годы. Правда, сменился руководитель коллектива, ушел прежний начальник, этот пост ныне занимает опытный спортсмен, наставник молодежи Иван Филиппович Сикорский. Но он, как говорят, положа руку на сердце заверяет, что своего вклада еще не внес — несколько месяцев занимался перегонкой самолетов для своего авиаспортклуба. В чем же секрет?

— Наш небольшой коллектив, — отвечает на этот вопрос инструктор клуба мастер спорта М. Е. Красневский, — решил взять равнение на тех, у кого больше опыта и успехов. Кто они? Авиационные спортсмены Ленинграда, Мурманска, команда парашютистов войск ПВО. Изучаем их опыт, перенимаем его. Они нам от всей души помогают. В нашем коллективе создалось крепкое ядро инструкторов — штатных и общественников. Большую работу проводят с молодежью мастера спорта Г. В. Некрасов, Л. В. Качанов, В. Д. Васенев. О каждом из них рассказать можно много, люди они яркие, интересные. Инструктор — общественник Геннадий Некрасов — воспитан-

Высоту...

ник нашего клуба, работает бригадиром на железной дороге. Десять лет назад он совершил свой первый прыжок, а скоро сделает юбилейный — тысячный. Он внештатный тренер нашей команды и имеет большие успехи в прыжках на точность приземления. Боец пожарной охраны Леонид Качанов за три года совершил 370 прыжков, на последних соревнованиях он принес нашей команде солидное количество очков. Леонид умеет ценить время и успевает делать многое: работает, учится в вечерней школе, занимается с парашютистами, выезжает на прыжки. Виктор Васенев — техник самолета, трудолюбивый, знающий дело специалист. Заканчивает вечернюю школу. На его счету — 1160 прыжков. Подготовил десятки парашютистов. Наши общественники, кандидаты в мастера Игорь Афанасьев, Виталий Иванов, Сергей Журба растут сами как парашютисты-спортсмены и многое делают для обучения молодежи парашютизму. Таких энтузиастов у нас немало и, видимо, их вклад в наши скромные успехи в минувшем году и явился решающим.

Этот рассказ инструктора клуба Михаила Красневского, конечно, полностью не отвечает на поставленные вопросы, но во многое вносит ясность. Да, крепкий коллектив энтузиастов может многое сделать, и он действительно многое сделал. В том, что здесь сложился такой коллектив, в том, что он загорелся высокой целью выйти на рубежи передовиков, есть большая заслуга командира звена Анатолия Ивановича Лесникова, летчика-инструктора Владимира Александровича Кравцова, инженера Леонида Анатольевича Шейкина и других штатных работников клуба.

Бывает, однако и так: есть хороший коллектив в клубе, есть цель, которую он поставил перед собой, а желанных результатов нет. Почему? Забывается золотое правило: организация выполнения задач, включающая всемерное развитие связей с массами. В деятельности организаций Добровольного оборонного Общества это обстоятельство является решающим и опыт работы авиаспортклуба, о котором идет речь, наглядное тому подтверждение.

Спорт силен массовостью. Парашютный — не исключение из этого правила. Коллектив клуба хорошо усвоил эту истину и непрерывно расширяет свои связи с заводами и совхозами, с учреждениями и учебными заведениями, особенно с техникумами и производственно-техническими училищами, с городами и селами, рабочими поселками и хуторами Карелии. Клуб имеет тесные связи с районными организациями и особенно с райкомами комсомола. Большим другом клуба является первый секретарь Прионежского райкома ВЛКСМ Виктор Яценко. Сам он в минувшем году совершил три прыжка с парашютом и теперь яро агитирует за парашютизм молодежь.

В качестве эксперимента клуб и райком в летнем лагере «Орленок» организовали парашютный кружок и в виде исключения приняли в него группу трудновоспитуемых ребят. Поработали с ними особо, объяснили, что к чему. Увлеклись «неподдающиеся», сдали теорию на пятерки, поднялись в небо, глотнули тугой струи воздуха, глянули на землю с высоты. После первого прыжка, словно ребят подменили, в военкомате они заявили: — «Только в воздушнодесантные!», а на былых «художествах» поставили крест.

Крепкие узы связывают авиаспортклуб с предприятиями и учреждениями, институтами, техникумами. Активисты организуют устную пропаганду, создают секции, кружки, готовят спортсменов-инструкторов, наращивая, укрепляя связи с массами. Конечно, не всюду и не в полную меру идет такая работа, есть еще немало забытых мест, но то, что «лед тронулся» — факт, и то, что аэроклуб расширяет и будет расширять ряды актива — непреложная истина.

Многое предстоит сделать коллективу авиаспортклуба в завершающем году 9-й пятилетки. Рубежи намечены. Завоеваны первые высоты и не такие уж малые. Есть надежные кадры энтузиастов-мастеров. На летном поле аэродрома готовы ко взлету Ан-2. В двух парашютных классах клуба всегда людно. В секции и кружки записались и занимаются десятки, сотни будущих парашютистов. Такова явь и она радует. Председатель городского комитета ДОСААФ Юрий Ильич Морозов, ветеран-фронтовик, председатель областного комитета ДОСААФ Алексей Иннокентьевич Соколов, инструктор обкома Павел Иванович Бабунов, оба бывшие авиационные командиры, военные летчики 1-го класса, единодушны в своем желании помочь авиаспортклубу в его работе. Запланировано и, конечно, будет построено новое здание клуба, будет пополнена материальная база. Ветераны авиации знают: прерывать полет самолета на взлете нельзя, ему можно лишь увеличить угол набора высоты.

М. ГОЛЫШЕВ



Приземляются парашютисты Петрозаводского авиаспортклуба.

Фото В. ЧИЖОВА

Наташа



Из автобиографии:
Сергеева Наталья Павловна.
Родилась 14 июня 1946 года в Москве.
Национальность — русская.
Член ВЛКСМ.
Студентка II курса Государственного Центрального ордена Ленина института физической культуры.
Спортсменка-парашютистка Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова.
В составе спортивных делегаций многократно выезжала за границу:
в ГДР, КНДР, Болгарию, Чехословакию, США, Венгрию...

Абсолютная чемпионка мира Н. Сергеева.
Фото автора

КАПИТАН КОМАНДЫ

Прошло больше полугода как закончились жаркие поединки парашютистов в сольнокском небе в Венгрии. У Наташи появились новые заботы. Тут и экзамены в институте, и тренировки — впереди чемпионат Европы. Она по-немногу привыкла и к славе, к торжественным встречам, хотя оказавшись в центре внимания, всегда испытывает чувство неловкости. О себе рассказывает мало: и остальные мол наши девушки могли оказаться на ее месте — стать первыми. Трудно было? Теперь Наташа отвечает: «Нет, не очень...» Теперь и ночи не кажутся ей такими длинными, как тогда: от духоты и волнений не могли сомкнуть глаз и, вертясь, вздыхали: «Ох, когда же наконец наступит утро?»

Поднимались в пять. Потом зарядка, завтрак и на аэродром. С семи часов утра до семи вечера — прыжки. Без перерыва. Особенно мучило томительное ожидание очередного прыжка. Неприятное бывало состояние, когда и лежать в палатке невозможно — душно. Наблюдать за прыжками соперников? Ну сколько можно — два, три часа — больше не выдержишь: от яркого неба начинали болеть глаза... Душ... И он не освежал. Пока из города привезут воду, она становится горячей в металлических цистернах... Наступало время, когда ничего не хотелось делать... А вызовут на старт — надо идти, надо собраться, настроиться на прыжок, чтобы дать наивысший результат. Тяжко было, особенно девчатам. Но они молодцы! Выдержали. И если в народе принято называть женщин «слабым полом», то уж это к парашютисткам совсем не относится: ведь они выполняют такие же упражнения, как и мужчины, совершают столько же прыжков, и оценка одинакова, без всяких скидок...

Сергеевой было вдвойне тяжело — она капитан команды. Ей приходилось переживать и за себя, и за подруг. Она провожала их в воздух, подробно обсуждала с ними предстоящий прыжок, встречала после приземления.

— Наташа, пора, — позвала Сергеева подругу, — слышишь как тебя здесь величают: госпожа Мамай...

— Иду, иду!

Мамай быстро накинула парашют, отыскала свою каску, перчатки. Сергеева взяла ее запасной парашют, и они пошли на старт, где собирались остальные, вызванные по радио спортсмены.

— Будь внимательной, — по дороге говорила Сергеева, — воздух очень неспокоен, особенно при переходе с зеленого поля на песчаный круг, здесь сильная «болтанка», трудно управлять куполом, курс захода самолета знаешь?

— Как сейчас заходит: «крест», палатки, карьер.

— Нормально. Отделяться можно над карьером, если погода не изменится. Смотри, как будут работать твои соперники.

— Как ветер на высоте?

— На высоте спокойно, почти штиль.

Тут руководитель полетов пригласил спортменов в самолет.

— Ну, ни пуха, ни пера!

...Сергеева прыгала 87-й вместе с парашютистами из Бразилии, Японии, США, Голландии, Австралии... Одна среди незнакомых... Сидели молча, прижавшись к прохладной алюминиевой обшивке. Каждый думал о своем. Лишь когда встретятся взгляды — улыбнутся друг другу и снова погрузятся в свои мысли. Парашютисты с любопытством и уважением смотрели на русскую девушку, приехавшую из самой Москвы, и не только потому что она веселая, симпатичная, не умеющая волноваться даже на чемпионате (если б они знали, что иногда творилось у нее на душе!). Оказывается, их синеглазая спутница опережает их всех по прыжкам на акробатику: лишь у одного из восьми — абсолютного чемпиона США Джека Брейка среднее время выполнения комплекса, равное Наташиному результату. Хоть новые друзья и услужливо помогали взбираться в самолет, всегда предлагали самое удобное место, но Наташе не хватало своих товарищей по команде. Одной приходилось решать все: и каким курсом зайти, где отделяться... Правда, это не страшило девушку — дома на тренировках специально «загоняли» самолет не в створе

порядок — все то, что подготовило тогдашнюю молодежь к суровым испытаниям.

— И хотя техника была далеко не совершенной, — вспоминал бывший курсант, — неказистыми, плохо оснащенными учебные помещения, где объяснения подчас давались «на пальцах», в школе вырастали патриоты Родины, ставшие отважными воздушными воинами. Достойно сражались с фашистскими захватчиками Гальченко, Карасев, Кузьмищев и многие другие.

В полной мере это относится к самому товарищу Синицыну. После восьми лет инструкторской работы, обучив летному делу десятки молодых людей, он на второй год войны пришел в штурмовую авиацию нашей Родины.

Военная судьба не раз сводила Александра со своим старым товарищем по учебе Борисом Сафоновым и его питомцами-истребителями, действовавшими совместно с «илами». Позднее, уже после войны, Синицын принял командование авиационной частью. Вот как описывается один из множества подобных эпизодов в книге «Туляки — Герои Советского Союза». Заметим, кстати, что этот солидный том содержит более двухсот боевых биографий участников Великой Отечественной войны, в том числе 23 авиаторов-воспитанников Тульского аэроклуба.

...Крыло к крылу над Заполярьем распластались штурмовики. Над ними немного впереди шли истребители прикрытия. Под самолетами мелькали скалистые сопки, между ними острыми языками врезалось море. Вот Мотовский залив. За ним норвежские шхеры, в которых базируются немецкие суда.

Синицын увидел маневрирующие в противолодочном поиске сторожевые корабли врага. Дальше шли грузовые транспорты. Послышалась команда: «Звезда-22. Атаковать первый транспорт!» В воздухе появились «мессершмитты», но машина Синицына уже идет в пике. Видно, как по палубе в панике мечутся солдаты. Пора. Бомбы сброшены.

Впереди кружится сторожевик, ведет зенитный обстрел наших самолетов. Летчик обрушивает на него огонь своих пушек и пулеметов. Объятый пламенем катер погружается в пучину...

В итоге за годы войны Синицын потопил 12 крупных вражеских кораблей, сбил 5 самолетов. Его победы, ратные свершения Алексея Рогова, Николая Прибылова, Петра Клюева, Ивана Филатова и всех крылатых героев составляют гордость их земляков, всего советского народа.

Пример рыцарей воздуха, подобно негаснущему прожектору, освещает путь новым поколениям, идущим к сознательной жизни в мирные годы. Прежде всего, конечно, это относится к тому отряду тульской молодежи, для которой родное небо стало желанной спортивной ареной. Юные растут, подражают старшим и приумножают их славные традиции.

Целеустремленность, мастерство — вот те качества, которые вырабатывает в себе комсомолка семидесятых годов Нина Иванкина, по зову сердца еще в ранней юности, пришедшая в авиационный спорт. Механический техникум она окончила с отличием. Стала технологом на машиностроительном заводе. Освоила новое незнакомое дело. Пять лет носит звание ударника коммунистического труда. Награждена знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года». Увлеклась парашютизмом. Перворазрядница. На ее счету — 664 прыжка. По отдельным упражнениям выполнила нормативы кандидата в мастера спорта.

Одноклубник Нины — летчик-спортсмен, имеющий около ста часов самостоятельного налета, Валентин Мотовицкий. Слесарь-инструментальщик, член комсомольского бюро цеха, он в ответ на «Обращение Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу» дал обязательство более чем в полтора раза перевыполнять план, бороться за то, чтобы получить право работать со своим клеймом. И слово держит.

Или молодой коммунист Николай Власенко — мастер завода, успешно продолжающий занятия парашютизмом после службы в гвардейской воздушно-десантной части. Власенко был младшим сержантом командиром отделения, награжден знаками солдатской славы «Отличник Советской Армии», «Парашютист-отличник», Грамотой ЦК ВЛКСМ.

Или, или... Можно еще долго перечислять фамилии передовых производственников и примерных спортсменов. Токарь Виктор Глинков, выполняющий сложные экспериментальные работы, служащая Надежда Полегаева, преуспевающая в пилотаже (1 разряд). Ее товарищ по самолетному спорту электрослесарь Александр Юрасов уже прошел школу воинской закалки в транспортной авиации.

Все они, как и герои-ветераны, движимы патриотическими побуждениями. Ратные подвиги старших, благородные свершения нашего юношества рождались и рождаются на одной почве. У них одна идеология, одна цель, одна линия жизни. И, если можно так сказать, они находятся на разных точках одного меридиана.

Иных, как например, заслуженного мастера спорта тулячку Лидию Леонову, не первый год защищающую честь страны в сборной команде спортсменов-летчиков Советского Союза, мы можем с полным правом называть героями мирных дней, других назовут так со временем. Они в большей или меньшей степени приближаются к этому. Но все идут одним путем. Смысл, цель их жизни хорошо выражены словами песни:

«Жила бы страна родная
И нету других забот...»

Овладеть авиационной техникой, выйти на авангосты спорта смелых — молодежи деятельно помогают ее наставники. Год за годом передаются традиции воспитателей первого поколения, чьим усилиям во многом обязаны летчики-герои, прославившие тульскую землю. В развернувшемся соревновании со своими брянскими коллегами коллектив авиаспортклуба в определяющем году пятилетки добился выполнения многих своих социалистических обязательств.

Обеспечено должное качество учебной и спортивной работы без летных происшествий. 4,47 — таков общий балл, полученный за теоретическую подготовку. Все летчики стали классными специалистами. Выросло против предусмотренного в договоре число спортсменов-разрядников по самолетному и парашютному спорту, четко проведены все внутриклубные и классификационные соревнования, оказывалась помощь организациям ДОСААФ в проведении спортивно-массовой работы и военно-патриотическом воспитании.

Достигнуты заметные результаты в борьбе за высокие трудовые показатели. Количество ударников коммунистического труда за последний год почти удвоилось. Среди них знаток своего дела техник-бригадир П. Федотов, старший техник связи А. Кольцов, инструктор-летчик мастер спорта, коммунист В. Яковлев, представленный к награждению знаком «Победитель социалистического соревнования 1974 года». Знающий методист, вдумчивый педагог, активный общественник, растущий спортсмен, он во всем — образец для товарищей по работе.

Звания коллективов коммунистического труда присвоены парашютному и самолетному звеньям (командиры тт. И. Емельянов и Ю. Трикунов). Летчики порадовали своими спортивными успехами. Они первенствовали в Центральной зоне, заняли второе место на соревнованиях Российской Федерации.

Наилучших показателей по итогам минувшего года добились парашютисты. Передовому звену вручено переходящее Красное Знамя клуба. Подразделение отличилось и в нынешнем, завершающем году пятилетки. Здесь приложили максимум усилий для того, чтобы ранее намеченного срока завершить обучение юношей, готовящихся в воздушнодесантные войска. Этому в немалой степени способствовал инструктор С. Семин. Опытный десантник в прошлом, мастер спорта, участник десанта на воздушном параде, он напутствовал молодежь, идущую в мае 1975 года призываться в Советскую Армию. Новое пополнение — хороший подарок к 30-летию нашей Победы в Великой Отечественной войне.

Слава героев-фронтовиков бессмертна. Никто не забыт, ничто не забыто — клятвенно произносили мы. Ярким подтверждением этому служит дело наших современников. На оружейном заводе в комсомольско-молодежную бригаду Екатерины Миловановой зачислен почетным ее членом бывший слесарь-сборщик этого старейшего тульского предприятия Герой Советского Союза Николай Алексеевич Васин. Ему одному из воспитанников местного аэроклуба довелось воевать лишь немногим более года, и погиб он совсем молодым — двадцатидвухлетним. Но при обороне родного города летчик сумел нанести немецко-фашистским оккупантам существенный урон, уничтожив 15 танков, 76 автомашин, 33 орудия, 50 вагонов, до 400 вражеских солдат и офицеров. Выполняя сверхплановую норму «За себя и за того парня», бригада чтит память отважного земляка, отдает ему дань уважения и глубокой благодарности.

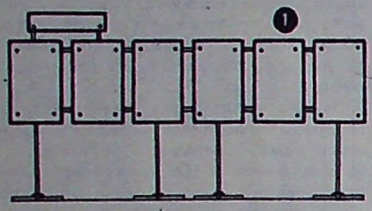
Свое отношение к патриотическому почину бригады Е. Миловановой Алексей Арсентьевич Рогожин — один из плеяды крылатых туляков-героев, ныне возглавляющий организацию ДОСААФ оружейного завода выразил так: «На Всесоюзном комсомольском собрании цеха № 6 имя моего однокашника Николая Васина прозвучало так, как будто говорилось не о человеке, которого уже более тридцати лет нет в живых, а о сегодняшнем друге и товарище...»

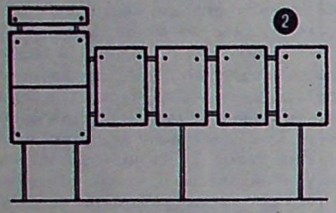
Я. ШВАРЦМАН,
спец. корр. «Крыльев Родины»

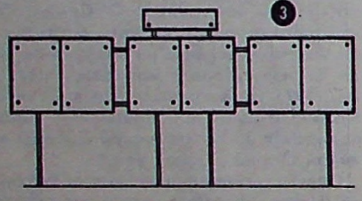
Тула

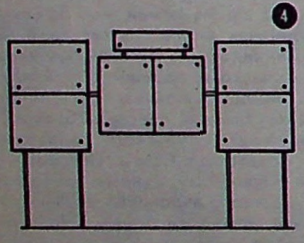
В помощь спортивному судье

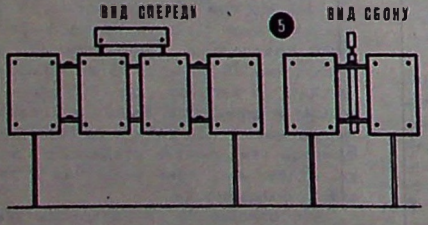
ЩИТ-ИНФОРМАТОР И СТОЛ-ЧЕМОДАН



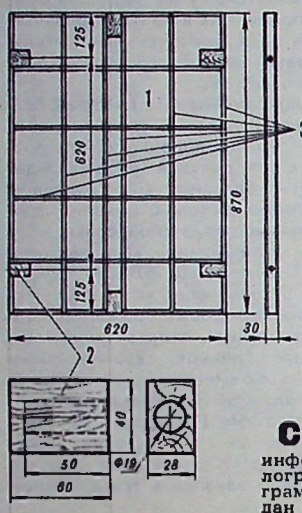


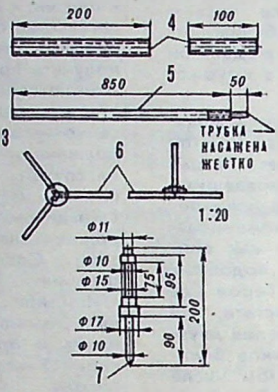








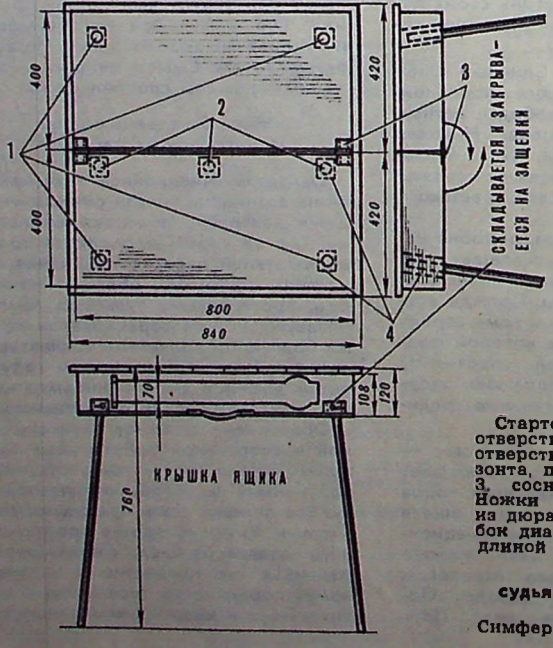




Сконструировали мною стартовые щит-информатор весом 8 килограммов и 6-килограммовый стол-чемодан — надежное подспорье организаторам и спортивным судьям соревнований. Щит (для вывешивания зачетных таблиц) и стол (для судейской документации) быстро собираются, устанавливаются, а также разбираются и укладываются. В поле щит укрепляется на стальных колышках, в помещении — на стойках-крестовинах.

В конструкции информатора применены: щит 1, соединительные фишки 2, рейки 3 сечением 28×5 из сухой сосны, дюралюминиевые соединительные трубки 4, трубки-стойки 5 диаметром 19 мм, соединительная крестовина-стойка 6 и колышки 7.

При сборке соединительной крестовины-стойки горизонтальные дюралюминиевые трубки диаметром 19 мм крепятся заклепками к дюралюминиевому кругу диаметром 100 мм. Вертикальные трубки присоединяются на резьбе и при транспортировке вывинчиваются и складываются в чемодан, изготовленный из 3-мм фанеры.



Стартовый стол имеет отверстия 1 для ножек, отверстия 2 для стойки зонта, петли форточные 3, сосновые фишки 4. Ножки изготавливаются из дюралюминиевых трубок диаметром 20 мм и длиной 730 мм.

В. ВОЛОВИК,
судья республиканской категории
Симферополь

ПРОЧНЫЕ КОНСТРУКЦИИ

Из практики зарубежного авиамоделизма

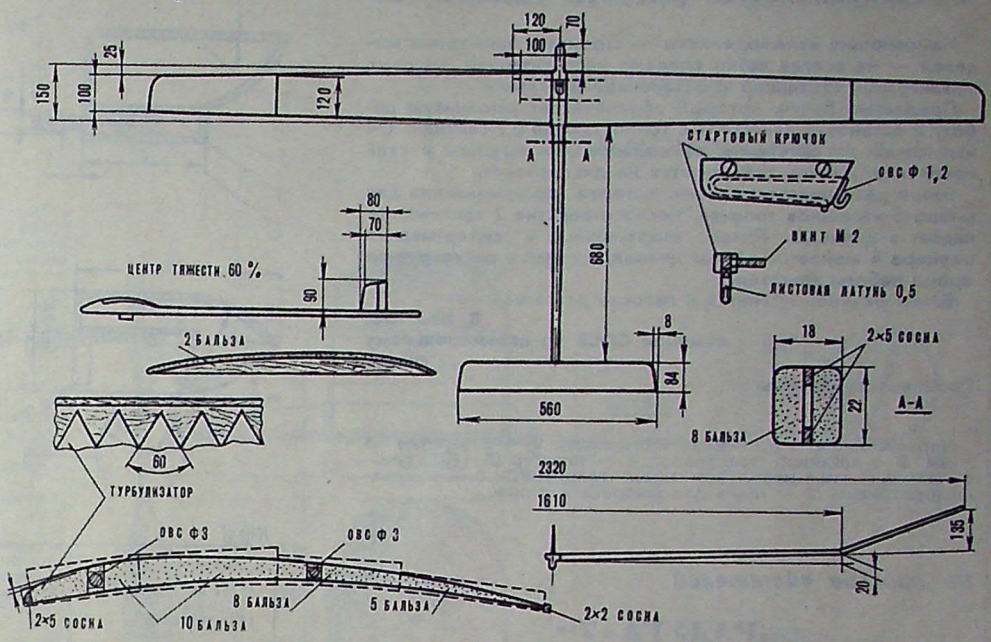
Публикуем чертежи моделей планеров неоднократного чемпиона ФРГ Арно Деубеля. Они представляют несомненный интерес. По мнению спортсмена, модели, несущие поверхности которых полностью выполнены из бальзы, по сравнению с наборными конструкциями, обладают рядом преимуществ. Они имеют высокую степень прочности при относительной эластичности; возможности значительного увеличения удлинения крыла, следовательно, и повышение аэродинамического качества; применения 5—6% профилей несущих поверхностей; гарантируют хорошую технологичность конструкции, простоту при изготовлении и ремонте.

Несущие поверхности обтягиваются тончайшей японской бумагой. При этом пользоваться стягивающими лаками не рекомендуется, желательно покрытие из синтетических смол.

Для постройки модели нужна бальза высокого качества (для центроплана— древесина с удельным весом 0,08 г/см^3, консолей, крыльев и стабилизатора — 0,07 г/см^3).

Модель 1 предназначена для выступлений в относительно спокойную погоду, при скорости ветра до 5—7 м/сек. Она оборудована подвижным стартовым крючком, а в дальнейшем предполагается установка качающегося крючка. На крыльях имеется стабилизатор.

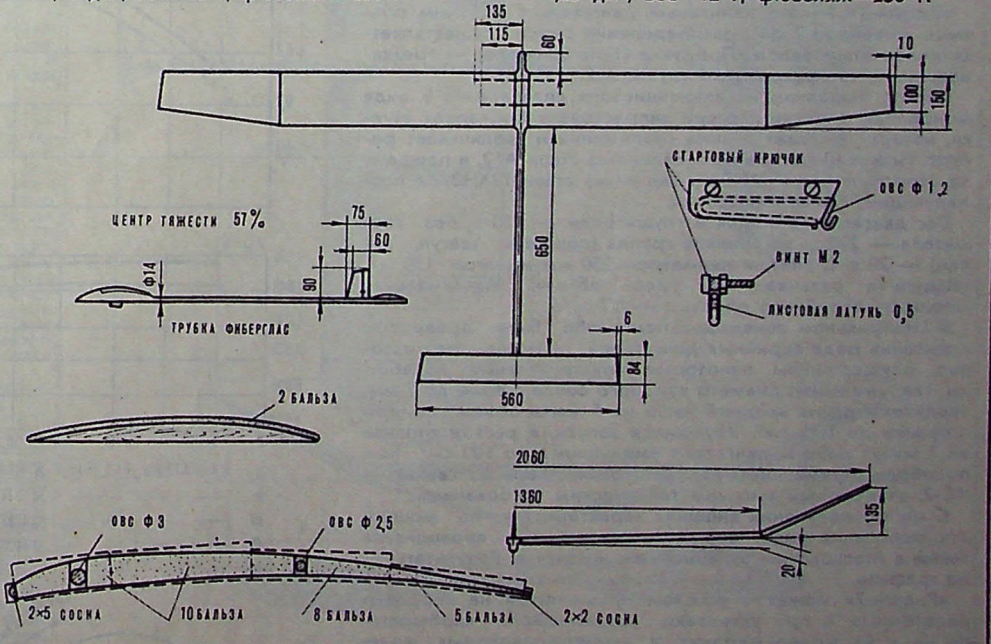
Модель 2 более устойчива и предназначена для полетов при скорости ветра от 3 до 9—11 м/сек. Особенность ее — наличие хвостовой балки фюзеляжа, выполненной из фибергласа (стеклоткань с синтетической смолой).



ДАННЫЕ МОДЕЛЕЙ:

1 — площадь крыла — 29,2 дм^2, вес—175 г, площадь стабилизатора— 4,65 дм^2, вес—12 г, фюзеляж—230 г.

2 — площадь крыла — 29,2 дм^2, вес—185 г. площадь стабилизатора— 4,65 дм^2, вес—12 г, фюзеляж—230 г.



КООРДИНАТЫ ПРОФИЛЕЙ КРЫЛЬЕВ

0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
1,3	2,8	3,7	5,0	6,1	6,9	8,1	8,9	9,9	9,9	9,4	8,5	6,9	5,4	3,2	0,6
1,3	0,1	0,4	0,8	1,3	1,6	2,5	3,3	4,4	4,9	5,2	4,9	4,3	3,2	1,8	0,0

Модель 1 (собственный)

Модель 2 (профиль Линднера)

0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
1,09	2,73	3,52	4,78	5,62	6,37	7,36	8,05	8,65	8,68	8,20	7,32	6,06	4,58	2,67	1,32	0,25
1,09	0,09	0,0	0,20	0,55	0,85	1,52	2 43	2,97	3,64	3,88	3,82	3,40	2,81	1,52	0,85	0,00

С ТОЧНОСТЬЮ ДО 0,2 СЕКУНДЫ

Начинающие авиамоделисты — строители таймерных моделей — не всегда четко владеют эксплуатацией часовых механизмов, связанных с остановкой двигателя.

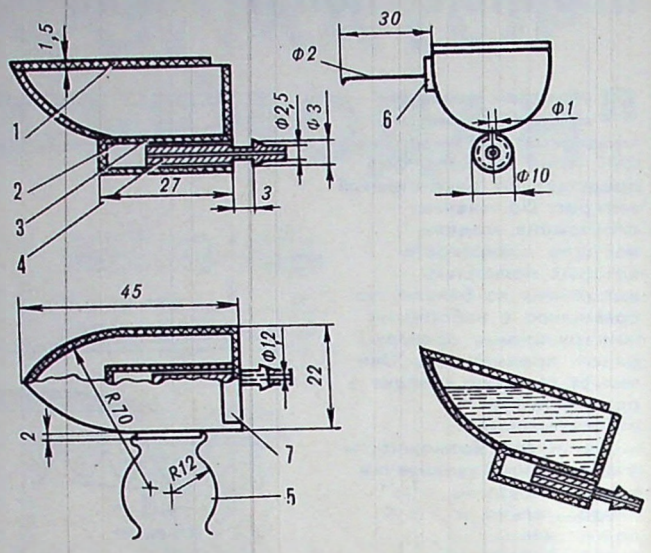
Предлагаю бачок, который обеспечивает устойчивую работу и остановку двигателя с точностью до 0,2 секунды. Он изготовлен из оргстекла, за исключением штуцера и узла крепления. Детали склеиваются на дихлорэтане.

Бачок размещается в щели, которая предназначена для выброса излишков топлива. Через отверстие 2 топливо попадает в цилиндр. Путем ввертывания и вывертывания штуцера 4 меняется объем цилиндра чем и регулируется время работы двигателя.

Бачок резиной крепится к головке двигателя.

В. ИВАНОВ,
чемпион СССР по авиамодельному спорту

Гродненская область



Чертеж бачка: 1 — корпус (оргстекло); 2 — отверстие ø 1 мм; 3 — цилиндр (оргстекло); 4 — штуцер (Д—16Т, резьба М6); 5 — узел крепления к двигателю (ОВС); 6 — накладка (оргстекло); 7 — щель для выброса топлива.

По просьбе читателей

„РАДУГА-7"

Идя навстречу пожеланиям читателей, редакция публикует описание и чертежи нового серийного микродвигателя «Радуга-7».

«Радуга-7» — это калильный двигатель с рабочим объемом цилиндра 7 см³, распределение смеси осуществляется коленчатым валом. Продувка (типа Шнюрле) — трехканальная, есть эффективный глушитель.

Картер выполнен из алюминиевого сплава Ал-4 в виде моноблока, в носке картера запрессована бронзовая втулка, которая снижает трение скольжения и увеличивает ресурс. Гильза цилиндра изготовлена из стали А12, а поршень из серого чугуна СЧ21—40. Вал — из стали 12ХН3А с последующей термообработкой.

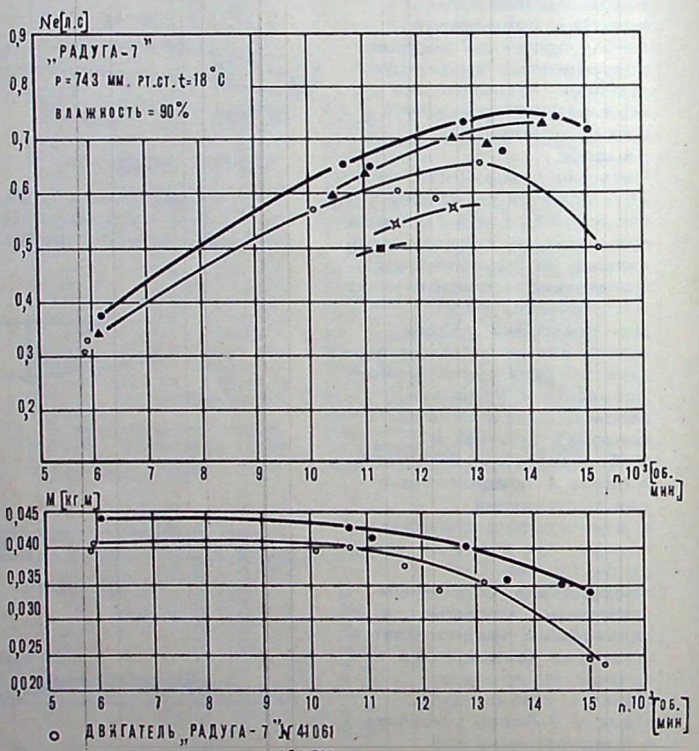
Вес двигателя с коком и глушителем — 320 г, без глушителя — 270 г; поршневая группа (поршень, шатун, палец) — 20 г. С винтом диаметром 250 мм и шагом 150 мм «Радуга-7» развивает 14 тысяч об/мин. Максимальная мощность серийного образца — 0,7 л. с.

В Центральном авиамодельном клубе были проведены испытания ряда серийных двигателей, в результате которых осуществлены некоторые конструктивные доработки. Так, уменьшен диаметр входного сопла с 8 мм до 7 мм, увеличены длина входной части на 5 мм и объем камеры сгорания до 1,15 см³. Улучшился запуск, а расход топлива за 7 минут работы двигателя уменьшился до 100 см³. Был подобран оптимальный вариант отечественной свечи — КС-2, отвечающей высоким техническим требованиям.

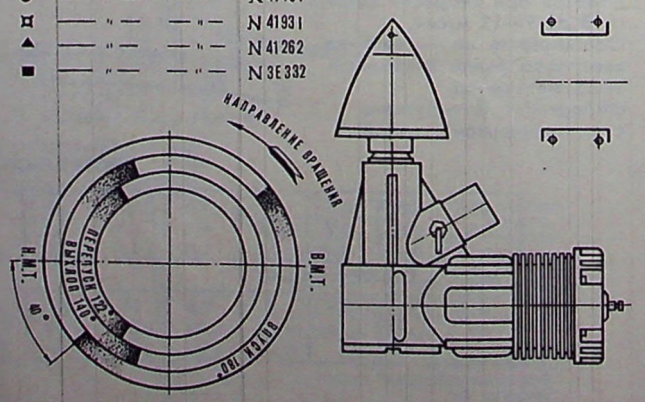
С целью получения внешних характеристик по мощности, испытания ряда серийных двигателей проводились также в Московском авиационном институте. Результаты — на графике.

«Радуга-7» может с успехом применяться на кордовых пилотажных, а при установке управляемого карбюратора — и на моделях-копиях и радиоуправляемых моделях самолетов.

В. ФОМИН,
старший инструктор-методист Центрального авиамодельного клуба;
В. ЗУЕВ,
инженер



Монограмма изменения мощности и крутящего момента пяти двигателей.

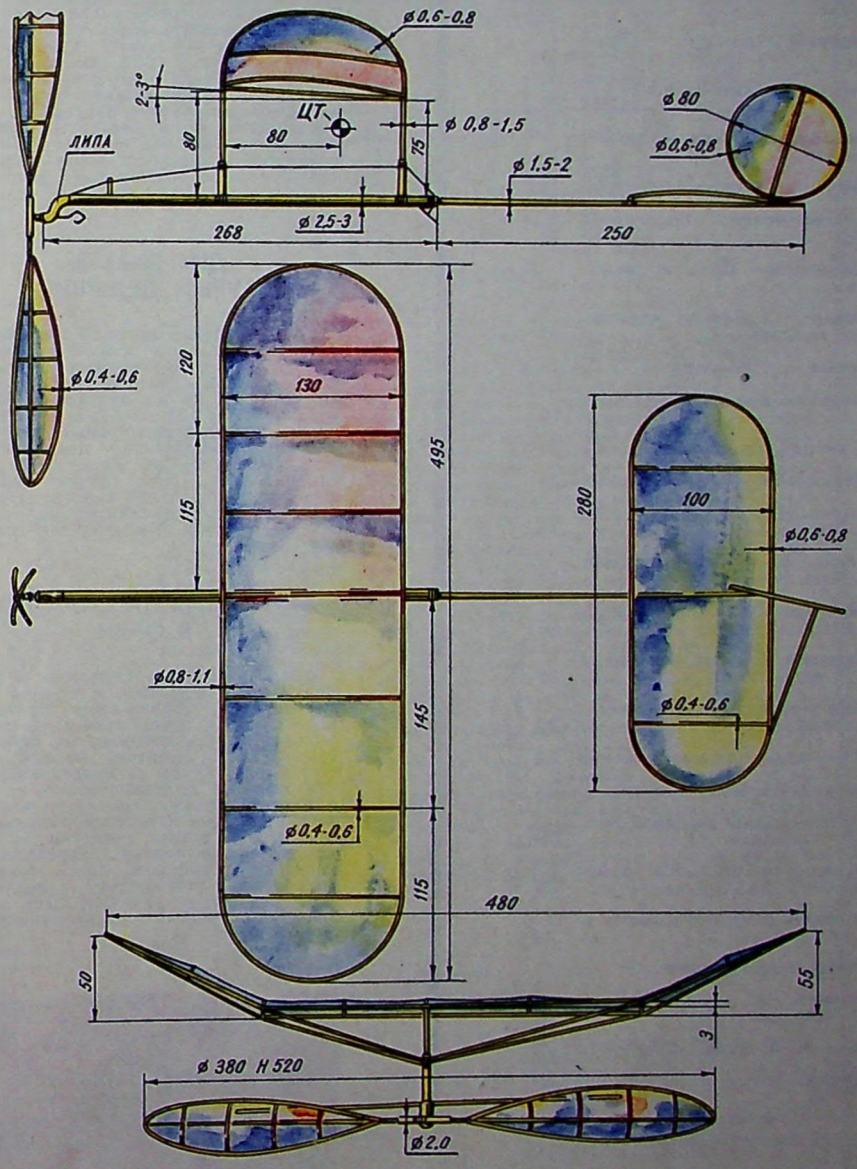


Габариты и установочные размеры «Радуги-7».

«ПУХ»

КОМНАТНЫЙ САМОЛЕТ:

конструкция, регулировка



В начале сделайте рабочие чертежи в натуральную величину, изучите конструкцию и технологию изготовления комнатной модели.

«Пух» собирается из стеблей соломинок. Фюзеляж из стебля ржаной соломы. Если стебли немного кривые, выпрямите их над настольной электролампочкой. Для силовой части фюзеляжа применяется более толстая солома, для хвостовой — тонкая. они плотно вставляются одна в другую.

Крылья из стеблей мятника или тимофеевки, для нервюр используются самые тонкие стебли. Закругления и нервюры изгибаются по чертежу, подогреваются над электролампочкой. Места склейки стеблей очищаются от глянцевой поверхности, иначе они плохо склеиваются. Концы нервюр плоско заостряются и вставляются в кромки. Так же делаются стабилизатор и киль.

Крыло к фюзеляжу крепится двумя стойками, приклеенными к передней и задней кромкам (стойки вставляются в более толстые стебли, приклеенные к фюзеляжу). Для жесткости крыло имеет подкосы.

Ось винта из 0,4—0,6 мм стальной проволоки, к передней части оси крепится втулка, в которую вставляются концы лопастей. Для выдерживания правильного шага, лопастям винта придается соответствующая крутка. Когда же лопасти прямые, винт хуже работает.

Двигатель — резина «пирелли» 1×3 мм, или круглая резина 1,3 мм. Чем тяжелее модель, тем больше сечение резиномотора. Так, если она весит 3,5 г, то резиномотор делается из двух резиновых ленточек 1×3 мм.

Плоскости модели обтягиваются конденсаторной бумагой или микропленкой, сначала — центральная часть крыла, потом консоли. После обтяжки киль приклеивается к задней кромке стабилизатора.

Перед началом регулировки проверьте расположение центра тяжести модели (см. чертеж), если он не совпадает с указанным местом, переклейте стойки крыла. После этого следует регулировка на планирование. Если модель парашютирует, уменьшите установочный угол крыла, при пикировании — увеличьте угол атаки крыла.

Для первого полета резиномотор накручивается на 100—150 оборотов. В комнате модель должна летать горизонтальными кругами. Для этого киль на 5—10° поверните в сторону разворота. Чтобы спираль получалась правильной, внутренняя половина крыла делается длиннее и большего угла атаки (как показано на чертеже). Число оборотов резиномотора увеличивайте постепенно. Хорошо отрегулированная модель поднимается до потолка и летает около 4 минут. Продолжительность полета зависит от величины помещения и веса модели.

П. ДАУКАС,
заведующий авиамодельным кабинетом станции юных техников
г. Алитус, Литовской ССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 4 1975

Н. Шумихин. Сражающаяся партия 1

А. Федоров. Перед нами — Берлин 3

Слагаемые Великой Победы 5, 7, 11, 14, 15

В. Скоморохов. Над голубым Дунаем 6

Б. Левченко. Бабушка Барта . 8

А. Загорянский. Последний удар 10

С. Шевченко. Простое задание 13

П. Козлов. Строители «летающих танков» 15

Б. Бобылев. Инверсия . . . 18

С. Лякишев. Весна на аэродроме 18

Л. Кузнецов. Огни и звезды . 18

А. Контиевский. За облаками 18

Г. Титов. Начало космоса — земное 20

Г. Алексеев. Орбитальная станция «Салют-4» 22

А. Скворцов. Под флагом Спартакиады 26

М. Семенов. Первые чемпионы 1975 года 28

Т. Малиновски. Парашютисты Польши 30

М. Голышев. Набирая высоту 32

Б. Васина. Наташа 34

Самолеты второй мировой войны 36

Я. Шварцман. На одном меридиане 38

В. Воловик. Щит-информатор и стол-чемодан 40

Прочные конструкции . . . 41

В. Иванов. С точностью до 0,2 секунды 42

В. Фомин, В. Зуев. «Радуга-7» 42

П. Даукас. «Пух» 43

На 1-й — 4-й стр. обложки рисунок Н. Захаржевского.

ЖЕРТВА ЛЕГКОМЫСЛИЯ

Мы писали уже о трагически завершившейся попытке американского воздухоплавателя Гатча перелететь на аэростате Атлантический океан. Его полет был подготовлен со всей возможной тщательностью, при непосредственном участии специалистов американского управления космических исследований. Казалось бы, судьба Гатча должна послужить предостережением другим воздухоплавателям. Но этого не произошло.

Сорокавосьмилетний Боб Бергер из Филадельфии (США) задался целью за 48 часов перелететь из Нью-Джерси в Париж. Он погиб, пролетев всего 20 миль.

Потеряв через несколько минут после старта минимальное, свойственное аэростатам, управление, аппарат Бергера стал стремительно снижаться и с огромной скоростью врезался в воды залива Барнегат, у Атлантического побережья США. Два американца, совершавших прогулку на небольшой шлюпке, обнаружили гондолу аэростата и в ней труп Бергера.

Как выяснилось, Бергер никогда до того не летал на аэростате. Подготовка его к перелету через Атлантический океан совершалась наспех.

ДИРИЖАБЛЬ «БУРЫЙ ДЕЛЬФИН»

В США спроектирован дирижабль, напоминающий по форме дельфина. Под двумя его маленькими крыльями, похожими на плавники, расположено по два реактивных двигателя, общей мощностью в 164 тыс. л. с. На концах крыльев — дополнительные двигатели небольшой мощности, предохраняющие дирижабль от рыскания и бортовой качки. Длина «Бурого дельфина», как назвали его конструкторы, — 200 метров, он рассчитан на подъем 200 тонн груза. Наполняется гелием.

ХИЩЕНИЯ НА СКЛАДАХ В ОРЛИ

Два заведующих складами в аэропорту Орли (Франция) в течение восьми месяцев безнаказанно расхищали хранившиеся здесь товары, предназначавшиеся к погрузке на рейсовые самолеты. На девятом месяце воры были изобличены и арестованы.

Установив предварительно контакт с таможенниками, грабители похищали со складов аэропорта золотые вещи, отрезы шелка, галстуки, не брезговали парфюмерией, спиртными напитками и табаком. Часть похищенных вещей, стоимостью в несколько десятков тысяч франков, была найдена у похитителей на квартирах во время обыска.

АЭРОСМЕСЬ

ПУСТЯКИ, ОШИБКА

Самолет английских ВВС из группы, базирующейся на авианосце «Арк Рояль», осуществлял учебный полет над полигоном на мысе Теуляда на юге Сардинии (Италия).

По ошибке самолет сбросил бомбу вблизи лагеря туристов. Лишь по счастливой случайности взрыв не повлек за собой человеческие жертвы.

КОСМОС УПЛОТНЯЕТСЯ...

Прошло семнадцать лет со дня запуска в космическое пространство первого советского искусственного спутника Земли «Спутник-1». С тех пор, по американским данным (на октябрь 1974 года), в космос запущено 1716 искусственных космических тел, из них Советским Союзом — 868 и США — 796.

НЕНУЖНЫЙ АЭРОДРОМ

Сооружение аэродрома Тегель в Западном Берлине стоило недешево, а сейчас он оказался ненужным. Тегель предназначался для замены старого берлинского аэродрома в Темпельгофе. В свое время наиболее быстрое сообщение с Западным Берлином осуществлялось через воздушный коридор, контролируемый США, Англией и Францией. Муниципалитет Западного Берлина рассчитывал, что к 1980 году новый аэродром будет принимать 11 миллионов пассажиров.

Однако подписание четырехстороннего соглашения по вопросу о статусе Западного Берлина привело к тому, что скорее и выгоднее можно попасть в Берлин автотранспортом, курсирующим через территорию ГДР. Кроме того, увеличение цен на горючее и на авиационные билеты отпугнуло многих. В итоге пассажирская линия в минувшем году перевезла лишь 4,3 млн. пассажиров, почти на 2 млн. меньше, чем в прошлом году.

НАПОМИНАЕМ:

Подписка на журнал «Крылья Родины» принимается без всяких ограничений с любого месяца.

Подписная плата за год — 3 р. 60 коп., за 6 месяцев — 1 р. 80 коп.

Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

107066. Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-95, 261-66-06, 261-68-35, 261-73-07

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

Художественный редактор Л. Шарапова. Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ

Сдано в производство 22.2.75 г. Подписано в печать 17.3.75 г. 60×90¹/₈. б. л. 5,5 п. л. Г-72030. Тир. 70 000 экз. Зак. 2831. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

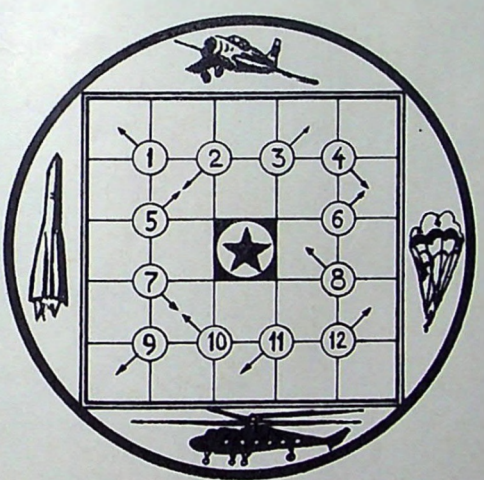


ПРОЧТИТЕ

Начиная с выделенной буквы вверху круга, прочтите зашифрованный текст. Затем, пользуясь разгаданными словами, прочтите на обложке фамилию автора и название книги, откуда взяты эти слова.

Составил В. МАХОВ

Воронеж



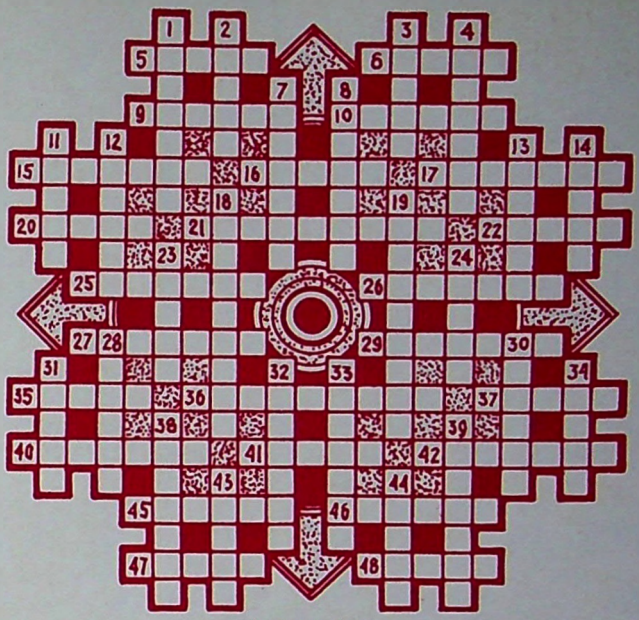
ВСПОМНИТЕ ДАТУ

Впишите в клетки по ходу часовой стрелки годы указанных событий, начиная с поля, отмеченного стрелкой.

1. Начало спортивного моделизма в России. 2. Создание двухмоторного бомбардировщика Ту-2. 3. Получение русским инженером М. Н. Никольским патента на проект авиационного турбовинтового двигателя. 4. Первый в России воздушный парад авиационных отрядов. 5. Создан научно-опытный аэродром Военно-Воздушных Сил Республики. 6. В Москве открыт первый авиатехникум. 7. Перелет С. Шестакова на АНТ-4 Москва — Нью-Йорк. 8. Начало летных испытаний самолета «Русский Витязь». 9. Впервые совершена петля Нестерова на гидросамолете. 10. Впервые в истории авиации самолет преднамеренно введен в штопор. 11. Первый в мире полет планера с жидкостно-реактивным двигателем. 12. Летчик А. Федотов установил мировой рекорд высоты полета 36 240 м на самолете Е-266.

Составил Ф. СТОЯНОВ

Ленинград



КРОССВОРД

По горизонтали: 5. Создатель винтокрылых машин. 6. Инструмент для сверления. 9. Створки в радиаторах, капотах. 10. Угол между северным направлением меридиана и направлением на какой-либо ориентир. 15. Деталь компрессора двигателя. 16. Движитель ракет, реактивных самолетов. 17. Авиационное топливо. 20. Фигура высшего пилотажа. 21. Один из классов военных кораблей. 22. Электронная лампа. 25. Направление, перпендикулярное курсу летательного аппарата. 26. Известная советская летчица. 27. Советский космический аппарат. 29. Вид установившегося режима полета вертолета. 35. Прием воздушного боя. 36. Участок водной поверхности, отведенный для взлета и посадки гидросамолетов. 37. Фигура пилотажа. 40. Прибор для обнаружения и определения целей. 41. Вертикальная плоскость, проходящая через два навигационных ориентира. 42. Наиболее близкая к Земле точка лунной орбиты. 45. Советский летчик, совершивший четыре воздушных тарана. 46. Чемпион мира по высшему пилотажу. 47. Советский маневрирующий искусственный спутник Земли. 48. Нить, с помощью которой управляется летающая модель.

По вертикали: 1. Вид термической обработки материалов. 2. Один из двух концов магнита. 3. Авиационное подразделение в армиях ряда стран. 4. Специальная сумка для ношения карт. 7. Комплекс фигурных полетов, выполняемый на самолетах и планерах. 8. Название космического корабля. 11. Вращающаяся часть газотурбинного двигателя. 12. Вспомогательная радиолокационная точка. 13. Летчик-космонавт СССР. 14. Стойка для установки крыла над корпусом. 18. Мягкое сближение и временное соединение двух космических летательных аппаратов. 19. Автор романа «Над Москвою небо чистое». 23. Смазочное вещество. 24. Самолет большой грузоподъемности. 28. Ветер разрушительной силы. 30. Химический элемент. 31. Помещение для пассажиров. 32. Трясна самолета. 33. Советский летчик, сбивший в одном бою девять фашистских самолетов. 34. Показатель работы летчика. 38. Наибольшая высота полета. 39. Выступ на ободе шкива, втулки. 43. Элемент техники пилотирования. 44. Двигатель.

Составил А. ГЛАДКОВ

Электросталь

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 3 за 1975 год)

КРОССВОРД

1. Путилов. 2. Болотов. 3. Молоков. 4. Потолок. 5. Головин. 6. Микулин. 7. Широкий. 8. Пилотаж. 9. Сафонов. 10. Комаров. 11. Монокок. 12. Кожедуб.

ЛЕТЧИЦЫ-ГЕРОИНИ

По вертикали: Макарова. Рябова. Попова. Гашева. Меклин. Пасько. Смирнова.

По горизонтали: Распопова. Себрова. Руднева. Чечнева. Гельман. Санфирова.

ГОЛОВОЛОМКА

Хорда, киль, звено, тяга, бочка, пуск. Линии указывают положение буквы в общей фигуре, а точка — положение кружочка в данной секции.

«Если человек, отправляясь в полет, считает, что идет на подвиг, значит он к полету... не готов!»

КОСМИЧЕСКИЙ ЧАЙНВОРД

1. Феоктистов. 2. Венера. 3. Астрономия. 4. Ястреб. 5. Беляев. 6. «Восток». 7. Космос. 8. Симеиз. 9. Зодиак. 10. Клушино. 11. Орбита. 12. Амбарцумян.



Индекс 70450

Цена 30 коп.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

МАЙ • 5 • 1975



1945



30

ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА

Маршал авиации А. ПОКРЫШКИН,
трижды Герой Советского Союза

Девятое мая 1945 года... Этот день никогда не потускнеет на страницах истории, никогда не изгладится в памяти народной. А у нас — участников войны — все события этого дня живут в сознании до мельчайших подробностей.

Наша дивизия стояла тогда в Гроссенхайне, прикрывая с воздуха гвардейскую танковую армию генерала П. Рыбалко и другие войска, ведущие бои за освобождение Чехословакии. 8 мая лег я поздно и, казалось, только уснул, как был разбужен выстрелами. Стрельба с каждой минутой нарастала, гремела со всех сторон. «Неужели прорвалась крупная группировка противника?» — мелькнула мысль. Вскочил, и в этот же миг засигналил телефон.

— Товарищ комдив, война кончилась! — твердил молодой голос. — Мир, товарищ гвардии полковник! Мир!! Мир!!! Вы слышите?

— Слышу, — ответил я, чувствуя, как все мое существо начало освобождаться от чего-то неизмеримо тяжелого, постоянно ощущавшегося в эти долгие военные годы. — Спасибо!

Я положил трубку, вздохнул и опустился на стул. Сознавал, что наступило то, чего мы все ждали, в чем не сомневались. И все же действие слов: «конец войне, мир!» было могуче, огромно, оглушительно...

Как долго и трудно, сквозь огонь, кровь и лишения шли мы к светлому дню Победы. Огромных усилий, колоссального напряжения потребовала борьба с сильным, коварным, злобным врагом. Сколько братских могил осталось на этом неимо-

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

5 (296) 1975

© «Крылья Родины», 1975.

— 1975



ВЕЛИКОГО НАРОДА

верно тяжком пути! Но великие жертвы, принесенные нами во имя свободы и независимости нашей Родины, неисчислимые лишения и страдания, пережитые нашим народом в ходе войны, напряженный труд в тылу и на фронте, отданный на алтарь Отечества, — не прошли даром и увенчались полной победой над врагом.

Советский народ и его доблестные Вооруженные Силы, — отмечает постановление ЦК КПСС «О 30-летии Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов», — под руководством Коммунистической партии нанесли сокрушительное поражение гитлеровской Германии и ее сателлитам, отстояли свободу и независимость социалистического Отечества, осуществили великую освободительную миссию, с честью выполнили свой интернациональный долг. Наша страна стала главной силой, преградившей путь германскому фашизму к мировому господству, вынесла на своих плечах основную тяжесть войны и сыграла решающую роль в разгроме гитлеровской Германии, а затем и милитаристской Японии.

И как бы ни тщились буржуазные фальсификаторы истории принизить величие и значение нашей победы, они не в силах опровергнуть этот неоспоримый факт. Конечно, мы не преуменьшаем вклада, который внесли в общую победу над врагом народы антигитлеровской коалиции. Важное значение в борьбе против фашизма имело движение Сопротивления, широко развернувшееся в оккупированных странах. Но судьба второй мировой войны решалась и была решена на советско-германском фронте.

1418 дней и ночей на гигантской территории от Баренцева до Черного моря бушевало пламя невиданных по масштабу и ожесточению сражений. Гитлеровцы сосредоточили на западных границах Советского Союза и бросили в бой беспримерную по численности и насыщенности боевой техникой военную группировку. Никакая другая страна, кроме нашей, не смогла бы выдержать удар такой силы. Ведь до нападения на СССР фашистская Германия в короткий срок разгромила ряд европейских государств и поработила их народы. Не смогли оказать ей серьезного сопротивления даже такие сильные в военном и экономическом отношении капиталистические страны, как Франция и Англия.

Советские люди, ведомые ленинской партией, не пали духом, не склонили головы перед наглым и сильным врагом. Немного знает история примеров, когда столь неудачно начавшаяся война закончилась бы такой выдающейся победой, а уже, казалось бы, торжествовавший победу враг потерпел столь сокрушительное поражение. В этом проявилась глубокая историческая закономерность.

Вооруженное противоборство в Великой Отечественной войне представляло собой борьбу двух противоположных социальных систем и носило ярко выраженный классовый характер. В нем решался вопрос о существовании первого в мире социалистического государства, о развитии мирового социализма. От исхода этой схватки зависели судьбы многих народов и стран: идти ли им по пути социального прогресса или быть на долгое время порабощенными, отброшенными назад, к средневековью, к мрачным годам мракобесия и тирании. Классовый характер борьбы обусловливал ее небывалую остроту, решительность и бескомпромиссность.

Такую войну могла выиграть только сторона, обладающая коренными, внутренне присущими ее общественной системе

преимуществами. Основы нашей победы были заложены в огромных социально-экономических завоеваниях народа, достигнутых за годы советской власти, в идейно-политическом единстве советского общества, в дружбе и братстве народов нашей страны, в тесной сплоченности советских людей вокруг Коммунистической партии.

Благодаря построению социализма Советский Союз обладал всеми возможностями для успешной борьбы против любого агрессора, каким бы сильным он бы ни оказался. Эти возможности заключались в преимуществах социалистического способа производства, общественного строя, военной организации Советского государства, социалистической идеологии. Главная роль в превращении этих возможностей в действительность принадлежит Коммунистической партии. Организаторская и идеологическая деятельность партии, тесно связанной с массами, пользующейся незыблемым авторитетом в народе — вот что определяло силу советского общества, несокрушимую мощь страны социализма.

Мы вели войну справедливую, освободительную, защищали самое дорогое — честь, свободу и независимость родины Октября. И это делало наш народ, нашу армию непобедимыми. На полях сражений сбылись пророческие слова Владимира Ильича Ленина: «Никогда не победят того народа, в котором рабочие и крестьяне в большинстве своем узнали, почувствовали и увидели, что они отстаивают свою, советскую власть — власть трудящихся, что отстаивают то дело, победа которого им и их детям обеспечит возможность пользоваться всеми благами культуры, всеми созданиями человеческого труда».

Призывы партии: «Наше дело правое, — мы победим!», «Все для фронта, все для победы!», «Победа или смерть!» — удесятеряли силы воинов на фронте и тружеников в тылу. Уже первый, крайне неблагоприятный для Советского Союза период борьбы опрокинул расчеты гитлеровцев на «молниеносную» войну. Упорнейшее сопротивление врагу гарнизонов Брестской крепости, Либпаи, Таллина, Перемышля, Могилева, героическая оборона Ленинграда, Одессы, Киева, Севастополя, Смоленска показали всему миру, что Советская Армия с величайшей самоотверженностью защищает каждую пядь родной земли. Немецко-фашистские захватчики понесли колоссальные потери в живой силе и технике, а в Московской битве потерпели первое крупное поражение с начала второй мировой войны. На полях Подмосковья была окончательно развеяна легенда о непобедимости гитлеровской армии, занялась заря нашей грядущей победы.

Уже в те труднейшие первые месяцы войны советские воины всех родов войск проявили такое величие духа, равного которому не знала история войн. Вспоминается один воздушный бой на юге, в районе Котовска. Мы атаковали группу «юнкерсов». Завидев нас, они сомкнули строй и открыли огонь из бортового оружия. Подойти к ним было очень трудно. И тогда один из наших летчиков-истребителей вырвался вперед и сквозь завесу трассирующих пуль устремился к ведущему бомбардировщику. Это был Яковлев. Он поступил так, как поступает отважный боец-пехотинец, поднимая своих товарищей в штыковую атаку.

Расчет героя оказался точным. Направленный его рукой МиГ-3 врезался в головной бомбардировщик. Остальные «юнкерсы», нарушив строй, шарахнулись в стороны. Наши истребители сразу накинулись на них. Вскоре на земле выросло восемь столбов огня и дыма. Последний из этой девятки «юнкерсов» был сбит уже за Днестром. В тот день мы одержали большую победу и, в значительной степени, благодаря отваге и самоотверженности Яковлева. Уничтожив ведущего вражеской группы, он лишил ее управления и парализовал волю врага. Погибнув, он обеспечил победу живым.

Массовый героизм — характернейшая черта всех действий Советской Армии с первых до последних дней войны. Беспримерную храбрость и величайшее мужество проявляли пехотинцы и летчики, танкисты и моряки, десантники и артиллеристы. Это был не героизм одиночек или групп храбрецов. Это был всенародный подвиг, самоотверженность и героизм целых соединений, армий, флотов, фронтов.

Вместе с тем наши Вооруженные Силы предстали перед всем миром как первоклассная военная организация, имеющая отличных солдат и офицеров, талантливых военачальников, современное вооружение, передовое военное искусство. Причем все эти достоинства в ходе войны непрерывно нарастали, что убедительнейшим образом сказывалось на исходе решающих сражений.

Разгром под Сталинградом до основания потряс фашистскую военную машину. Битва под Курском по существу предрешила исход войны в нашу пользу. В сражениях 1944 года полностью развернулась богатырская мощь Красной Армии. У врага не оставалось ни малейшей надежды задержать победоносное наступление наших войск. Подлинным триумфом могущества и высокого военного искусства советских Вооруженных Сил явились заключительные сражения Великой Отечественной войны, которые развернулись уже за рубежами родной страны — в Центральной Европе и Азии — и завершились полным разгромом и капитуляцией врага.

Советская военная наука и ее составная часть — военное искусство доказали на полях жестоких битв свое полное превосходство над хваленными военными теориями гитлеровской Германии. Воспитанная и выдвинутая Коммунистической партией на руководящие военные посты целая плеяда советских полководцев и военачальников показала высокое умение руководить операциями крупнейшего масштаба. Ставка Советского Верховного Главнокомандования, наш Генеральный штаб прочно держали в своих руках нити управления фронтами, оперативно принимали нужные решения и добивались проведения их в жизнь.

Большую роль в завоевании Победы сыграли Военно-Воздушные Силы. Они принимали самое активное участие во всех оборонительных и наступательных операциях. Более трех миллионов самолето-вылетов, десятки миллионов сброшенных на противника бомб, около 55 тысяч уничтоженных на земле и в воздухе вражеских самолетов, многие тысячи сожженных и поврежденных фашистских танков, орудий, автомашин, потопленных кораблей, множество уничтоженной живой силы — таков, вкратце, боевой счет нашей авиации.

Борьба за господство в воздухе в течение всей войны явилась одной из наиболее сложных и важнейших задач нашей авиации. В первый период, несмотря на трудные условия, наши Военно-Воздушные Силы сохранили боеспособность, вели упорную борьбу с вражеской авиацией и нанесли ей очень большие потери в самолетах и летном составе, заложив основы коренного перелома соотношения сил в воздухе. В контрнаступлении под Сталинградом, в воздушном сражении на Кубани и в битве под Курском советские Военно-Воздушные Силы последовательно нанесли ряд мощных ударов по авиации противника, разгромили ее важнейшие группировки и уничтожили лучшие, наиболее подготовленные и опытные кадры летного состава. В итоге летом 1943 года господство в воздухе на всем советско-германском фронте полностью и бесповоротно перешло на сторону нашей авиации.

Благодаря этому, а также дальнейшему росту боевых возможностей наших Военно-Воздушных Сил, они еще успешнее решали и вторую свою важнейшую задачу — поддержку сухопутных войск и Военно-Морского Флота. О том, как нарастала активность нашей авиации, можно судить по следующим цифрам: в операциях по освобождению Правобережной Украины участвовало 2300, в Белорусской — около 6 тысяч, а в Берлинской до 7500 боевых самолетов.

Война показала, что весь личный состав Военно-Воздушных Сил обладал высокими морально-боевыми качествами. В ходе боев авиационные кадры приобрели большой опыт организации и ведения боевых действий, научились бить врага по всем правилам советской военной науки, внесли большой вклад в развитие оперативного искусства Военно-Воздушных Сил и тактики действий всех родов авиации.

К началу 1945 года мы превосходили врага по численности самолетов почти в 8 раз. В этом — величайшая заслуга тружеников советского тыла. Преимущество социалистической экономики, организаторский талант наших партийных, советских и хозяйственных кадров, массовый трудовой героизм рабочего класса, колхозного крестьянства, интеллигенции позволили нашей стране при значительно меньших экономических возможностях превзойти Германию в производстве вооружения. Наша армия сломала хребет фашистскому зверю первоклассным советским оружием. За время войны в Советском Союзе было произведено 137 тысяч самолетов, на десятки тысяч больше, чем в фашистской Германии.

Мне довелось видеть, с какой самоотверженностью работали создатели боевых машин. В начале 1944 года конструктор Семен Алексеевич Лавочкин пригласил меня на завод, где в то время готовился к испытаниям новый замечательный истребитель Ла-7. В цехе все говорило о напряженном творческом труде людей, о их стремлении дать летчикам как можно больше самого лучшего, самого надежного оружия для окончательного разгрома врага. Им приходилось и недоедать и недосыпать, но все работали буквально самозабвенно. Я смотрел на усталые, но энергичные лица, на крепкие руки рабочих и мастеров и от всех фронтовиков сердечно благодарил их за все, что они делают во имя Победы.

Тыл не только ковал оружие. Он готовил для фронта обученные резервы. В тылу формировались новые части и соединения всех родов войск, создавались дивизии народного ополч-

КОММУНИСТЫ — В АТАКЕ

Слагаемые Великой Победы

В годы войны лучшие сыны партии были на самых трудных и опасных участках фронта и тыла. Боевым штабом партии был ее Центральный Комитет.

Велика была любовь советского народа к родной партии, в ряды которой стремились встать активные бойцы фронта и тыла. Всего за годы войны в партию было принято 5 млн. человек, из которых четыре пятых приходилось на парторганизации Вооруженных Сил.

Видные партийные работники были направлены в действующую армию — 500 секретарей ЦК компартий республик, краевых, областных комитетов, горкомов, райкомов, 270 ответственных работников аппарата ЦК, 1265 работников областного и районного звена. Всего за первое полугодие войны по решению ЦК партии в Вооруженные Силы было направлено 8800 руководящих партийных работников. За этот же срок партия послала на фронт политбойцами 60 тыс. коммунистов, а всего за первые шесть месяцев войны в армию из территориальных организаций влилось более 1100 тысяч коммунистов — треть их состава.

Коммунисты цементировали ряды атакующих, они были всегда на самых ответственных участках, шли в авангарде борьбы против гитлеровских захватчиков. За годы войны отдали свою жизнь во имя победы около двух миллионов коммунистов — свыше половины состава партии к лету 1941 года. Родина достойно увенчала славой верных бойцов партии. Почти три четверти Героев Советского Союза — коммунисты. Из 300 воинов, занесенных за бессмертные подвиги навечно в списки личного состава, — 134 коммуниста.

Боевые потери, понесенные партией, не ослабили ее состава. В конце войны в ее рядах насчитывалось 5,8 млн. человек — на 2 млн. больше, чем в июне 1941 года.



чения, истребительные батальоны, партизанские отряды. В подготовке военных кадров, в том числе летного состава для Военно-Воздушных Сил и парашютистов для воздушнодесантных частей, самое активное участие принимали аэроклубы Осоавиахима. Добровольное оборонное Общество внесло свой достойный вклад во всенародное дело разгрома врага.

На протяжении всей войны на фронте и в тылу вдохновителем и организатором борьбы советского народа с фашистской Германией была ленинская Коммунистическая партия — руководящая и направляющая сила нашего общества. В исключительно трудных условиях она сумела мобилизовать советский народ на священную борьбу против фашистских захватчиков и, несмотря на временные неудачи в начальный период военных действий, добиться коренного перелома в ходе войны и обеспечить победоносное ее завершение. Партия провела поистине титаническую работу по перестройке народного хозяйства на военный лад. Своим личным примером, героизмом и мужеством коммунисты поднимали боевой дух масс, вели их на подвиги, вселяли твердую уверенность в полной победе над врагом. В годы войны неизмеримо возрос авторитет партии, еще теснее сплотились ее ряды, прочнее стало единство партии и народа.

Партия сплотила все народы нашей страны в единую братскую семью, воспитала в советских людях драгоценные моральные качества, удесятерявшие их духовные силы, и прежде всего — животворный советский патриотизм. Он впитал в себя вековые героические традиции предков и обогатился качественно новыми чертами людей эпохи борьбы за торжество коммунизма, горячо любящих свою социалистическую Родину, всегда готовых отдать все силы, а если понадобится и жизнь во имя ее защиты от посягательств любого врага. Один из главных источников нашей Победы состоит в том, что фашисты не сумели сломить моральный дух советского народа, не смогли ничего противопоставить той силе патриотизма и любви к своей Отчизне, которая вела в бой советских людей.

Патриотизм советского человека органически сочетается с интернационализмом, уважением к другим нациям и народам. Это особенно ярко проявилось при выполнении Советскими Вооруженными Силами их великой освободительной миссии. Коммунистическая партия, весь советский народ рассматривали защиту социалистического Отечества в неразрывной связи с делом освобождения от фашизма и милитаризма всех порабощенных гитлеровской Германией и империалистической Японией стран.

Воспитанный, организованный и сплоченный Коммунистической партией советский народ стал главным творцом Победы, свершил великий подвиг, равного которому не знала история. «...Советский народ, — подчеркивает Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, — с честью выдержал суровое испытание войны. Враг был разбит, повержен. Наш замечательный народ, народ-герой, народ-богатырь высоко поднял над планетой и победно пронес сквозь огонь военных лет овеянное славой ленинское знамя, знамя Великого Октября, знамя социализма».

Когда я думаю о тех, теперь уже далеких, но незабываемых днях, перед мысленным взором встает 24 июня 1945 года, Парад Победы в Москве. В сводных полках фронтов шли генералы, офицеры, солдаты, матросы — пехотинцы, артиллеристы, летчики, танкисты, саперы, моряки, отмеченные высокими правительственными наградами. Над нами реяли овеянные славой знамена. Мне выпала честь нести Знамя 1-го Украинского фронта. Когда колонны шли по Красной Площади, все наши взоры и мысли были обращены к Владимиру Ильичу Ленину — создателю нашей великой партии, нашего советского государства.

Мы прошли мимо Мавзолея. У меня взяли из рук Знамя, пригласили встать на трибуне для гостей. Я смог увидеть и с особой силой прочувствовать, воспринять это замечательное историческое торжество. Двести солдат подошли вплотную к Мавзолею и бросили к его подножью двести знамен гитлеровских армий, дивизий, полков. Позорных знамен агрессии, разбоя, насилия. Это был апофеоз Победы! Победы света над тьмой, свободы над угнетением.

Разгром германского фашизма и японского милитаризма оказал огромное воздействие на весь ход исторического развития. Он привел к падению реакционных режимов в ряде государств Европы и Азии, к возникновению мировой социалистической системы, создал благоприятные условия для дальнейшего развития рабочего движения в странах капитала, способствовал мощному подъему национально-освободительного движения. Коренные изменения в соотношении сил на мировой арене в пользу социализма привели к тому, что империализм лишился возможности безнаказанно распоряжаться судьбами народов и ныне не может не считаться с мощью социалистических стран, с их активной внешней политикой.

Вот уже три десятилетия советский народ пользуется плодами завоеванной Победы, плодами мира. За эти годы он добился выдающихся успехов в коммунистическом строительстве. В героических свершениях трудящихся нашей страны, самоотверженно претворяющих в жизнь решения XXIV съезда партии, ярко проявляются их высокая сознательность, горячий патриотизм и преданность идеалам коммунизма, за торжество которых в годы Великой Отечественной войны с беспримерной отвагой и мужеством сражались миллионы советских людей.

Непрерывно крепнут единство и сплоченность стран социалистического содружества, растет могущество мировой системы социализма, совершенствуется политическое и военное сотрудничество государств — участников Варшавского Договора, двадцатилетие которого отмечается в эти дни.

Проводя последовательную миролюбивую политику, Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют постоянную заботу об укреплении оборонного могущества социалистической Родины, воспитывают советских людей в духе высокой бдительности, делают все для того, чтобы мирный труд и безопасность страны были надежно защищены. Необходимость и правильность такого курса подтверждают уроки минувшей войны.

А главный урок истории состоит в том, что в мире нет таких сил, которые могли бы остановить поступательное развитие социализма. Применение политики силы против могущественного Советского государства, обладающего первоклассной армией, чревато для любого агрессора самыми гибельными последствиями.

Торжественно отмечая 30-летие исторической Победы, советские люди склоняют головы перед светлой памятью тех, кто пал в боях за свободу и независимость нашей Родины, славят героев и героинь Отечественной войны. Никогда не померкнет в веках великий подвиг советского народа, он будет всегда служить грядущим поколениям вдохновляющим примером неколебимой верности Отчизне!

СПАСИБО, ОБОРОННОЕ ОБЩЕСТВО!

В славной плеяде балтийских авиаторов имя Героя Советского Союза Василия Федоровича Голубева — одно из наиболее известных.
Вступив в бой 22 июня 1941 года, он воевал до последних минут Отечественной войны. 38 бомбардировщиков, разведчиков, истребителей врага уничтожил Василий Голубев в воздушных поединках. Большой урон фашистам нанес он, атакуя их наземные силы.
Герой Ханко, Ленинграда, Кронштадта, знаменитой «дороги жизни», он показывал пример доблести.
Недаром в самое напряженное время блокады, когда Ленинград готовился прорвать вражеское кольцо, Героя Советского Союза В. Ф. Голубева назначили командиром легендарного 4-го гвардейского истребительного полка. Выбор на коммуниста Голубева пал потому, что он обладал, кроме черт великолепного воздушного бойца, всеми качествами зрелого воспитателя и партийного руководителя. Основы этих качеств были заложены у него в Осоавиахиме, где он начал летать, стал инструктором, а потом начальником Волховского летно-планерного клуба, дал путевку в небо сотням юношей. Голубев награжден четырнадцатью орденами, в том числе семью орденами Красного Знамени.



Генерал-лейтенант авиации В. ГОЛУБЕВ,
Герой Советского Союза

Есть в Ленинградской области рабочий поселок — Сясьстрой. Имя это сохранилось с той далекой довоенной поры, когда на берегу реки сооружался крупный бумагоделательный комбинат. Здесь прошло мое детство и трудовая юность, здесь я в аэроклубе учился летать на планерах, потом учил этому других. Недавно по приглашению рабочего коллектива как первый почетный гражданин Сясьстроя побывал в цехах родного комбината, встречался с молодежью, готовившейся торжественно отметить 30-летие победы над фашизмом в Великой Отечественной войне. Один из юношей, которому я по поручению местных органов власти вручал паспорт, спросил:

— Скажите, товарищ генерал, как начинался Ваш путь к подвигу?

Я ответил:

— Так же, как твой — стремился перевыполнить производственный план, учился, готовился к обороне Отчизны.

Юноша улыбнулся:

— Ну, сравнили, товарищ генерал. Я ничего значительного не сделал.

— Значительного пока не сделал, но начинаешь именно так, как комсомольцы довоенных лет. Вижу у тебя на груди значок ГТО, значок стрелка-разрядника. С такими же значками — ГТО, Ворошиловского стрелка и парашютиста вступал в войну и я...

Кажется, и этого юношу и других парней удовлетворил мой ответ. А сам я во всех подробностях вспомнил начало своего пути в небо и подумал о том, что это не только моя биография, но и биография тысяч и тысяч юношей, которые на всю жизнь остались благодарны оборонному Обществу за то, что оно сделало их настоящими воздушными бойцами.

...Когда осенью 1935 года я вернулся домой после действительной службы, то несказанно обрадовался: на Сясьстрое готовились к открытию своего планерного клуба. А в столе секретаря комитета ВЛКСМ лежали еще не заполненные путевки в дудергофскую летно-планерную школу, ту самую, в которой когда-то Валерий Павлович Чкалов был инструктором. Закончив эту школу, через полгода я стал инструктором планерного и парашютного спорта, а потом и начальником клуба на родном Сясьстрое. Затем — Высшая летно-планерная школа Центрального Совета Осоавиахима, работа в аэроклубе и, наконец, знаменитое Ейское училище, которое, напомню, из семи первых Героев Советского Союза закончили четверо...

Грянула Отечественная война. Уже в первых боях я добрым словом вспомнил своих учителей по Осоавиахиму, особенно Л. Минова, стремившегося привить нам знание тактики, учившего тому, что необходимо в бою. Отмечу, что среди летчиков, которые с самого начала войны проявили себя хорошими истребителями, большинство закончили аэроклубы или работали в них. Боевой счет нашей эскадрильи открыл комиссар Иван Петрович Лукьянов, в прошлом — шахтер из Донбасса, закончивший там аэроклуб. Воспитанником Осоавиахима Донбасса является и Герой Советского Союза Петр Антонович Бринько. Вместе с Героем Советского Союза Алексеем Касьяновичем Антоненко Бринько ввел в практику балтийских летчиков действия истребителей парой и вылет на видимого противника. Менее чем за три месяца боев Петр Бринько уничтожил пятнадцать вражеских самолетов.

Об одном бое, который ярко показывает отточенное мастерство Бринько, я хочу рассказать. Это произошло в августе сорок первого. С острова Эзель наши бомбардировщики наносили удары по Берлину. Руководитель операции командующий авиацией Военно-Морского Флота генерал-лейтенант С. Ф. Жаворонков и В. К. Коккинаки, прибывший на Балтику по заданию Ставки, были вызваны в Москву. Самолет, на котором летел Жаворонков, эскортировали до Таллина на И-16 Владимир Коккинаки и Петр Бринько. В Таллине, совершив посадку, Бринько сдал технику парашют и вместе с Жаворонковым и Коккинаки пошел к штабу. В это время в небе возникли шапки разрывов: зенитки вели огонь по «юнкерсу-88». Бринько бросился назад к машине. Не теряя времени, он вылетел без парашюта и на глазах тысяч таллинцев сбил «юнкерс». Жаворонков и Коккинаки были восхищены мастерством летчика. Лейтенанту Бринько было присвоено внеочередное звание — капитан.

Когда у Бринько спрашивали, кто его учитель, он отвечал:

— Осоавиахим!

Почти все летчики-балтийцы — выпускники Ейского училища. Те, кто пришел в него из аэроклубов, несомненно раньше и лучше овладевали боевой техникой, им доверяли первыми сдавать экзамены на самостоятельное управление истребителем.

Из Ейского училища я был выпущен на И-15. Надо было пройти переучивание, прежде чем пересесть на И-16. Но когда командир отряда Владимир Полторак узнал, что я был инструктором аэроклуба, он на свой страх и риск выпустил меня на поликарповском «ястребке». И вообще, как только прибывало пополнение, Полторак сразу выяснял, кто перед училищем закончил аэроклуб. Он им больше доверял и больше с них требовал. Точно так стал поступать и я, когда возглавил эскадрилью, а затем и полк. Очень часто оказывалось: прибудет в подразделение пяток молодых летчиков, — трое, а то и четверо, к радости командиров, — осоавиахимовцы.

В чем тут дело? Почему осоавиахимовская школа, знания и закалка, полученные в оборонном Обществе, пользовались таким высоким авторитетом? Обдумывая летную жизнь свою и многих моих боевых друзей, я пришел к следующему выводу. Главное в том, что, приходя в аэроклуб, юноши выбирали профессию по велению сердца, выбирали, зная, что она трудна, опасна, не прощает ошибок, требует отдаваться ей целиком. В становлении тысяч летчиков положительную роль сыграло и то необычайное напряжение, в котором жили аэроклубовцы. Ведь все мы работали на заводах, стройках и шахтах, учились в ФЗУ, техникумах и институтах, а вечерами и по воскресеньям в классах и на летном поле аэроклубов овладевали любимым делом. Да прибавьте к этому кипучую комсомольскую работу, и сразу станет ясно, какие организованность, трудолюбие, упорство в достижении цели требовались от каждого, посвятившего себя покорению пято-

го океана. Это закаляло характер, укрепляло волю, приучало ценить время, вырабатывало привычку к дисциплине.

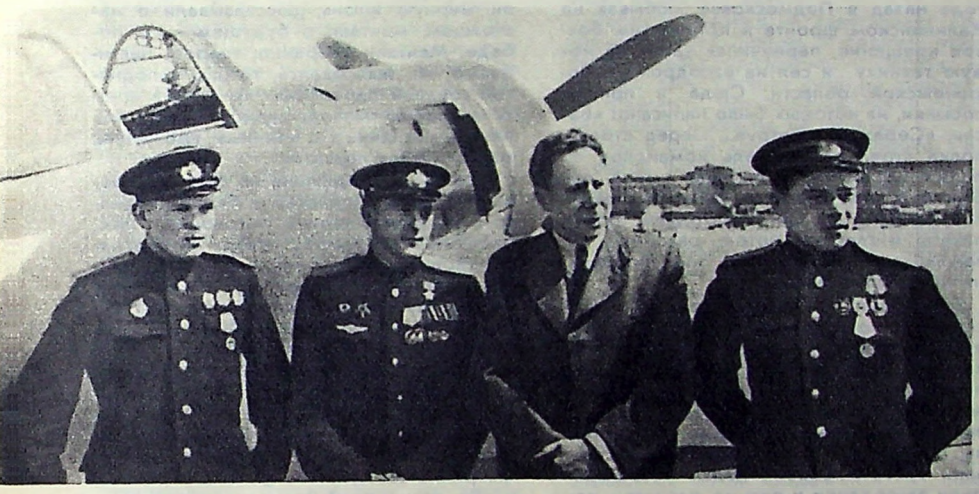
А какой мерой оценить заинтересованность коллективов, в которых мы работали и учились! Не могу забыть, как на комсомольских собраниях, а то и прямо в цеху, от нас требовали отчета: как занимаешься в аэроклубе, в чем трудности, когда совершишь первый прыжок, первый полет? А в то воскресенье, когда ты впервые самостоятельно поднимал самолет в небо, на аэродром обязательно приходили и друзья, и наставники-мастера, и ты испытывал ответственность не только за себя, но и за цех, завод, направившие тебя в аэроклуб.

Воспитанники Осоавиахима после прибытия в полки и эскадрильи, быстрее других получали право лететь в бой. Объяснение этому, мне кажется, и в том, что многие из них или сами были авиационными спортсменами, или летали рядом с ними, прекрасно чувствовали самолет, с юности усвоили правила и наставления летной службы. Оказавшись в сложной обстановке, они не забывали о своих обязанностях, о строе, о поставленной задаче. Недавно Герой Советского Союза генерал-полковник авиации М. И. Самохин, командовавший в годы войны Военно-Воздушными Силами Краснознаменного Балтийского Флота, вспомнил такой факт: сражаясь против сорока самолетов врага, восьмерка «И-16», которую я вел, сбила 11 фашистских машин. И вся наша восьмерка состояла из воспитанников оборонного Общества.

И еще об одном следует сказать: те, кто прошел осоавиахимовскую школу, всегда деятельно помогали техническому составу. Так уж они были приучены. Учась в аэроклубе, мы не могли уйти с аэродрома пока самолет не будет подготовлен к следующему полету. Мы буквально «вылизывали» свои планеры и самолеты. И это осталось на всю жизнь. Вспоминаю морозную и голодную зиму сорок первого года. Летали столько, сколько требовала обстановка. А потом вместе с техсоставом ремонтировали «ястребки». Дело не только в войсковом товариществе; мы обретали большую уверенность в надежной работе двигателя, в точной пристрелке оружия, в безотказности приборов. Ну, а что касается товарищества, то самые крепкие, сплоченные экипажи, звенья и эскадрильи были именно у тех летчиков-командиров, которые прошли закалку и обучение в аэроклубах.

Мне довелось воевать на всей Балтике — от Ленинграда до Германии. И повсюду рядом со мной сражались воспитанники Осоавиахима.

Я уже говорил о Герое Советского Союза Петре Бринько, безусловно, лучшем летчике на Ханко. Позднее я с группой балтийцев принял вахту над легендарным полуостровом и сражался здесь до последнего дня его обороны. Здесь из-за ограниченности территории все происходило в концентрированном виде— и атаки врага, и артиллерийские обстрелы аэродрома, и непрерывность напряжения. Не было на Ханко спокойно ни днем, ни ночью. Аэродром гитлеровцы «распахивали» тысячами снарядов. Мы взлетали под огнем и под огнем садились, рискуя погибнуть от осколков снарядов или разбить истребитель в свежей воронке. В шквале артогня погиб на взлете, уже достигнув границы аэродрома, Герой Советского Союза Алексей Антоненко. И в этих суровых условиях отточенное мастерство, беззаветную преданность Родине, исключительную отвагу проявили летчики, мои друзья и товарищи, закончившие аэроклубы, — Геннадий Цоколаев, Анатолий Кузнецов, Дмитрий Татаренко, Михаил Васильев. Все они стали Героями Советского Союза.



На снимке (слева направо): Павел Макеев, Василий Голубев, конструктор самолетов С. А. Лавочкин и Дмитрий Кириллов. 1944 год.

Над дорогой жизни Ленинграда я летал крыло в крыло с Георгием Костылевым, Семеном Львовым, Игорем Каберовым, Петром Кожановым. В Кронштадтском небе проявили незаурядное мастерство и отвагу Владимир Абрамов, Евгений Цыганов, Александр Батурин, Иван Цапов, Алим Байсултанов. Эти прекрасные летчики, воспитанные в аэроклубах, также награждены Золотыми Звездами Героев.

Многие авиаторы, окончившие в свое время аэроклубы, стали крупными командирами. Их успех обусловлен тем, что в оборонном Обществе каждый учлет вел активную общественную работу, затем сам становился общественным инструктором, учил и воспитывал новое поколение аэроклуба, т. е. приобретал настоящие командирские качества. Назову лишь одного военачальника — Ивана Ивановича Борзова, командира 1-го гвардейского торпедоносного полка, а в последние годы жизни — командующего авиацией Военно-Морского Флота СССР, Маршала авиации. Молодой московский строитель, он закончил столичный аэроклуб, затем Ейское училище и участвовал в двух войнах. В 1943—1944 годах, когда авиация Краснознаменного Балтийского флота сосредоточила свои силы на борьбе с морским противником, гвардейские торпедоносцы во главе со своим лидером Героем Советского Союза Иваном Ивановичем Борзовым стали грозой фашистского флота. Даже на самых отдаленных от наших баз коммуникациях враг не чувствовал себя в безопасности ни днем, ни ночью. Полк уничтожил сотни транспортов и боевых кораблей третьего рейха, а сам Борзов потопил самое крупное на Балтике фашистское судно — плавучий арсенал с боевой техникой и живой силой. Первый гвардейский торпедоносный дал Родине тридцать три Героя Советского Союза.

Можно бесконечно продолжать рассказ о воспитанниках аэроклубов, Героях Советского Союза. Но мне представляется необходимым сказать о той массе авиаторов, которые не стали Героями Советского Союза, но воевали доблестно и умело и также прославили свои аэроклубы. Отличным бойцом, для которого нет ничего выше советского войскового товарищества, зарекомендовал себя Михаил Мачабели — выпускник Тбилисского аэроклуба. Лично и в группе с товарищами он сбил десять фашистских самолетов. Но главный его подвиг в том, что в минуту смертельной опасности, угрожавшей командиру — Герою Советского Союза Александру Батурину, Михаил Мачабели самолетом и сердцем своим защитил ведущего и спас его.

Таких же теплых слов заслуживает мой однополчанин, имевший пилотское свидетельство Тульского аэроклуба, Георгий Лагуткин. Он бесстрашно воевал над Ладогой, оберегая эшелоны с хлебом, посылаемые страной в осажденный Ленинград.

«Слава Мачабели!», «Равнение — на Лагуткина!» — призывали листовки военных лет, и это одновременно была благодарность клубам, заложившим основы воспитания бойцов, советских патриотов.

Мне хочется сказать несколько слов и о своем однополчанине Семене Горгуль, закончившем Донецкий аэроклуб. Семен был душой эскадрильи, ее комсомольским вожаком. Хотя у него было самое маленькое среди летчиков полка звание — сержант — он пользовался любовью, доверием и авторитетом у всех авиаторов. Не раз Горгуль летал в моей группе и задания выполнял смело и решительно. Он погиб весной сорок второго. Хорошо помню тот бой. Семен дрался геройски. Он сбил один фашистский самолет, пикировавший на автоколонну, повредил другой. Однако и его самолет оказался поврежденным. Винт остановился. Раненый летчик сумел спланировать и тем самым спасти самолет. «Мессершмитты», образовав ка-

русель, стали расстреливать приземлившегося летчика. В последнюю минуту жизни Семен костью раздробленного пальца написал кровью: «Прощайте, ленинградцы... Победа за нами»...

Как только закончился бой, я, пересев на По-2, вылетел, чтобы спасти друга. Но его уже не было в живых. Мы открыли счет мести за комсомольского секретаря, этот счет рос непрерывно.

Когда кончилась война, многие боевые летчики вернулись в аэроклубы в качестве начальников, инструкторов, воспитателей. Ленинградский аэроклуб в сорок пятом, почти сразу после Победы, возглавил человек удивительной судьбы, «Балтийский Маресьев» Леонид Георгиевич Белоусов. У этого летчика я когда-то учился боевому мастерству, а в сорок четвертом помогал ему войти в строй — когда он вернулся в четвертый гвардейский и на протезах вел «лавочкин» в атаку на врага. Белоусову было что передать юным ленинградцам, мечтавшим продолжить славу отцов. Теперь Герой Советского Союза Л. Г. Белоусов уже не летает. Но он — всегда с молодежью, рассказывает ей о подвигах отцов, и сама жизнь мужественного летчика — лучший пример юным.

И сейчас, когда мы отмечаем тридцатилетие Победы, многие аэроклубы возглавляют ветераны войны. Например, Новгородским авиаспортклубом руководит мой товарищ по боям на Балтике Герой Советского Союза Игорь Александрович Каберов. Он учит молодежь, как бы возвращая долг Обществу, которое научило летать его самого. Возвращает долг не один — его жена, брат, сыновья также воспитанники оборонного Общества. Жена, будучи инструктором, готовила летчиков фронту; брат воевал на бомбардировщиках; один сын — авиатехник клуба, другой, сменив отца в боевой авиации, — военный летчик первого класса, водит самые большие воздушные корабли. Каберовы — настоящая крылатая династия оборонного Общества и в то же время частица огромной династии воинов пятого океана, которую дали Отечеству Осоавиахим — ДОСААФ.

Во многих городах в бронзе памятников, в названиях улиц увековечена память воспитанников аэроклубов. Есть улицы, названные именами моих друзей-однополчан. В Нальчике и стар и млад знают улицу Алима Байсултанова. В Ленинграде, словно прикрывая площадь Мира, пролегли улицы Матвея Ефимова и Петра Бринько. Я думаю, что эти улицы и сотни других улиц и площадей, названных именами героев — воспитанников аэроклубов, с полным правом могут считаться улицами и площадями боевой славы нашего орденоносного оборонного Общества.

Празднуя день великой победы над фашистской чумой, мы с гордостью вспоминаем наши клубы — стартовые площадки мужества и говорим:

— Спасибо, оборонное Общество, за то, что воспитало нас патриотами, научило мужественно и умело защищать Советскую Родину. И спасибо за то, что нынешнее поколение крылатой молодежи с такой же ответственностью перед страной и уважением к традициям ветеранов войны выполняет поставленную Коммунистической партией задачу: быть готовыми в любую минуту защищать все, что завоевано и создано народом.



ИСПЫТАНА ВРЕМЕНЕМ...

Это было в один из декабрьских дней 1942 года. 814-й истребительный авиаполк, сформированный полгода назад в Подмосковье, побывав на Калининском фронте и приняв там боевое крещение, переучился затем на новую технику и сел на аэродроме в Воронежской области. Сюда и пришли посылки, на которых было написано: «Васе», «Сереже», «Петру»... Перед строем полка стоял заместитель командира по политической части, называл имена, добавлял к ним фамилии летчиков, техников, механиков. Они подходили, брали пакеты и свертки, потом, разойдясь по землянкам, доставали из них подарки, читали теплые письма.

Эти посылки и письма пришли с Московской кондитерской фабрики «Красный Октябрь», из цехов: шоколадного, карамельного, розничного... От девушек, проводивших на фронт своих братьев, от женщин, чьи сыновья и мужья бились с заклятым врагом. «Делаем все, чтобы вы победили...» Воины ответили, рассказали о своих боевых делах, поблагодарили за подарки и письма, написали, как они дороги, как они вдохновляют, помогают выполнять боевые задания в сложной фронтовой обстановке, добывать победу. Началась переписка. Так на фабрике «Красный Октябрь» узнали о подвиге Дмитрия Готальского, о его товарище Николае Химушине, о командире полка Михаиле Кузнецове.

Летчик Дмитрий Готальский — первая потеря полка. Потеря тяжелая, незабываемая. Любили его за то, что летчик хороший, человек замечательный. Весь, как на ладони, с первых же дней, вернее, с первых минут пребывания в части. В конце декабря сорок второго года Готальский, атакованный шестеркой «Ме-109», принял бой и в короткой, но жестокой схватке уничтожил три самолета. Возможно, он бы остался в живых и снова бился с врагом, если бы этот бой проходил над своей территорией. Но внизу были враги. Тяжело раненный летчик посадил подбитый самолет в том же районе, где и сражался — близ станции Мальчевская, Миллеровского района Ростовской области. Там его и расстреляли фашисты, там похоронили родные советские люди. «Отомстим за Готальского», — сказал Николай Химушин и написал эти слова на борту своего истребителя.

Полк сражался, полк менял дислокацию, но весточки с «Красного Октября» неизменно находили его, и бойцы вновь читали дружеские добрые письма. Обращаясь будто к родным, люди вспоминали мирную жизнь, рассказывали о настоящем, мечтали о будущем — о победе. Мечтали уверенно, твердо, несгибаемо. Не жаловались, гордо, с поднятой головой переносили трудности многочасовой производственной вахты; лишения, связанные с военным временем; разного рода нехватки.

Письма, приходившие на фронт, согревали бойцов. Прочитал и будто увиделся с автором весточки, поговорил с ним, побывал в тех местах, откуда ее прислали, своими глазами увидел, что «...все у нас хорошо, все идет своим чередом. Живем, работаем, вам помогаем, особо ни в чем не нуждаемся». Прочитал — и сразу другое настроение.

Бригада Гали Федоровой — это бригада девочек-подростков: Лена Захарова, Маша Михалева, Люда Колосова, Валя Сабирова... Всем, в основном, по шестнадцать. Ушли, не закончив школы, фабрично-заводских училищ. «Какая учеба, если война! Закончим потом, после победы. А сейчас надо работать, помогать фронту».

И помогали. Комсорг Валя Сабирова стала стахановкой, выполняла нормы на 120 процентов. Ее снимок поместили в газете «Правда». К ней приходили письма. До 150 писем в день. Отовсюду. Со всех фронтов. От молодых и старых бойцов, — пехотинцев, танкистов, артиллеристов. Одни называли ее сестренкой, другие дочуркой, и все обещали сражаться с врагом еще более смело, отважно, до полной победы.

Валентина Федоровна Сабирова (теперь она Юдичева) ныне работает редактором радиовещания на этой же фабрике. «Наша бригада трудилась на конечной стадии производства, — вспоминает она. — На завертке конфет. За смену надо было завернуть 70—80 килограммов. Работали вручную. Бумага была не глянцевой, как сейчас, а шершавой, тяжелой. Кожа на пальцах протиралась до крови...»

Бригада боролась за звание фронтовой. Заслужить его было не просто. Кроме высоких производственных показателей и ночного дежурства на крышах, надо было отработать определенное время на трудовом фронте. Коллектив, получив разрешение дирекции, уехал в Тульскую область. Девочки пилили там лес, добывали каменный уголь, потом, возвратив-

шись, разгружали «дощечку», из которой делают тару для упаковки. И своего добились. Бригаде было присвоено звание «фронтовая». Всех ее членов наградили почетными грамотами, медалью «За оборону Москвы», а потом и медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». Это говорило о том, что свое высокое звание коллектив пронес через годы войны, подтверждая его самоотверженным трудом.

— Самое главное то, что наша бригада была не единственной, — говорит Валентина Федоровна, — все хотели добиться почетного звания, все хотели хоть как-то сравняться с фронтовиками, чтобы они ощущали наше плечо, чувствовали в нас опору. Мы знали, как это для них важно, как это им нужно.

Верно, это их вдохновляло на подвиги. Младший лейтенант Валентин Бобков войну встретил на западе. За три первых недели сбил четыре фашистских самолета, его представили к ордену Красного Знамени. А потом был ранен, стал инвалидом. В полк Кузнецова пришел на штабную должность. Ходил, опираясь на палку, болел. А новые друзья воевали. Успешно били врага Евгений Агапов, Федор Бессонов, Николай Химушин, Василий Симакин, Николай Забырин, сам командир полка Михаил Кузнецов. А из тыла приходили посылки, подарки, письма: «Бейте фашистов! Уничтожайте всех до единого!..» И Бобков не выдержал, пришел к командиру полка, попросил:

— Не препятствуйте, товарищ майор. Чувствую себя хорошо, в силах летать, сражаться.

Уговорив полкового врача изъять из личного дела медицинскую справку, поехал в Москву, на комиссию. Врачи заключили: «годен». Бобков начал летать, воевать. В мае сорок третьего года возглавил эскадрилью разведчиков (истребителей Як-1, оборудованных фотоаппаратурой). До конца войны эскадрилья выполнила более двух тысяч вылетов на разведку (216 из них — сам комэск), сбила 117 вражеских самолетов (13 из них он уничтожил лично и 4 в группе с товарищами). Пять человек из эскадрильи стали Героями Советского Союза. Это Григорий Артемченков, Иван Селифонов, Николай Путько, Виктор Лихачев и сам командир Валентин Васильевич Бобков.

В сорок третьем году они, наконец, встретились — летчики 814-го полка и работницы фабрики «Красный Октябрь». Накоротке встретились, по-военному, поделовому. Авиаторы ехали в тыл за самолетами, путь держали через Москву. «Загляните на фабрику, — сказал командир полка лейтенантам Агапову и Савельеву, — покажите себя, на людей посмотрите, расскажите, как мы воюем». И они заглянули.

— Мы прошли по цехам, — говорил Евгений Агапов, — посмотрели. Сколько подростков! И как они работают! И у нас, в основном, молодежь, но дерется с врагом хорошо, успешно. Там, где нет мастерства, опыта, там есть упорство, отвага, стремление добиться победы во что бы то ни стало.

Два наших летчика, Петр Козлов и Петр Семейко возвращались с боевого задания. Уже подошли к аэродрому, и вдруг появилась пара «ФВ-190». Фашисты заходят в атаку, а у наших и боекомплекта осталось на одну-две очереди и горючее уже на исходе. Но делать нечего, развернулись — и в лобовую. Знали, не лучший выход из положения, идти «фоккеру» в лоб — у него четыре пушки — но и хвост подставлять под его артиллерию тоже нельзя.

Первым открыл огонь гитлеровец. Будто огромной кувалдой ударил по «яку» Семейко. Машина содрогнулась. Все, что зависит от воздушной системы, отказало — из куполов выпали шасси, открылись щитки-закрылки. Кажется, до боя ли летчику в такой обстановке? Только одно решение может мелькнуть в мозгу: тронуть рули, хотя бы чуть-чуть сманеврировать, избежать очередного удара. И Семейко тронул рули. Но тронул для того, чтобы снова поймать фашиста в прицел и нажать на гашетку. Прогремела короткая очередь (на этом боезапас иссяк) и одна (единственная!) пуля попала в машину противника, пробила бензосистему.

Гитлеровец приземлился здесь же, рядом с аэродромом полка. Майор Ганс оказался известным немецким летчиком. Воевал с начала второй мировой войны. Сбил немало различных машин — польских, французских, английских. Был инструктором, летчиком-испытателем. Имел огромный налет.

Победа Семейко — счастливая случайность? Нет! Любовь к Родине, ненависть к врагу, презрение к смерти — вот что дало летчику силу не дрогнуть, не отвернуть, прицелиться, глядя смерти в глаза, и нажать на гашетку.

И еще была встреча на фабрике, уже в сорок четвертом. После одного из воздушных боев Агапов оказался в Московском авиационном госпитале. Лечился полтора месяца, уже выписывался, когда его разыскал Савельев, приехавший в столицу по вызову — получать Золотую Звезду. И радостно было и горько: вспомнили Николая Химушина. Звание Героя Советского Союза ему присвоено тем же указом, что и Савельеву, но Николай не дожил до радостного события.

— Вот о нем и расскажем на фабрике, — предложил Евгений Агапов.

А время шло. Вместе с войсками все дальше на запад продвигался и полк истребителей, получивший в 1943 году почетное наименование — 108-й гвардейский. Продвигался, теряя товарищей, одерживая победы. И вот еще одна, уже над землей Германии. Бои были и после, до самых последних дней, но этот, победный, можно назвать завершающим экзаменом большой боевой учебы, начавшейся там, под Москвой, когда полк был молодежным, комсомольским, а обстрелянным летчиком — лишь один командир. Он и вел их от боя к бою, от победы к победе, идя во главе боевого порядка полка, эскадрильи, даже звена.

В этом, последнем бою он возглавил шестерку. Ведомым командира был Алексей Пенязь, в звено Николая Забырина входили Константин Звонарев, Василий Симакин, Николай Беспалов. Это было в апреле сорок пятого года в канун Победы. В районе города Губин наши войска, сосредоточившись, готовились форсировать реку. Сюда и пришли 40 «ФВ-190» с целью нанести бомбо-штурмовой удар. Бой оказался жестоким. Наша шестерка разметала большую группу фашистов, сорвала прицельное бомбометание, сбила восемь вражеских самолетов, не имея при этом потерь. Победа большая. Но главное здесь не в масштабах, а в другом. Если раньше успех достигался упорством, отчаянной храбростью, то теперь и мастерством, и боевой зрелостью. Вот главное. На счету Звонарева и Беспалова — по 5—7 сбитых фашистских машин, у Симакина и Забырина примерно по 10, у командира полка Кузнецова счет подходил к 30. Это были настоящие асы, смелые, искусные, хладнокровные мастера воздушного боя.

Полк закончил войну. За бои под Сандомиром он получил наименование Вислинский, за взятие Берлина награжден орденом Александра Невского, за освобождение Праги — орденом Кутузова. Всего за время войны им совершено более 10 тысяч боевых вылетов, сбито 299 самолетов противника. За боевые успехи свыше 300 человек награждены орденами, 12 стали Героями Советского Союза. Это, кроме ранее перечисленных — А. И. Волошин, Н. В. Забырин, А. И. Тимошенко, Н. С. Киянченко. А командиру полка М. В. Кузнецову высокое звание было присвоено дважды. 3 мая 1945 года однополчане побывали в Берлине, расписались на колоннах рейхстага — за себя, за погибших товарищей.



Герой Советского Союза Е. П. Савельев вручает снимок работнице карамельного цеха Тане Петраковой, сфотографированной у Знамени Победы.

Фото В. СОЛОМАТИНА

ВСЕОБЩАЯ, ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ...

Слагаемые Великой Победы



В июле 1941 года Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР на оборонное Общество — Осоавиахим была возложена организация всеобщей обязательной подготовки населения к противовоздушной обороне. В тесном контакте с партийными и советскими органами Общество развернуло большую деятельность по выполнению этой задачи. Было сформировано менее чем за месяц — к августу 1941 года — около 220 тысяч команд и групп самозащиты, в которых насчитывалось до 28 миллионов человек.

Общество организовало сеть курсов и кружков по подготовке населения к противовоздушной и противохимической защите. Учебой к концу 1941 года было охвачено 85 миллионов советских людей.

Фашистские летчики сбрасывали на наши города фугасные и зажигательные бомбы, намереваясь разрушить и сжечь жилые кварталы. На борьбу с «зажигалками» выходило буквально все население городов, обученное правилам ПВО в организациях Общества. Только в Ленинграде за время обороны города было потушено более 200 тысяч авиабомб, ликвидировано свыше 5700 очагов пожара. Самоотверженно обороняло кварталы своих городов от воздушных пиратов население Москвы, Одессы, Киева, Севастополя, Сталинграда, и других городов.

125 налетов на районы Москвы днем и ночью совершили фашистские воздушные пираты с 22 июля 1941 года по 10 марта 1942 года. В некоторых налетах участвовало до 300 бомбардировщиков, однако, причинить столице сколько-нибудь существенного ущерба врагу не удалось, его самолеты уничтожались нашими летчиками-истребителями и зенитчиками. Большую роль в ликвидации последствий налетов вражеских бомбардировщиков сыграли команды и группы самозащиты, состоящие из жителей Москвы.

В годы войны полк поддерживал связь с фабрикой «Красный Октябрь». И вот новая встреча накануне 30-летия Победы, в феврале 1975 года. Они уже ветераны, и пришли к новому, комсомольскому поколению фабрики, посмотреть, как молодежь трудится, как бережет, умножает традиции тех, кто работал здесь в нелегкое героическое военное время. Осенью прошлого года совет ветеранов полка учредил почетные призы — вымпел и кубок для награждения комсомольских групп фабрики за лучшую постановку военно-патриотической работы в дни подготовки к 30-летию Победы. Бойцы Великой Отечественной войны, коммунисты ставят своей задачей вместе с партийным активом, ветеранами фабрики воспитывать молодежь в духе коммунистической морали, советского патриотизма, социалистического отношения к труду.

Заведующая кабинетом политпросвещения Елена Сергеевна Алехина знакомит собравшихся у нее ветеранов с фабрикой, с ее коллективом.

— Наше предприятие, — говорит она, — одно из лучших в районе. За трудовые успехи в 1974 году нас наградили Знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ЦК ВЛКСМ. Коллектив у нас очень хороший, трудолюбивый, выпускает более 200 наименований продукции, из них 21 имеет государственный знак качества. В 1975 году обязались эту цифру удвоить. Пятилетка завершается успешно, встречные планы выполняются. Несем трудовую вахту в честь городов-героев. В соревнование включились все комсомольские бригады, люди работают «за себя и за того парня». В бригаде Веры Слеповой это А. П. Поваляев, муж одной из работниц бригады Марии Васильевны Поваляевой. В бригаде Зины Зайцевой — это Георгий Волк. В бригаде Марии Митрофановны Кондратовой — муж и сын Аграфены Симакиной.

Елена Сергеевна рассказывает об активной работе организации ДОСААФ фабрики. Ее возглавляет ветеран войны и труда бывший моряк Балтийского флота старшина 1-й статьи А. А. Баклanов. Наряду с решением других задач, большое внимание уделяется подготовке значкистов ГТО. В 1974 году подготовлено 200 стрелков и 180 лыжников. Задача на 1975 год: подготовить 300 стрелков и 300 лыжников.

После беседы с Е. С. Алехиной ветераны-гвардейцы полковник Н. В. Забырин, офицеры запаса Е. К. Агапов, Г. Ф. Артемченков, В. В. Бобков, А. С. Кишкин, Е. П. Савельев, А. В. Тараскин разошлись по цехам, мастерским. Выступив, возвратились, отдохнув, снова ушли. И так в течение всего дня: «Ходим, как на боевое задание...»

В мастерской шоколадного цеха, где выступал Агапов, вместе с молодежью был и ветеран войны П. А. Хрусталев. Он внимательно слушал летчика, и вдруг:

— Вы летали над Котбусом? Прикрывали наши войска? Так это же вы нас прикрывали, 694-й стрелковый полк. Мы находились близ города...

Ребята поднялись, и ветераны войны — пехотинец и летчик — оказались в тесном кругу...

Как правило, выступления ветеранов заканчивались беседой, вопросами, задавали их каждому, задали и Савельеву:

— Вы говорили, Евгений Петрович, — сказала одна из девушек, — что наши, советские истребители были лучше фашистских. А каковы сейчас? Хороши ли они в сравнении с другими, иностранными?

— Хороши, — ответил Савельев. — Отпор можем дать любому противнику. Это я знаю сам. И то же говорит мой сын, летчик, майор.

Остается только добавить, что и жена полковника — Раиса Павловна, тоже авиатор. Служила в 108-м гвардейском полку мастером по вооружению. Она тоже выступала перед рабочими фабрики, рассказывала, как она и ее фронтовые подруги — восемнадцати-девятнадцатилетние девушки готовили бортовое оружие истребителей — пулеметы и пушки, провожали летчиков в бой, встречали...

Сюда же на фабрику для встречи с ветеранами прибыли юные следопыты из Пензы, из 30-й школы, один из отрядов которой носит имя В. И. Кашкадаева, бывшего авиамеханика, работавшего на самолете Героя Советского Союза Ивана Селифонова. В прошлом году главный инженер одного из заводов Пензы, Валериан Иванович Кашкадаев умер, но память о нем будет жить вечно — она и в имени отряда, и в добрых делах пионеров.

Вместе со своим классным руководителем В. П. Бехоновой в Москву приехали лучшие из учащихся 5-а класса — Андрей Голованов, Юра Морозов, Лена Гордина, Саша Кузьмин, Сережа Кашкадаев — сын Валериана Ивановича. Вера Поликарповна рассказала собравшимся об успехах своей школы, образцовой по культуре и оформлению классов, завоевавшей переходящее знамя; успехах отряда имени Кашкадаева, занявшего первое место среди отрядов школы в игре «Зарница».

В конце дня ветераны распрощались с друзьями, пожелав им успехов в работе. «Спасибо вам, — благодарит их Елена Сергеевна Алехина и секретарь комсомольской организации фабрики Нина Коваль. — Приезжайте, встречи с вами очень нужны молодежи».

Верно. Боевые дела ветеранов, военно-патриотическая деятельность, вся их кипучая жизнь — пример для нового поколения воинов и строителей еще более счастливого будущего. Их, коммунистов военного времени, патриотов Отчизны, людей высокого долга, отличает преданность дружбе, глубокое уважение к памяти воинов, погибших на поле великой битвы, душевность и бережное отношение к человеку.

Когда погиб Дмитрий Готальский, они долгое время скрывали тяжелую весть от его матери, писали ей письма. Потом, когда скрывать стало уже невозможно, и сама она постепенно привыкла к боли утраты и к мысли, что сын уже не вернется, послали ей письмо-правду, которое подписали все воины части. А в марте 1949 года, всенародно «Комсомольская правда» сказала спасибо ребятам Мальчевской школы за их заботу о могиле Готальского и трогательное внимание к его матери.

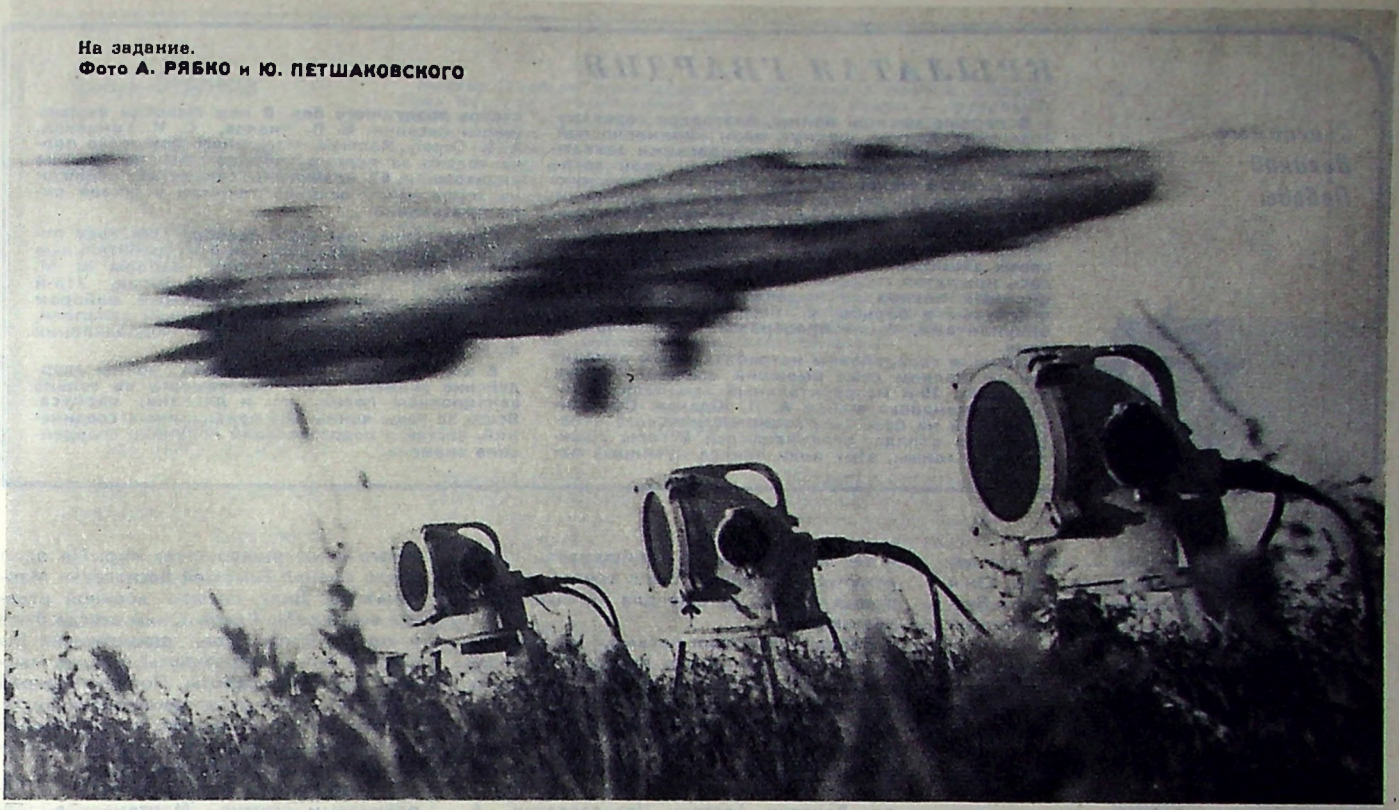
Они и сейчас заботятся друг о друге. Александру Сергеевичу Кишкину исполнилось шестьдесят. Событие не прошло мимо друзей. Они написали в адресе: «...Мы все отлично сознаем, что 15-тысячная армия юных историков полка, поднятая 10 лет назад «на крыло», живущая ныне, накануне 30-летия победы, на втором дыхании во всех деревнях и селах, где мы базировались в дни войны, где родились и где погибли герои полка, в немалой степени обязаны твоей активности, твоей неутомимой энергии фронтовика и коммуниста...»

Этот адрес Елена Сергеевна зачитала в кругу боевых друзей Кишкина, в торжественной обстановке.

«Встречи с вами очень нужны молодежи», — говорили Нина Коваль и Елена Сергеевна Алехина. Верно. Очень нужны. И они будут продолжаться. Дружба фабрики и ветеранов полка истребителей испытана временем.

Н. ШТУЧКИН

На задание.
Фото А. РЯБКО и Ю. ПЕТШАКОВСКОГО



ПИСЬМО СЫНУ

Полеты закончились во второй половине дня. По пути с аэродрома старший лейтенант Мартемьянов заехал в штаб, заполнил полетную документацию и направился домой. В почтовом ящике его ждало письмо. Взглянул на обратный адрес: Подольск, от отца. Письма от него — всегда большая радость для Валерия. В них, мудрых своей простотой, он черпал много нужного, учился смотреть на себя как бы со стороны.

Жены дома не было. Может на работе задержалась, а может зашла куда: мало ли у женщин разных забот!

Сняв обмундирование и переодевшись в спортивный костюм, Валерий присел к столу, раскрыл конверт. Мелкий, размашистый почерк. Сначала, как обычно, приветы, благодарность за полученное письмо, затем то, что волнует, интересует. «В газетах сейчас часто встречаются материалы о приближающемся 30-летии победы над фашистской Германией, — писал отец, — читаю их с превеликим интересом. Особенно о Львовско-Сандомирской операции. Ведь я тоже был ее участником. 30 лет! А в памяти — будто все было вчера. До мельчайших деталей помню. В один из июльских дней 1944 года нашей девятке Пе-2 было приказано нанести удар по железнодорожным эшелонам. Фашисты встретили нас сильным зенитным огнем, но к цели мы все же прорвались. Три захода сделали. Что творилось внизу, трудно описать. Море дыма и огня. А когда стали уходить, на нас напали «мессеры». Двоим из них удалось зажать меня в «клещи». Выручил незабвенный Пе-2. Я бросил его в пике, скорость развил сумасшедшую. Это и помогло мне оторваться. На аэродроме, когда сел, только руками развели: как же машина держалась в воздухе? Ведь она вся в дырках.

Потом я был на этой станции. Кругом валялись искареженные взрывами цистерны, платформы, обгоревшие танки, орудия. Ходил и по городу. Жалкое представлял он зрелище: удирая, фашисты оставили после себя сожженные дома, развороченные улицы, разрушенные мосты...

Интересно, а как выглядит город сейчас?»

Перестав читать, Валерий представил себе этот город, за который дрался его отец и в котором в настоящее время служит он сам. Город не велик, нет в нем крупных промышленных предприятий, нет своих «Черемушек», но есть множество новых домов, утопающих в зелени, чистые асфальтированные улицы, кинотеатры, парки, где всегда слышен звонкий смех детворы.

«Я счастлив, — писал далее отец, — что ты пошел по моим стопам. Наверное, в любом деле так: человек считает жизнь свою не зря прожитой, если есть кому продолжить его дело. Помню, как тебе было трудно. Казалось порой: не выдержишь, опустишь крылья. Молодец, все одолел, своего добился».

Интересно получается: тяготы прошлого, какими бы они ни были, всегда уходят на второй план, забываются. Недосыпал, ел на ходу, уставал до изнеможения — всякое бывало, а теперь то время вспоминается как радостное, никогда неповторимое.

Валерий Мартемьянов рос в авиационных городках. Семья кочевала из гарнизона в гарнизон. Менялись места, но среда оставалось прежней: люди с голубыми петлицами, для которых самое главное — небо, полеты. Иной жизни он, можно сказать, не видел, да и не представлял себя вне ее. Поэтому и не было вопроса «Кем быть?». Конечно, летчиком.

Когда перешел в 11-й класс, решил учиться в аэроклубе. Но туда принимали, главным образом, рабочую молодежь, и Валерий пошел на завод слесарем. Днем работал, а после смены — на электричку и в 1-й Московский аэроклуб. И так через день. Продолжал учебу и в школе, только уже в вечерней.

Завод, школа, аэроклуб... Не каждый способен выдержать такую нагрузку. Из шести человек, поступивших вместе с Валерием в аэроклуб, через некоторое время осталось лишь двое — он и Саша Рева. Первым их наставником был Ми-

КРЫЛАТАЯ ГВАРДИЯ

Слагаемые Великой Победы



В первые месяцы войны, благодаря героизму советских воинов, рухнул план «молниеносной войны», разработанный гитлеровскими захватчиками. Советские летчики внесли свой весомый вклад в общее дело разгрома гитлеровских оккупантов. За период летне-осенней кампании 1941 года они совершили более 400 тысяч боевых вылетов.

Родина высоко оценила героизм и мужество своих защитников. 6 декабря 1941 года родилась крылатая гвардия. В этот день шесть авиационных полков за выдающиеся успехи, достигнутые в борьбе с немецко-фашистскими оккупантами, были преобразованы в гвардейские.

Первым гвардейским истребительным авиационным полком стал имевший славные боевые традиции 29-й истребительный авиаполк, которым командовал майор А. П. Юдаков. Сформированный на базе 1-го социалистического авиационного отряда, отличившегося в годы гражданской войны, этот полк явился кузницей мастеров воздушного боя. В нем выросли выдающиеся летчики: В. П. Чкалов, С. И. Грицевец, А. К. Серов. Мастера воздушного боя этого полка только за первые четыре месяца войны уничтожили 67 вражеских самолетов, сожгли на земле много военной техники и живой силы противника.

Гвардейские знамена 6 декабря 1941 года получили также 129, 526, 155-й истребительные полки, которыми командовали майоры Ю. М. Беркаль, Н. П. Метелкин, А. Ф. Шпак, 215-й штурмовой авиаполк, возглавляемый майором Л. Д. Рейно и 31-й бомбардировочный авиаполк, командиром которого являлся подполковник Ф. И. Добыш.

В ходе Великой Отечественной войны гвардейские знамена стали завоевывать не только авиационные полки, но и дивизии, корпуса. Всего за годы войны 288 авиационных соединений, частей и подразделений получили гвардейские знамена.

хаил Сергеевич Шуленин — пожилой человек, опытный летчик-инструктор. Он и вел Валерия по ступенькам летного букваря, он и выпустил в первый самостоятельный.

Радости, торжеству Валерия тогда не было границ. И в Подольск на электричке он не ехал, а летел. Не заходя домой, помчался в школу: надо было сдавать последний экзамен за среднюю школу. Последним был английский язык, к которому Валерий питал далеко не теплые чувства, тут уж, как говорится, слова из песни не выкинешь — но ему и здесь повезло: текст попался про Гагарина, и Валерий, чувствуя «родственность», успешно преодолел и этот «барьер».

Ну а дальше все пошло своим чередом. Вызов в военкомат. Учеба в Армавирском высшем военном авиационном училище летчиков. Назначение в полк истребителей-перехватчиков.

«Как сейчас у тебя идет служба? — спрашивает отец. — По себе и опыту фронтовых друзей знаю: главное для летчика — быть в постоянной готовности к действию. Расскажу тебе случай...

Дело было в самом начале войны. Наш подбитый Пе-2 сел на поле. Экипаж вылез из машины, осмотрел ее и убедился, что своими силами сделать они ничего не смогут. Нужно добираться до аэродрома. Неподалеку старик-колхозник на телеге проезжал. Летчик подозвал его. Сняли с самолета пулеметы, боеприпасы, погрузили все на повозку и поехали. А уже начинало смеркаться. Отъехав с полкилометра, вдруг видят: на поле садится фашистский бомбардировщик. Заблудился, наверное, принял Пе-2 за свой самолет. Сел, рулит к нему. А как увидел звезду на хвосте, развернулся и тут же — на взлет. Штурман нашей «пешки» Анатолий Петрович Малин (впоследствии Герой Советского Союза) быстро оценил ситуацию, остановил повозку, зарядил крупнокалиберный пулемет и, когда взлетающий бомбардировщик поравнялся с ними, ударил по нему длинной очередью. Самолет тут же вспыхнул и упал на крыло. Никто из фашистов живым не ушел.

С телеги сбить бомбардировщик — такое не часто встретишь! А все потому, что штурман умел мгновенно думать и так же мгновенно действовать. Для авиатора это важно было всегда, а особенно сейчас,. да еще для летчика-перехватчика».

Валерий отложил письмо, улыбнулся. Что-то батя сегодня в нравоучения ударился. И все других хвалит. А ведь и ему есть чем гордиться. Награжден орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, многими медалями. Участвовал в освобождении не только советской территории, но и Польши, Венгрии, Австрии, Чехословакии. А вообще он прав. Постоянная внутренняя подтянутость, готовность к действиям всегда были основой успеха, небрежность же, надежда на «авось» никогда к хорошему не приводят. В этом Валерий уже убедился.

Однажды он вылетел на стрельбу по замаскированной наземной цели. Нашел ее. Ввел истребитель в пике и тут же заметил, что машина идет неточно, со скольжением. Попытался устранить ошибку, да перестарался, скольжение началось в обратную сторону. Следовало вывести самолет из пике и повторить заход, а Валерий не вывел, решил: и так сойдет. Не сошло: снаряды легли около цели...

И еще один случай. День был жарким, а полет проходил на малой высоте. Решив отключить подачу теплого воздуха в кабину, Мартемьянов, не отвлекаясь от наблюдения за землей, протянул руку, щелкнул тумблером. Спустя несколько минут, вдруг обнаружил, что у него не работает компас. Выполнение задания пришлось прекратить. После посадки техник сразу заглянул в кабину: надо же выяснить, почему не работал прибор. Глянул, а он выключен. Вот тебе и неисправность! А причина? Слабая подготовка к полету, небрежность.

«Очень прошу тебя, Валерий, — писал далее отец, — передай от меня привет Герману Алексеевичу. Как у него дела идут? Супруге его — Валентине Васильевне — самые добрые пожелания от нас с матерью».

Герман Алексеевич Угренинов — майор, штурман наведения. Когда-то в одном из гарнизонов служил с Мартемьяновым-старшим. Младший учился тогда в 5-м классе, а преподавателем у них была Валентина Васильевна Угренинова. Много воды утекло с тех пор. Не одно место сменил Тимофей Васильевич Мартемьянов. Делу, службе военной отдавал всего себя. Рядом с ним всегда была и жена. В прошлом фронтовичка (на фронте они и встретились), она не мыслила себя без работы. Потому Валерий с детства привык к самостоятельности. Готовил себе и братишке еду, приводил в порядок одежду. Эта привычка осталась у него на всю жизнь.

...Идет время. Раньше вместе с Угрениновым служил Мартемьянов-старший, теперь Мартемьянов-младший. И живут они рядом. Не так давно Валерий вместе с товарищами выполнял сложную задачу по перехвату радиоуправляемой мишени. Наводил их на цель Угренинов. Сработали летчики отлично, в чем немалая заслуга штурмана.

...Идут полеты. Сверхзвуковой истребитель взлетел и быстро растаял в золотистых лучах солнца. В кабине — старший лейтенант Мартемьянов. Сизая дымка окутывает зеленые островки лесов, голубые блюдца озер, ленточки рек. Высотомер отсчитывает километры. Вот уже стратосфера. Темнее становится небо. Перехватчик идет на сверхзвуковой скорости. На экране бортового локатора «моросит» желтоватый дождь. Это помехи. Судя по командам штурмана наведения скоро встреча с «противником». Он уже где-то рядом. Мартемьянов безотрывно глядит на экран. Проходят пять, восемь секунд, и — вот она, яркая засветка.

— Цель вижу!

Перехватчик идет в атаку. Все решают мгновения. Все нацелено на удар: ум, воля и знания.

— Пуск! — слышен доклад с высоты.

— Вас понял! — отвечает Угренинов. Он бы сказал по-другому: «Спасибо тебе, Валерий», но так говорить нельзя, это будет нарушением правил радиосвязи. Офицер кладет микрофон, на минуту задумывается. Будто воочию видит он Мартемьянова-младшего, военного летчика 1-го класса, других летчиков, его боевых друзей — мастеров перехвата, точных ракетных ударов. Наследники боевой славы, продолжатели дел ветеранов, они бережно хранят мир, завоеванный отцами и старшими братьями.

Подполковник Д. ВЛАСОВ

Виктор ФЕДОТОВ

«НОЧНАЯ ТРЕВОГА»

Виктор Федотов принадлежит к поколению поэтов, рожденному Великой Отечественной войной. Его стихи — результат пройденного, увиденного, пережитого. Не зря написал он в одном из своих послевоенных стихотворений: «Кто боками смог узнать географию, тем не надо сочинять биографию».

В 1941 году с первого курса литературного института им. А. М. Горького Федотов ушел на фронт, в морскую пехоту. Сражался за Ленинград и Карелию, дважды был тяжело ранен. Институт закончил уже в 1949 году и снова был призван в армию, теперь уже как литератор и офицер-фронтовик. А как авиатор (до войны он окончил аэроклуб) получил направление в печать войск ПВО и 17 лет работал в истребительной авиации.

Сейчас В. Федотов — подполковник запаса, член Союза советских писателей. Выпустил книги стихов «Барьеры», «Второе лето». Из третьей, последней книги поэта, названной «Ночная тревога», мы публикуем два стихотворения.



С АРМИЕЙ НЕ ПРОЩАЮТСЯ

С армией не прощаются,
приходит пора —
расстаются,
в армию возвращаются
и до победы бьются.

Сколько нас было, раненых,
осколком и пулей меченных,
казалось, намертво
сваленных,
пожизненно покалеченных.
А мы поднимались.
В походные
колонны вновь
возвращались,
ротными или взводными
в тот же час назначались.
Дни фронтовые, ночи,
окопы, доты, траншеи...
Наш век был штыка короче,
любовь — всех дорог
длиннее.

Свистели пулями версты,
годы рвались, как снаряды,
и милосердные сестры
опять были с нами рядом.

Те годы не забываются,
о них наши песни поются,
с армией не прощаются,
приходит пора —
расстаются.

ПОЛЕТ В ПУРГУ

Снежный заряд
обманул синоптиков,
взял и обрушился
раньше на час.
Тьма. И не помогут
ни бог, ни оптика,
будь ты
хоть трижды ас.
Летчики вернулись.
Только Вася Коцарь
где-то на подходе,
попал впросак.
Командир на штурмана
смотрит косо:
куда же, мол, глядели,
нехорошо-то как!
Снял папаху,
будто бы на плаху
положил —
ему
держать ответ,
никогда такого
не давал он маху,
думал:
«Катастрофе быть
иль нет?..»
Все огни посадочные
включены напрасно:
их за шаг не видно —
рот не разевай!
Сообщили летчику
про опасность.
«Выругаться можно?»
Говорят: «Валяй...»

Щелкали секунды,
как осечки,
что-то, что-то будет?
Не спускали глаз
с полосы посадочной,
и без печки
душно было, жарко
в недобрый час.
О, какое жуткое
молчанье!
Хоть бы кто
словечко обронил,
ну и что ж, что рядом тут
начальник —
пусть бы для разрядки
побранил...
В снежной мгле,
как будто привиденье,—
на посадку
точен был расчет —
промелькнул
бегущей тенью
истребитель —
быстрый самолет.
Редкий случай!
Что ж,
судите сами —
в этакую тьму,
без фонаря...
Любишь —
и с закрытыми глазами
дом найдешь,
в народе говорят.

ПОБЕДИТЕЛЯМ — НАГРАДЫ ОТЧИЗНЫ

Слагаемые Великой Победы

Родина достойно оценила беспримерный героизм верных защитников социалистической Отчизны в годы войны. За подвиги на фронтах свыше 11 тысяч бойцов, командиров и политработников удостоены звания Героя Советского Союза, 104 из них — дважды, а трое стали трижды Героями Советского Союза. Орденами и медалями награждено более семи миллионов фронтовиков, из них — 100 тысяч девушек.

Почти три четверти всех Героев Советского Союза — коммунисты. 3 тысячи кавалеров Золотых Звезд — комсомольцы. 86 женщин удостоены Золотых Звезд героев.

Среди награжденных — около 870 тысяч рядовых, сержантов и старшин, получивших орден Славы, из них более 46 тысяч имеют по два ордена, а свыше 2200 воинов являются кавалерами ордена Славы всех трех степеней.

Медали за оборону, взятие и освобождение городов, а также за победу над Германией и Японией в количестве, превышающем 22 миллиона, были вручены военнослужащим, удостоенным этих наград.

10900 боевых орденов вручены полкам и дивизиям, а всего в годы войны 7500 соединений и частей Красной Армии и Военно-Морского Флота стали орденоносными.

В борьбе с гитлеровскими оккупантами проявили несгибаемое мужество партизаны и подпольщики. Свыше 184 тысяч орденов и медалей вручено народным мстителям за подвиги в боях с фашистами, 234 участника партизанского движения стали Героями Советского Союза, а двое удостоились двух Золотых Звезд героев.

Труженики советского тыла доблестно выполнили свой долг перед Отчизной в годы войны. Самоотверженный труд советских людей достойно отмечен правительственными наградами. За годы войны 199 тружеников тыла стали Героями Социалистического Труда, за этот же период было произведено более 204 тысяч награждений орденами и медалями. Медалей «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов» удостоены 16 миллионов человек.



НЕКОГДА СТАРЕТЬ ВЕТЕРАНУ...



30

Есть люди, которых легко представить в окружении детей. Они свободно находят с ребятами общий язык, умеют проникнуться детскими огорчениями и радостями, знают, что нужно детям.

Именно таким человеком мне показался Алексей Ефимович Филиппов. Он не педагог, не имеет специального образования. Но эти «не» нисколько не мешают Алексею Ефимовичу отдавать свое время, силы и знания детям. И эта работа долгие годы дарит его радостью, чувством глубокого удовлетворения.

Детище Филиппова — самодеятельный авиамодельный клуб в Сланцах, небольшом промышленном городе в Ленинградской области. Он существует уже четверть века. Вернее, сначала это был не клуб, а небольшой кружок. Ютились на стадионе, в тире, в школьной столярной мастерской. Потом пристроились на небольшом «пятачке» — на открытой лестничной площадке. Было так тесно, что пришлось заказать специальные маленькие рабочие столы. Занимались ребята в три смены. Не хватало инструментов, материалов, но энтузиазма было много.

Сейчас у кружковцев две отличные лаборатории, в них хорошее станочное оборудование, есть кордодром. А главное — любящие свое дело руководители. Это А. Е. Филиппов и один из его первых учеников, которого он по старой памяти зовет Володя, — Владимир Владимирович Шимановский. У В. Шимановского два сына — старший уже в техникуме, младший учится в третьем классе. И оба, конечно, авиамоделисты. Шимановский-отец закончил техникум, много лет работает на шахте, а в свободное время занимается с двумя группами ребят в Доме культуры «Шахтер».

О своих воспитанниках В. Шимановский говорит с отеческой любовью, знает не только их спортивные качества, но и какие у кого успехи в школе, домашние условия. Тесную связь с учителями, с родителями ребят Шимановский, как и его наставник Филиппов, считают непременным условием работы. Дружба воспитанников клуба со своими наставниками живет годами: в теплых письмах, в поздравительных открытках...

На третьем курсе Ленинградского института авиационного приборостроения учится Саша Кузнецов (в кружке строил резиномоторные модели, — вспоминает инструктор, — работал удивительно тщательно, как часовой мастер, отлично учился в школе). Володя Хилков — пилот вертолета. Способный математик Юра Савельев — студент Ленинградского университета. Готовятся стать военными летчиками Николай Шпыро и Владислав Корнеев. О своей службе в армии пишут Женя Баринов, Юра Толга, Андрей Оралов, а Коля Рындин и Анатолий Лукин недавно закончили службу и, вернувшись домой, снова решили заниматься авиамоделизмом.

В лаборатории рабочая обстановка. Кто-то у своего стола, отключившись от всего на свете, кропотливо трудится. Другие вдвоем-втроем решают спорные вопросы. Девятиклассник Саша Акулов возится с двигателем. «Один из лучших наших механиков, — замечает Шимановский. — Исключительное терпение».

В группах Шимановского обучаются старшие ребята. А у Филиппова — самые младшие. Таким образом обеспечивается преемственность. Алексей Ефимович считает, что занятия авиамоделизмом надо начинать как можно раньше. У него школьники из пятых-шестых, и даже из четвертых и третьих классов. Для таких малышей — свои формы соревнований. Здесь и полеты на продолжительность, «перелеты» на аэродромы, на Северный полюс, «штурмовка» условных аэродромов, воздушный бой. Такие соревнования, очень близкие по характеру к игре, привлекательны для малышей, помогают делать интересными занятия авиамоделизмом на начальной стадии.

«Мы — организация самодеятельная, значит — заботиться о себе приходится самим. На производстве часто бывает, что какие-то материалы идут в отход, а нам они могут пригодиться. Нужно использовать самые разные возможности, — с улыбкой говорит Алексей Ефимович. — Возьмите наш кордодром, кто только ни помогал его строить, но и с нашей стороны потребовалось немало настойчивости и выдержки, и терпения...» Действительно, кордодром в Сланцах хорош, здесь тренируется сборная команда области, проводятся областные соревнования. Кстати сказать, сборами уже несколько лет руководит А. Е. Филиппов.

Сланцевские ребята проводят городские соревнования по различным классам моделей, участвуют в областных встречах. 1974 — 1975-й — годы Спартакиады. Авиамоделисты поставили перед собой немалые задачи — подготовить в кружках 50 значкистов «Авиамоделист СССР», двадцать школьников должны сдать нормативы на юношеский разряд, пять получат взрослые спортивные разряды, 25 — станут судьями.

В кружках ребята строят модели, знакомятся с основами аэродинамики, изучают историю авиации, узнают о подвигах летчиков в Великой Отечественной войне. «Хочется, — говорит Алексей Ефимович, — чтобы у наших ребят были не только умные, знающие головы и умелые руки, но и горячие сердца патриотов. Надо, чтобы они знали о героических делах старшего поколения, о трудной борьбе нашего народа за Великую Победу...»

Алексей Ефимович — участник Великой Отечественной войны. В 17 лет комсомолец Филиппов увлекся планерным спортом, работая на шахте, учился в планерной школе оборонного Общест-



А. Е. Филиппов со своими воспитанниками.

Слагаемые Великой Победы

ДИНАСТИИ ВОЗДУШНЫХ БОЙЦОВ

Накануне Великой Отечественной войны в одном из авиационных истребительных полков было создано звено, состоящее из трех братьев Гарам — Николая, Михаила и Виктора. Начал службу в авиации и четвертый, самый младший, брат Павел — курсант авиационно-технического училища. Выросли братья Гарам в семье колхозника Александра Ефимовича Гарам, которого приветствовал и горячо благодарил К. Е. Ворошилов за воспитание сыновей-патриотов, изъявивших желание овладеть летной профессией и служить в одном звене.

Началась война, и братья Гарам вступили в воздушные бои с гитлеровскими захватчиками. С врагами советской Отчизны дрались они храбро, мужественно и нанесли фашистам немалый урон. В боях с врагами погибли смертью храбрых Николай и Павел. Михаил стал Героем Советского Союза, но и ему не довелось дожить до Победы. В отчий дом вернулся после войны лишь один Виктор. Родные братья, воспитанники Винницкого аэроклуба, свято выполнили свой долг по защите Отечества, словно соколы из одного гнезда, поднявшиеся врагу навстречу.

Мы говорим: на бой с врагом поднялся в годину лихих испытаний весь советский народ. Целыми семьями уходили на фронт советские люди, и пример четырех братьев Гарам — далеко не единичный. Крылом к крылу взлетали навстречу врагу братья Глинки — Борис и Дмитрий, летчики-истребители. Борис Глинка стал Героем Советского Союза, Дмитрий — кавалером двух Золотых Звезд. Героями Советского Союза стали также братья Курзенковы — Сергей и Александр. Старший лейтенант В. Ф. Константинов, штурман звена гвардейского авиаполка, в 1944 году удостоился звания Героя Советского Союза, а в следующем году Золотую Звезду получила также и его сестра лейтенант Т. Ф. Константинова, заместитель командира эскадрильи штурмового авиаполка.

В Ульяновской области, в деревушке Лебедевка в семье крестьянина родились два брата Николай и Михаил Паничкины. До войны старший брат Николай — механик МТС окончил местный аэроклуб и убедил младшего брата идти вместе учиться в военное авиационное училище штурманов. Братья стали штурманами, с первых же дней войны — на фронте, летали в едином боевом строю. Много десятков боевых вылетов совершили они, их бомбовые удары были точными, безошибочными. Одним Указом братьям капитанам Паничкиным — Николаю и Михаилу было присвоено звание Героя Советского Союза. Золотые Звезды они получали вместе в Кремле уже после Дня Победы.

На всю жизнь с небом и авиацией сроднились пять братьев Коккинаки. Старший из них Владимир — летчик-испытатель — еще до войны прославил крылья нашей Отчизны рекордными полетами, а в годы войны выполнял различные задания, связанные с укреплением боевой мощи советских ВВС. Две Золотые Звезды Героя украшают грудь ветерана нашей авиации, генерала В. Коккинаки. В боях с гитлеровскими оккупантами пал смертью храбрых его брат, летчик Александр, при испытании большого воздушного корабля погиб третий брат Валентин. В авиации работает четвертый брат Павел. Пятый — Константин успешно испытывает новые самолеты в нынешнюю эпоху реактивной авиации, является Заслуженным летчиком-испытателем СССР, Героем Советского Союза.

И в годы войны, и ныне, в период мирного строительства коммунизма умножают боевую славу нашей авиации целые династии крылатых витязей родного неба.



ва. Во время боев с белофиннами ушел добровольцем на фронт, воевал в лыжном батальоне. Позже окончил авиашколу в Серпухове. Военная судьба Филиппова связана со 106-м гвардейским Висленским авиационным истребительным полком. Всю войну Алексей Ефимович был авиационным механиком, обслужил 625 вылетов. В небе над Сталинградом, Курском и Одессой, над Берлином и Прагой на самолетах, подготовленных авиамехаником Филипповым, летали Герои Советского Союза Бобков и Лихачев и другие летчики полка. После войны коммунист А. Филиппов вернулся в родные Сланцы, в рядах первых строителей восстанавливал разрушенный город.

С боевыми друзьями Алексей Ефимович и сейчас часто встречается. Он — член Совета ветеранов полка, переписывается со школьниками. Дружба ветеранов 106-го полка с красными следопытами из 387-й московской школы (наш журнал уже писал об этой школе) очень интересна. К поиску погибших героев полка ребята и их старшие товарищи-авиаторы привлекли школы городов, через которые пролег боевой путь полка или которые находились там, где до войны жили и учились авиаторы. 15-тысячная армия следопытов собрала интереснейшие материалы о подвигах летчиков.

И не случайно, что юные спортсмены из Сланцев стали друзьями однополчан Филиппова и следопытов из 387-й и других школ. Для школьных музеев воспитанники Алексея Ефимовича изготовили модели самолетов, на которых воевали летчики 106-го полка, для военизированного молодежного лагеря «Соколенок» (в нем работают и отдыхают следопыты) сделали значки, вымпелы. В этом году ребята тоже надеются побывать в «Соколенке». Ветераны полка подарили своим юным друзьям специальные призы за победы на соревнованиях.

Заботят Алексея Ефимовича не только свои кружковцы, хочется помочь и юным следопытам из седьмой школы, где пионерской дружине присвоено имя Героя Советского Союза летчика Баранова, и пионерам из первой школы.

В школе № 1 есть пионерский отряд имени Героя Советского Союза Олега Хомутова. Хомутов — парашютист-испытатель, представитель одной из самых романтических и одновременно сложных и опасных профессий. А начинал свой путь в небо он тоже с авиамоделизма, в кружке у Алексея Ефимовича. Несколько лет назад 4 классу «А» 1-й школы за успешную военно-патриотическую работу было присвоено имя знатного земляка. Ребята решили узнать о герое побольше, стали искать его родных, одноклассников. Алексей Ефимович помогал им. Завязалась переписка и с Хомутовым.

«Письма Хомутова, дружба с ним, — говорит классный руководитель Анна Ивановна Сычева, — очень много значили для ребят. Класс стал дружнее, дисциплинированнее...»

Сейчас это уже не четвертый, а седьмой «А». Пионеры оформили интересные стенды, знакомящие с биографией О. Хомутова, с работой парашютиста-испытателя, ведут большую военно-патриотическую работу. С увлечением ребята участвуют в военно-историческом конкурсе «Салют, Победа!», встречаются с ветеранами войны — своими земляками, записывают их воспоминания. К тридцатилетию Победы своими руками они сделали памятные подарки фронтовикам.

Олег Хомутов приезжал в Сланцы, был в своей школе, выступал перед юными друзьями: рассказывал о работе, вспоминал детские годы в Сланцах и, конечно, авиамодельный кружок и своего первого наставника. Пришел он и к спортсменам, рассматривал модели, давал советы. И в этом разговоре мальчишки почувствовали в нем своего близкого товарища. А ведь как хорошо в самом начале пути иметь такого друга, такой высокий пример перед собой.

С гордостью рассказывает Алексей Ефимович о своих учениках,кто они, где сейчас, чем занимаются. Много у него друзей, но и забот немало. Не так давно Филиппов вышел на пенсию, а дел как будто и не убавилось. А когда столько дел, когда знаешь, что многим нужен, — некогда стареть...

Т. ЛЕОНТЬЕВА
[наш спец. корр.]

Сланцы, Ленинградской области



Герой Советского Союза О. Хомутов в гостях у членов самодеятельного авиамодельного клуба.

Фото Ю. ТЕРЕНТЬЕВА

Забота номер один

Подрастая, мальчишки мечтают связать свою жизнь с армией, авиацией, летать над родной землей, почувствовать себя ее защитниками. Первый, кто в этом им помогает, это ветераны войны, армии, Военно-Воздушных Сил: бывшие летчики, техники, штурманы. Мы видим их всюду — в школах, на предприятиях, в организациях ДОСААФ, в горвоенкомате, в городском объединенном учебном кабинете, предназначенном для начальной военной подготовки.

Кстати сказать, кабинет строили сами призывники на общественных началах. Это молодые строители СМУ-17, краснодеревщики мебельной фирмы «Бештау», мастера фабрики сувенирных изделий, ребята с нарзанного завода. Им помогали офицеры запаса М. А. Клейменов, А. Ф. Локтионов, А. А. Камчатная, Герой Советского Союза Д. М. Татаренко. Клейменов при этом исполнял должность прораба. Сначала соорудили кабинет, а потом и целый комплекс, да такой — кто ни посмотрит, все удивляются.

В клубе комплекса или, как его еще называют, учебного городка создан уголок авиатора. Учебные пособия, плакаты, снимки и рисунки различных самолетов получены в Ставропольском военном авиаучилище ПВО. Генерал-майор авиации Н. Г. Голодников, начальник этого училища, приезжал в Кисловодск, интересовался строительством, военно-патриотическим воспитанием молодежи и передал в дар городу самолет, который установлен на постаменте как памятник в честь летчиков-героев.

Офицерам запаса, ветеранам авиации, проводящим большую военно-патриотическую работу, есть о чем рассказать молодежи своего города. У каждого из них за плечами война, годы армейской жизни, опыт воспитательной работы. Каждый из них — это, можно сказать, живая легенда.

Кто не читал о капитане Гастелло, о совершенном им подвиге! Таких, пожалуй, не встретишь. Но одно дело читать, а другое — услышать о нем из уст его боевого товарища. Бывший военный летчик майор запаса Клейменов служил в эскадрилье Гастелло, видел и слышал его ежедневно, получал от него боевые задания. Время было тяжелое, враг, целясь на Москву, уже приближался к Смоленску, и летчик Клейменов, как и сам командир эскадрильи, и все его летчики, штурманы, стрелки и стрелки-радисты, бомбил тыловые объекты врага, его танковые колонны, скопления живой силы и техники.

Каждому хочется быть таким как Гастелло — таким же смелым, отважным, таким же как он, патриотом. «Расскажите о нем поподробнее» — просят ребята Клейменова, и Михаил Афанасьевич вспоминает, рассказывает.

Жизнь и бевые дела подполковника запаса Андрея Федоровича Локтионова — тоже пример для молодежи. Сражался отважно и мастерски. Летал на истребителях, но приходилось выполнять задачи и как бомбардировщику, и как штурмовику, а больше всего как разведчику.

20 сентября 1941 года, вылетев на разведку, он обнаружил колонну вражеской мотопехоты. Атакованный звеном «мессершмиттов», долго с ними сражался, был ранен, но сумел выйти из боя, увел самолет с вражеской территории и посадил его на своей.

Однажды, вылетая на боевое задание, Локтионов превысил нормы загрузки — вместо двух 50-килограммовых бомб, взял две 100-килограммовых. Конечно, он рисковал — самолету могло не хватить взлетной дистанции. Но во время войны все рисковали. Летчик взлетел нормально, и с того дня вся его эскадрилья летала с перегрузочным вариантом. И все она делала так же, как он, командир. И когда ему было присвоено звание Героя Советского Союза, этим же указом от 20 ноября 1941 года звание Героев было присвоено шести его летчикам.

Можно ли, слушая такое, не восхищаться, не чувствовать желания быть такими же как они, эскадрилья бойцов Локтионова, вместе с такими же, как они, защищать голубые просторы Отчизны, сделать их неприступными для врагов.

С огромным интересом слушают юноши и Героя Советского Союза Татаренко. Сражаясь с врагом в составе полка морской авиации, Дмитрий Митрофанович защищал Ленинград. Не сразу отыщешь на карте крошечный полуостров Ханко в Финском заливе, но именно здесь, на «пятачке», окруженном врагами, стояли красные соколы, отсюда вылетали они для отпора врагу. Бои были тяжелыми, особенно в первое время, когда враг превосходил нас численно, но Татаренко дрался смело, напористо, мастерски и сбил за время войны 24 фашистских машины.

Долгое время служил он и после войны, передавал молодежи свой опыт, командовал частями. Был председателем местного военно-научного общества, а ныне отдает свои силы и знания молодежи, будущим авиаторам, делится с ними своей непреходящей любовью к небу. Увлечь их, заинтересовать летным делом он считает заботой номер один. Кисловодское военно-научное общество, действующее при горвоенкомате на общественных началах, неоднократно отмечалось в приказах по Северо-Кавказскому военному округу. За большую военно-патриотическую работу командование округа не раз благодарило наиболее активных членов этого общества офицеров запаса и в отставке В. И. Пульченко, И. С. Лавренова, Н. И. Привалова, И. К. Евдокимова...

Среди молодежи нередко можно видеть и бывшую летчицу А. А. Камчатную. Она тоже была на войне, билась с врагом в составе 125-го гвардейского бомбардировочного полка имени Героя Советского Союза М. М. Расковой. Была ранена. Долгие годы летала и после войны. Одна из первых освоила реактивный бомбардировщик. Майор запаса, воздушный боец, отмеченный многими наградами, Камчатная — само олицетворение мужества, отваги, беззаветной преданности летному делу.

Большую военно-патриотическую работу проводят военруки учебных заведений, прививая ребятам любовь к Родине, армии, воспитывают их честными, трудолюбивыми. В школе № 2, где военруком полковник запаса Виктор Петрович Кабицын, с помощью старшеклассников оборудован военный кабинет, комната боевой славы, спортплощадка, стрелковый тир. Успешно проведена здесь Всесоюзная комсомольская игра «Орленок». Заинтересовавшись успехами ребят, в школе побывала известная летчица Герой Советского Союза М. П. Чечнева. Она выступила перед учащимися и подарила им свою книгу «Крылья». В школе был и космонавт П. Р. Попович...

Встречаясь с ветеранами, слушая их рассказы о боевых делах фронтовиков, ребята берут их в пример и тем самым воспитывают в себе качества, присущие патриотам, готовят себя к защите Родины. На снимке: Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. Ф. Ковачевич на встрече с московскими школьниками.

Фото Дм. ПЕТРЯЕВА

Все это, конечно, приносит свои плоды. Ребята приобщаются к труду, обретают чувство ответственности перед народом и Родиной, растут духовно — то, что нужно для будущих воинов. Не случайно поэтому многие из ребят решили по окончании средней школы идти в военные училища, а Георгий Арзуманов поступил в зенитно-ракетное.

В школе № 10, где три года военруком подполковник запаса Юрий Степанович Синяков, организован электротехнический кружок. За три года в нем подготовлено 120 специалистов, многие из них могут работать на радиостанции УКВ. Участвуя в V финале Всесоюзной игры «Зарница» (июнь 1973 года), отряд пионеров этой школы занял третье место из ста, получил 18 медалей и 96 нагрудных знаков. Воспитанник этой школы Михаил Требухин поступил в авиационное училище.

В школе № 3 в течение 1973—1974 гг. подготовлен 21 парашютист. Среди них: Виктор Скворцов, Расул Лайпанов, Василий Разживин, Вячеслав Круг и другие. Слава Круг поступил в Ставропольское летное училище, а Василий Разживин призван в десантные войска. Это результат труда преподавателя военного дела, бывшего вертолетчика капитана запаса Игоря Михайловича Койфмана, на счету которого 273 парашютных прыжка.

Но особенное внимание привлекает к себе ГПТУ-29. В парашютном кружке

этого профессионально-технического училища 45 человек. Руководит кружком молодой мастер производственного обучения, сержант запаса Валерий Кузнецов, бывший десантник, имевший на своем счету 52 прыжка с борта самолета. Вернувшись в родной город, он не оставил любимого дела, начал ездить в Ессентукский авиаспортклуб ДОСААФ, где совершил еще 211 прыжков с парашютом, стал перворазрядником, кандидатом в мастера спорта, опытным преподавателем.

В оснащении материальной базой профтехучилищу хорошо помогает горком ДОСААФ. Выделенное им необходимое количество основных и запасных парашютов позволяет руководителю кружка изучать с ребятами и материальную часть, и укладку, и технику прыжка. 23 апреля 1974 года, приурочив этот день ко дню открытия XVII съезда ВЛКСМ, ребята совершили прыжки с парашютом. Правда, прыгали только те, кому исполнилось 17 лет. Это Саша Арефьев, Петя Остапов, Сережа Чемоданов, Толя Бородинов, Володя Скляров, Сережа Русанов, Люба Буткова, Валя Лабинцева и Валя Ковалева. Но все остальные, наблюдая прыжки товарищей, прониклись уверенностью, что и у них дело не ограничится только теорией, что практика парашютного дела не за горами.

Трое из ребят — Арефьев, Остапов и Чемоданов, показавшие лучшие результаты в учебе, включены в команду парашютистов Ессентукского авиаспортклуба. Там они будут совершенствоваться, повышать свои спортивные разряды, готовиться как инструкторы.

Многие из кружковцев решили по окончании школы пойти в воздушнодесантное училище, а Петр Остапов и Сергей Чемоданов — в военное летное. Этому способствует продуманная и целеустремленная военно-патриотическая работа с молодежью, которую организует и направляет военрук профтехучилища майор-инженер запаса Виктор Александрович Цыкунов. Многие годы его службы прошли в истребительной авиации, довелось ему работать и среди летчиков-испытателей. Ему есть о чем рассказать будущим воинам, есть чему научить.

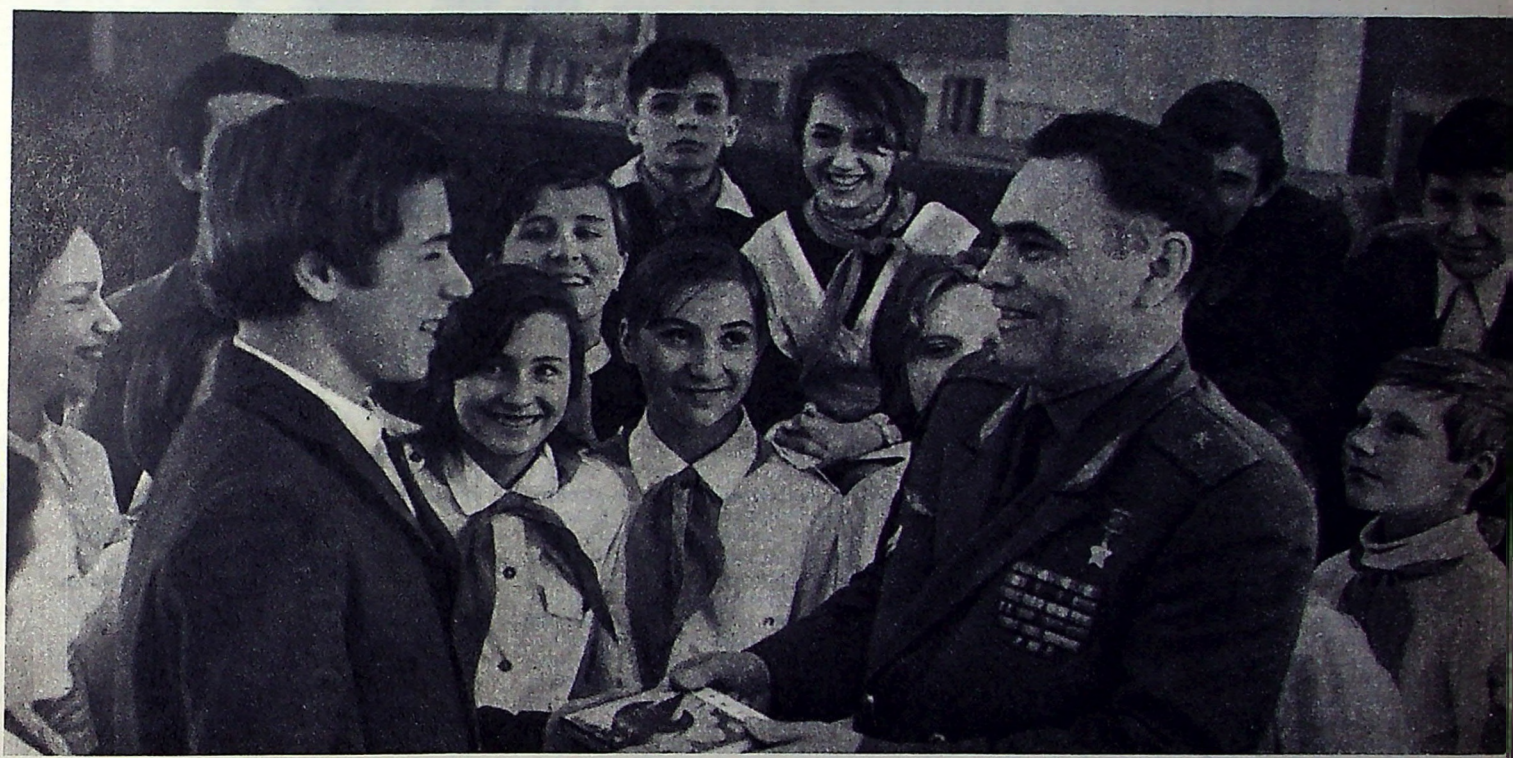
Молодежь нашего края пристально следит за тем, как служат земляки, особенно авиаторы. Местные газеты «Кавказская здравница» и «Молодой ленинец» нередко пишут о том, где и как учатся или служат воспитанники нашего города, активисты оборонного Общества. В горвоенкомате можно увидеть их фотоснимки, познакомиться с характеристиками и письмами из частей и военных учебных заведений, встретиться лично, когда воины приезжают в отпуск или на каникулы.

Закончив авиаспортклуб, ушел в Армавирское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков войск ПВО страны Василий Савич. Будучи курсантом, Савич не раз получал благодарности за успехи в учебе. А сейчас он — старший лейтенант, военный летчик 2-го класса. Приезжая в отпуск, он заходит и в горвоенкомат и в школу, в которой учился. Так же поступают и другие военные летчики: Юрий Костенко, Валерий Полищук, Алексей Кондаков, Александр Яковлев. Семья Яковлевых — это семья военных: отец и мать вместе прошли с боями от Сталинграда до Берлина, четверо сыновей носят офицерские погоны. Учится в военном авиационном училище воспитанник средней школы № 7 Сергей Марьинко, попавший на учебу уже из армии, после того, как убедился, что военная профессия должна стать делом его жизни. В военкомате знают о том, что в военное авиационное училище готовится воспитанник той же школы Олег Брунчалин, парашютист Ессентукского авиаспортклуба.

У горвоенкома подполковника А. И. Баранкова хранится копия Почетной грамоты солдата Юрия Лебединского и письмо из воинской части его родителям Анне Константиновне и Ивану Васильевичу.

Юрий отлично окончил школу младших авиаспециалистов и успешно справляется с работой на сложнейшей авиатехнике. За это и грамота, и благодарственное письмо. Александр Иванович Баранков показывал эти документы на вечере солдатских матерей, на собрании призывников, в беседах с будущими солдатами и курсантами.

Важное, благородное дело — подготовка кадров для армии, для авиации! Работая рука об руку, ветераны войны, актив ДОСААФ и работники горвоенкомата считают это заботой номер один. И справедливо, что горвоенкомат вот уже пять раз получает переходящее Красное знамя Крайкома КПСС и Крайисполкома. Он возглавляет работу, он ее направляет, организует встречи ребят с ветеранами.



Недавно в Кисловодске состоялось открытие комнаты-музея Ф. А. Цандера, советского изобретателя в области ракетной техники. Этот музей открыт при молодежном клубе, которым заведует Евгения Рудакова. В нем успешно действует кружок технического творчества.

У памятника советскому ученому, где собрались пионеры, комсомольцы и взрослые жители города, выступил приехавший в Кисловодск заслуженный военный летчик СССР генерал А. И. Пушкин. Он призывал молодежь дерзать, учиться военному делу, готовиться к защите мирной жизни на земле. И молодежь дерзает. Ребята строят макеты и действующие модели ракет, ребята прыгают с парашютом, учатся в военных училищах, летают.

И. АКИМОВ

Кисловодск

Воспитанники оборонного Общества

ВЫСШИЙ КЛАСС



Летчик-снайпер капитан А. Чуваткин.
Рис. Г. ТОВСТУХИ

— Дежурной паре — воздух!

Мгновенно оживился и опустел дежурный домик. На секунду в нем задержались только летчики. Привычными движениями они быстро надели гермошлемы, задернули «молнии» высотных костюмов, схватив перчатки и наколенные планшеты, выбежали из помещения.

Грозные сверхзвуковые машины уже подготовлены к подъему в небо. Капитан Александр Чуваткин опустился в пилотское кресло, застегнул парашютные лямки, нажал кнопку запуска двигателя. Момент этот всегда волнующ для воздушного бойца: с него начинается полет. Сейчас же, когда вылетать нужно не медля ни секунды, он особенно эмоционален. Кажется, нетерпеливая дрожь пробегает и по корпусу самолета — набирает обороты турбина. Но спешка недопустима, в спешке можно наделать ошибок. Летчик захлопнул фонарь кабины, поднял руку — запросил разрешение на выруливание. Техник ответил сигналом.

Первым выруливает Лев Шестаков. Он ведущий. За ним — Александр Чуваткин. Вот они вышли на полосу, устремились на взлет. Где-то там, далеко от аэродрома идет самолет «противника». Перехватить и «уничтожить» — такова задача.

Пара в воздухе. Чуваткин осмотрелся, глянул в кабину, на приборы. Все нормально. Режим заданный, тумблеры вооружения и прицела включены для боя. Стрелки высотомера бегут по шкале. Впереди слева самолет капитана Льва Шестакова, военного летчика первого класса, опытного перехватчика. На него надеяться можно, с ним цель не упустишь. Да и сам Чуваткин опытный летчик. В его активе сотни успешных перехватов — днем и ночью, в различных погодных условиях. Ракетные стрельбы на полигоне он тоже выполняет с оценкой «отлично». Но всегда надо быть предельно внимательным. Ведь каждый полет, а тем более на перехват самолетов, не похож один на другой. Хотя бы тем, что целью может быть и истребитель, и бомбардировщик, и разведчик. У каждого своя скорость, своя высотность, свои особенности, учитывать которые приходится непосредственно в воздухе, в бою. Но дело не только в этом. Предельно внимательным надо быть и для того, чтобы каждый проведенный бой был полезным в смысле обретения опыта, совершенствования мастерства.

— Пятьсот десятый, вам курс... Набор высоты максимальный, — прозвучала команда с земли.

Обстановка прояснялась. Цель, вероятно, высотная, скоростная. Пара идет в высоту на форсажном режиме. Скорость сверхзвуковая. Проходит какое-то время, и штурман командного пункта информирует летчиков о цели. Она уже близко, подходит к зоне обзора самолетной радиолокационной станции. Начинается ответственный этап — поиск цели бортовыми средствами.

У самого обреза экрана прицела Чуваткин видит засветку. Она пока еще слабая, еле заметная. Цель? Вполне вероятно, но надо проверить. И вдруг по полю экрана пошли яркие сполохи. Что это? «Противник», обнаружив истребителей, применил радиолокационные помехи.

Чуваткин меняет режим работы прицела. На мгновение экран становится чистым, на светло-зеленом фоне вновь мелькнула отметка от цели. В тот же момент послышался голос ведущего: «Пуск произвел». И снова помехи, снова смена режима работы прицела. Но вот, наконец, отметка от цели «захвачена». Теперь «противник» не уйдет от удара, как бы он ни маневрировал, что бы он ни делал. Перехватчик быстро сближается с целью, и вот он, решающий момент боя, — нажим на боевую кнопку. И если бы вместо фотоприборов пилот применил ракету, а вместо атакованной им краснозвездной машины оказался вражеский самолет, он не вернулся бы на свою базу. Конечно, на земле пленку проявят, проанализируют, но и сейчас уже видно, что атака удачна. «Следуйте на посадку» — слышна команда.

Мягко коснувшись бетонки, истребитель несется по полосе. Белым факелом вспыхнул тормозной парашют. Гаснет скорость пробега. И вот самолет на стоянке. Выключив двигатель, летчик открывает фонарь, с наслаждением дышит чистым прохладным воздухом.

Сложный полет окончен, результат достигнут. Но если разобраться, то особой трудности для такого бойца как летчик-снайпер Чуваткин он и не представлял. Обычный высотный перехват, правда, при интенсивных помехах, примененных «противником».

А ведь опыт пришел не сразу. Да и желание летать отнюдь не прирожденное. Оно возникает по-разному. У одних потому что читают хорошие книги, у других — потому что часто видят самолеты. Александр видел часто: над окраиной города, почти над его домом была пилотажная зона Ставропольского аэроклуба. Самолеты приходили в нее один за другим, и паренек часами мог наблюдать, как они пилотируют, выписывают в небе виражи, перевороты, петли Нестерова... Так возникло желание. Будущий летчик, записавшись в кружок авиамоделизма, начал строить миниатюрные планеры, самолеты. Бы-

Слагаемые Великой Победы

ТОЛЬКО В ОДНОМ БОЮ

В городе Шахты до войны работал инструктором в местном аэроклубе Александр Горовец. Воевать он начал в 1941 году летчиком-истребителем. Летал в бой на Северном Кавказе, уничтожил немало вражеской техники и живой силы врага. В июле 1943 года в оперативной сводке Совинформбюро сообщалось, что летчик гвардии лейтенант Горовец в одном бою сбил девять вражеских бомбардировщиков. Такого в истории авиации еще не было.

Как же это произошло? 9 июля 1943 года в 19 часов 40 минут пятнадцать наших самолетов вылетели на прикрытие наземных войск на рубеже Владимировка—Ольховатка на Курской дуге. Окончив патрулирование, группа пошла на свой аэродром. Горовец летел замыкающим. Внезапно он увидел группу вражеских бомбардировщиков, хотел сообщить об этом ведущему, но рация отказала. Не раздумывая, Горовец развернулся в сторону врага и стал дерзко атаковать вражеские бомбардировщики. Экономя боеприпасы, он открывал огонь с минимальных дистанций, бил короткими очередями. Атаки следовали одна за другой. Девять бомбардировщиков вогнал в землю отважный воздушный воин. Потом на него обрушились четыре вражеских истребителя, и его горящий самолет упал недалеко от автомагистрали Москва—Симферополь.

Через четырнадцать лет из земли извлекли кабину истребителя, в которой находились останки героя-летчика А. К. Горовца. В кармане гимнастерки обнаружили его партийный билет № 2682000, орден Красного Знамени, гвардейский знак, в планшете — карту, бортжурнал, удостоверение личности, письма.

Примеров высокой эффективности действий советских летчиков в одном боевом вылете в ходе войны было множество. Приведем еще некоторые факты, ставшие достоянием истории.

Зимой 1944 года на железнодорожном узле Шепетовка скопилось несколько вражеских эшелонов с техникой, горючим, боеприпасами. 7 января по этой цели нанесла удар семерка Ил-2 во главе со старшим лейтенантом И. М. Долговым из 525-го штурмового авиаполка. Враг встретил семерку яростным огнем зенитных орудий, но ведущий сумел вывести группу на цель и атаковать ее бомбами, реактивными снарядами, пулеметно-пушечным огнем. Удар оказался сокрушительным: взорвались вагоны с боеприпасами, загорелись цистерны с горючим, платформы с танками и орудиями. Гитлеровцы долгое время не могли ликвидировать последствий столь мощного удара по железнодорожному узлу.

14 июля 1944 года звенья истребителей, возглавляемые капитаном Г. А. Речкаловым и старшим лейтенантом А. И. Труд, над Западным Бугом завязали бой с 40 вражескими истребителями и бомбардировщиками, в ходе которого уничтожили девять самолетов врага.

17 августа 1944 года эскадрилья штурмовиков, ведомая капитаном А. П. Компаниец, в районе Стопницы нанесла штурмовой удар по врагу, в результате которого было уничтожено более 15 танков и сотни гитлеровцев.

Один боевой вылет... А ведь из них складывались великие итоги нашей победы.



ла это малая, но все же авиация, с нее начинали многие.

Окончив десятилетку, Александр стал учиться в аэроклубе. Одновременно устроился на завод слесарем-монтажником. Работал и учился, работал и летал. И так почти ежедневно. Трудно? Конечно. Но надо. Кроме желания летать, он уже имел цель стать летчиком-истребителем, защитником Родины. Этому способствовала военно-патриотическая работа, проводимая в школьной организации ДОСААФ, встречи с ветеранами авиации.

Закончен аэроклуб. Александр Чуваткин — курсант высшего военного авиационного училища летчиков. Многое нужно знать будущему истребителю, чтобы грамотно летать на современной боевой машине. Специальных дисциплин столько, что можно и оробеть. Но без глубоких знаний в авиации и шага не сделаешь. Четыре года прошли в большом напряжении. И вот училище окончено. На руках диплом летчика-инженера. На плечах лейтенантские погоны. Впереди служба в боевой авиации.

Полк. Новая обстановка, новые друзья, новая техника. Пришлось переучиваться. Опять книги, опять учеба, но теперь больше самостоятельная. Наконец получен допуск к полетам.

Первый полет с инструктором в зону Чуваткин запомнил надолго. Пилотировал он чисто, тщательно выписывал каждую фигуру, и это новый наставник отметил. Однако сказал: «Нельзя забывать, что мы — летчики-истребители и готовим себя к воздушным боям, поэтому каждый маневр, каждая фигура, должны выполняться более энергично».

Полеты, полеты... Вывозные, самостоятельные, все более сложные: пилотаж на различных высотах, бои, маршруты и перехваты. С каждым полетом крепли крылья молодого авиатора, мужал характер, совершенствовалась выучка. Не все получалось гладко. Порой случались ошибки. Но это только подталкивало летчика больше работать над собой, углублять свои знания. Он не стеснялся задавать вопросы командиру, его обучавшему, даже тогда, когда они казались элементарными. В летном деле неясностей быть не должно — Чуваткин усвоил эту истину с первых своих шагов в авиации. К каждому полетному заданию, сколь простым оно ни казалось, готовился тщательно, стараясь не упустить ни единой мелочи. Ступень за ступенью постигал он высоты летного мастерства. Присвоение звания военного летчика третьего класса, второго, первого — признание постоянно растущей выучки.

Но в профессиональном мастерстве нет предела. И Александр старался каждый полет выполнить только отлично, причем, не просто уложиться в нормативы отличной оценки, а добиться ее высшего предела. Так он действовал и в обычных тренировочных полетах, и на летно-тактических учениях, в обстановке, приближенной к боевой. Пленки фотоконтрольных приборов беспристрастно подтверждали его мастерски проведенные перехваты, ракетные пуски, удары по наземным целям.

И вот наступил день, когда на построении личного состава полка начальник штаба зачитал приказ Министра обороны СССР о присвоении капитану Чуваткину звания «Летчика-снайпера», а командир вручил ему удостоверение и нагрудный знак мастера высшего класса.

...Все это вспомнилось, когда после посадки буксировщик тянул самолет к заправочной станции, а летчик, как и положено, сидел в кабине. Под крыло бежали плиты рулежной дорожки, справа мелькал придорожный кустарник. Но вот и заправочная.

— Товарищ капитан, вас вызывает командир полка, — сказал Чуваткину техник самолета и добавил: — Действуя по тревоге, вы с Шестаковым взлетели чуть ли не вдвое быстрее, чем положено.

— Ну что ж, — удовлетворенно ответил летчик, — к тому и стремимся.

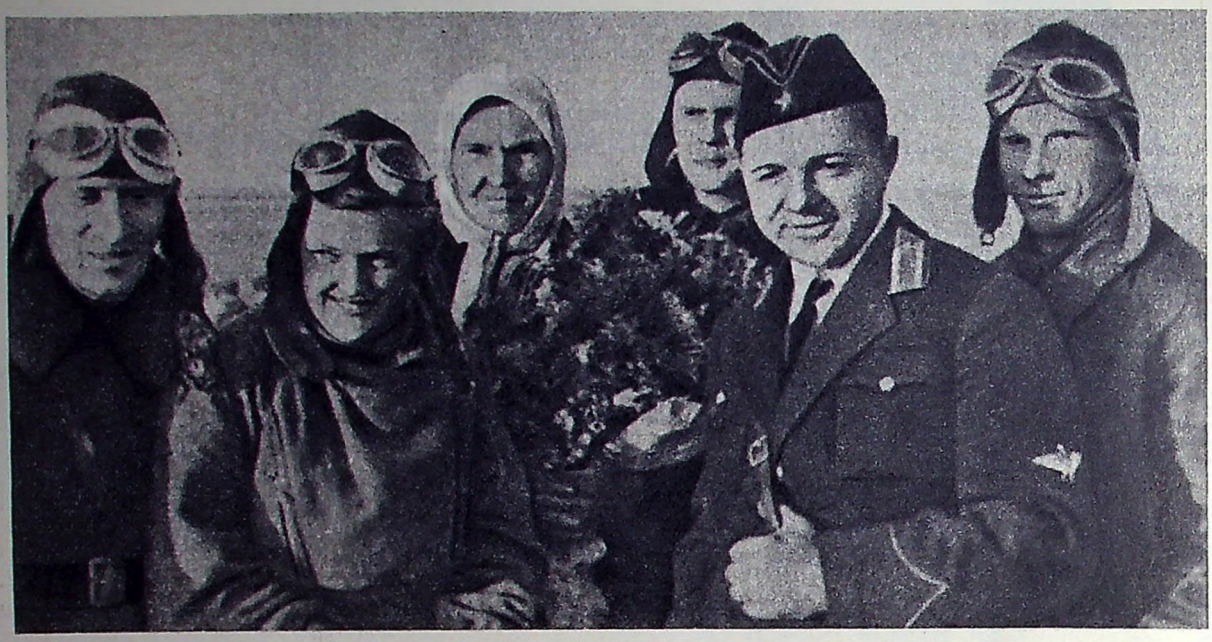
Быстро покинув кабину, Чуваткин направился к группе стоявших неподалеку офицеров и генералов. Он уже понял, что это они объявили тревогу для проверки боеготовности дежурных средств. Четко доложил старшему начальнику. Здесь же на аэродроме Маршал Советского Союза К. С. Москаленко тепло поздравил летчиков Шестакова и Чуваткина с успешным выполнением задания и от имени Министра обороны СССР наградил их ценными подарками.

— Служу Советскому Союзу! — ответили воздушные бойцы.

• • •

Ныне капитан А. Чуваткин слушатель Военно-политической академии имени В. И. Ленина. С неменьшим упорством изучает он общественные и военные науки, готовится к большой и трудной работе воспитателя защитников воздушных рубежей нашей Родины.

Майор Ю. КИСЛЯКОВ,
военный летчик первого класса



Визит на... парашюте

Как это часто бывает, люди завидной судьбы живут, работают, ходят рядом с нами и порой совершенно неожиданно узнаешь об их замечательном прошлом. Такая счастливая случайность выпала и на мою долю: сижу я беседую с Людмилой Сергеевной Леоновой, заведующей технической библиотекой Днепропетровского химико-технологического института. И вдруг я узнаю, что Людмила Сергеевна до войны была спортсменкой-парашютисткой в Днепропетровске.

— А вы, случайно, не знали Полину Осипенко? — вырвалось у меня.

— Знала, — сказала она и застенчиво улыбнулась.

Оказывается, этот скромный человек имел самое непосредственное отношение к беспосадочному полету от Москвы до Сихотэ-Алиня.

В сентябре 1938 года летчицы Полина Осипенко, Валентина Гризодубова и Марина Раскова решили пересечь необъятные просторы нашей Родины с запада на восток — от Москвы до Комсомольска-на-Амуре. Все советские люди следили за беспримерным перелетом. Но случилось так, что отважным женщинам пришлось совершить посадку в тайге. Несколько дней о них ничего не было известно. Вся страна поднялась на поиск своих дочерей. Одно сообщение тревожнее другого. В Днепропетровском аэроклубе стало правилом: ровно в 19.00 собираться всем у репродуктора. Так оно было и в тот сентябрьский вечер. Говорила Москва. На этот раз голос диктора был взволнованно торжественным. Все радостно переглянулись. И точно. Диктор сообщил, что экипаж Валентины Гризодубовой найден. В их самолете кончилось горючее, и летчицы приземлились в тайге. Парашютистку Шнур (девичья фамилия Леоновой) тронул за плечо Яков Разумцев, начальник парашютной станции:

— Зайди ко мне на минутку, — а в кабинете он сказал:

— Надо совершить прыжок у дома Полины Осипенко.

Она взглянула на него и обрадованно ответила:

— Есть!..

Прошло несколько минут, и самолет, пилотируемый Яковом Разумцевым, взял курс на Бердянск, где жила мать Полины Осипенко. Людмила очень волновалась — впервые ей придется прыгать на незнакомую местность.

Вторую машину пилотировал командир звена Агарков. Он «вез» напарника Людмилы инструктора парашютного спорта Попкова...

В руках у Людмилы — букет цветов — подарок днепропетровских спортсменов, который предстояло ей вручить матери отважной летчицы и сообщить радостную весть. И какая это была встреча! Мать героини сказала тогда, что у нее это, пожалуй, самый счастливый в жизни день. Потом к парашютистам присоединились летчики...

...25 июня 1941 года Л. Леонова защитила диплом в Днепропетровском химико-технологическом институте и уехала работать в Каратальский район, в Казахстан. Но не могла спокойно жить комсомолка Леонова, зная, что идет страшная война. Она рвалась на фронт. Военкомат все отказывал. Тогда Людмила Сергеевна обратилась с письмом к И. В. Сталину. И вскоре она прибыла на Северо-Западный фронт. После окончания школы младших авиационных специалистов Леонова становится радиотелеграфистом 3-й отдельной роты наземного обслуживания самолетовождения 6-й воздушной армии, становится в строй защитников Ленинграда... За мужество и отвагу Л. Леонова награждена правительственными медалями.

После войны ее захватила романтика дальних странствий, хотелось быть там, где труднее. Она долгое время жила и работала в Колымских Крестах. А последние шестнадцать лет коммунист Леонова руководит одним из ответственных участков родного института — технической библиотекой.

Вот какие бывают порой встречи...

А. ДОЛГИХ

На снимке: Парашютистка Л. Шнур и инструкторы Днепропетровского клуба, поздравившие мать Полины Осипенко (в центре). Снимок 1938 г.





Они пришли сюда через тридцать лет. Они искали свои окопы и не могли их найти. Там, где по перепаханной снарядами и бомбами, испепеленной огнем земле когда-то тянулись их окопы, теперь благоухал густейший ковер лугового разнотравья. Сквозь его зеленую толщу то там, то здесь выступали безжизненные серые глыбы бетона. Каждая эта глыба когда-то была дотом.

Ураганным огнем встретили фашистские доты атаку воинов 37-го Гвардейского корпуса резерва Верховного Главнокомандования, но остановить сокрушающий порыв десантников так и не смогли. С той поры там, где прошли они — гвардейцы 37-го корпуса — теперь и лежат, словно позвонки доисторического чудовища, серые глыбы бетона.

Тридцать седьмой гвардейский... Когда Верховное Главнокомандование поставило перед Карельским фронтом задачу освободить нашу территорию и выйти к границе Финляндии, сюда — на берега Свири из Подмосковья перебросили этот резервный корпус. Все три его дивизии: 98-я, 99-я, 100-я гвардейские были сформированы из парашютистов-десантников. Они прошли отличную подготовку. Гвардейцы были готовы вступить в схватку с врагом и с воздуха и с земли, вести боевые действия в любых условиях.



ПЛАМЕНЬ НЕЗАБЫВАЕМЫХ ДНЕЙ



Корпусу предстояло выполнить сложнейшую задачу: начав наступление с рубежа реки Свирь, в районе Лодейного Поля, форсировать ее и разгромить систему опорных пунктов врага.

Утром двадцать первого июня 1944 года громовые раскаты возвестили начало артиллерийской подготовки. За сорок минут до ее окончания двенадцать гвардейцев-десантников из полка гвардии полковника Данилова, толкая перед собой плоты с чучелами, начали демонстративную переправу через Свирь, вызывая на себя огонь неподавленных батарей и огневых точек противника. Двенадцать отважных как бы проложили дорогу всем полкам корпуса. За этот подвиг все они удостоены звания Героя Советского Союза.

В тех боях массовый героизм проявили десантники всех частей корпуса. За мужество и отвагу, проявленные при освобождении Карелии, 98-й, 99-й, 100-й гвардейским стрелковым дивизиям было присвоено почетное наименование Свирских, они получили благодарность Верховного Главнокомандующего. Москва салютовала героям-десантникам.

И вот ветераны памятных боев снова на берегах Свири. Сколько трогательных встреч побратимов-фронтовиков, встреч со своей юностью, опаленной войной.

Где бы ни жили, где бы ни работали ветераны-десантники 37-го гвардейского корпуса, они ведут активную военно-патриотическую работу. И здесь, на Карельской земле, в преддверии 30-летия Победы, они встретились с молодежью, выступали на многочисленных митингах, на заводах и фабриках, рассказывали о подвигах своих товарищей, о тех, кого сегодня не было с ними. Вернувшись в свои города и села, они продолжают благородное патриотическое дело, раздувая в юных сердцах пламя любви к Родине.



На снимках: Отсюда, с берегов реки Олонки, начался заключительный штурм, завершившийся освобождением Карелии. И вот снова встретились на памятных рубежах ветераны. Они рассказывают молодежи о незабываемых днях (вверху слева). Никогда не забудет Герой Советского Союза Иван Федорович Щукин боевых друзей-десантников, с которыми вместе штурмовали фашистские доты под Самбатуксой (справа вверху). Обелиск в честь воинов-десантников 37-го гвардейского корпуса на берегу Свири. Почетный караул несут приехавшие на праздник наследники боевой славы героев войны (в центре). Ветераны-десантники частые гости красных следопытов 732-й школы Перовского района Москвы (внизу).

Текст и фото старшего лейтенанта В. ГРИБОВА

ОРБИТА ЮНЫХ

В тот воскресный день из Челябинского высшего военного авиационного Краснознаменного училища штурманов имени 50-летия ВЛКСМ мы возвращались в приподнятом настроении. Часы, проведенные здесь, в школе юных космонавтов имени Германа Титова, словно омолодили нас. Все еще виделись ровные шеренги подтянутых и гордых подростков в нарядной синей форме, слышались их звонкие голоса:

«Я, курсант школы юных космонавтов, принимая присягу, торжественно клянусь: быть честным, дисциплинированным, строго хранить военную и государственную тайну, выполнять устав и распоряжения командования школы. Я обязуюсь учиться только на «хорошо» и «отлично», активно участвовать в общественной жизни, выполнять требования морального кодекса строителя коммунизма. Всеми своими делами оправдывать высокое звание юного космонавта, преемника замечательных традиций героических покорителей вселенной, воспитанных нашей великой Родиной. Я обязуюсь повседневно готовить себя к труду, защите нашей социалистической Родины, беречь государственное и народное добро, быть безгранично преданным своему народу, Родине, Советскому правительству»...

Они находились под радостным впечатлением от встречи с Героем Советского Союза летчиком-космонавтом бортинженером корабля «Союз-15» полковником Львом Степановичем Деминым. На всю жизнь запомнится эта встреча! Он был такой простой и доступный. Шутил, смеялся, от души хвалил их за дерзкие, романтические мечты о штурме космических трасс, желал претворить их в жизнь.

— Труден, тернист путь в небо, — говорил Лев Степанович, — и от того, кто собирается овладеть пилотированием современного военного самолета, надеется побывать в космосе, требуются знания и твердые навыки. А чтобы их приобрести, нужны не только большое желание, но и настойчивость, упорство. Повседневно воспитывайте в себе твердость характера, трудолюбие, помните, что только волевой, мужественный человек, в совершенстве владеющий боевой техникой, способен выйти из затруднительного положения, преодолеть препятствие, которое неожиданно возникнет на его пути. Эта способность и определяет готовность человека к подвигу. Первый космонавт планеты Земля Юрий Алексеевич Гагарин завещал юным любить гордую профессию советского военного летчика — воздушного бойца, защитника Родины, строящей светлое коммунистическое будущее. Храните в своих сердцах этот завет!

..Иосиф Иванович Остапук влюбленно смотрел на своих воспитанников. Со стороны могло показаться, будто взгляд его был строг, каким и подобает быть в такие торжественные минуты взгляду начальника школы, но это лишь казалось. На самом деле он больше всех переживал, волновался и радовался за них, этих ребят, очарованных небом, мечтающих о голубом просторе, о космических далях.

Кто знает, какие мысли владели в эти мгновения полковником в отставке Остапуком, человеком, отдавшим полвека служению авиации. Может быть, глядя на счастливые ребячьи лица, он вспомнил свое безрадостное сиротское детство. А, может быть, то, как восемнадцатилетним пареньком пришел в Омское пехотное училище, а потом, в двадцать шестом году, по комсомольской путевке стал курсантом Ленинградской школы летчиков-наблюдателей. Огненным дыханием опалила летчика-штурмовика, комэска Остапука минувшая война. Орден Ленина, два ордена Красного Знамени, орден Красной Звезды, медали на его кителе — свидетельство ратных заслуг.

Давно уже ушел коммунист Остапук в запас, но ни дня не сидел сложа руки. А когда узнал, что в училище, где служил заместителем начальника по летной части, создается школа юных космонавтов, с радостью согласился возглавить ее. Кому, как не ему, прошедшему суровую школу жизни, влюбленному в буйную мальчишечью поросль, обладающему талантом педагога, накопившему богатейший опыт воспитания молодежи, было взяться за новое, интересное, увлекательное дело.

Иосифу Ивановичу, можно сказать, с первых же шагов повезло. Его направили на Всесоюзное совещание по работе школ юных космонавтов (летчиков), организованное ЦК ВЛКСМ совместно с Главным политическим управлением Советской Армии и Военно-Морского Флота, политическим управлением Гражданской авиации и ЦК ДОСААФ. Проводилось оно на базе одной из первых школ юных космонавтов при Оренбургском высшем военном авиационном училище летчиков имени И. С. Полбина. Много полезного узнал тогда Остапук, а главное — понял, утвердился в мысли, что нет, пожалуй, для него более важного и нужного дела, чем военно-патриотическое воспитание молодежи.

— Слух о том, что начато формирование школы юных космонавтов, — рассказывает Иосиф Иванович, — с удивительной быстротой разнесся среди школьников Челябинска и его окрестностей. За какую-нибудь неделю-полторы поступило свыше двухсот заявлений, а отобрать надо было всего семьдесят. Приезжали ребята из Копейска, Миасса, Долгодеревенска. Каждый слезно доказывал, что именно он рожден для авиации и требовал немедленной проверки на практике...

15 января 1966 года полковник Остапук подал команду:

— Командирам отрядов произвести поверку личного состава и приступить к занятиям!

Вот и в это воскресенье мы услыхали, как Иосиф Иванович подал ту же команду, а командиры отрядов — курсанты училища Сергей Волков, Владимир Налимский, Анатолий Чернышев, Владимир Титов, убедившись, что отсутствующих нет, развели ребят по учебным классам.

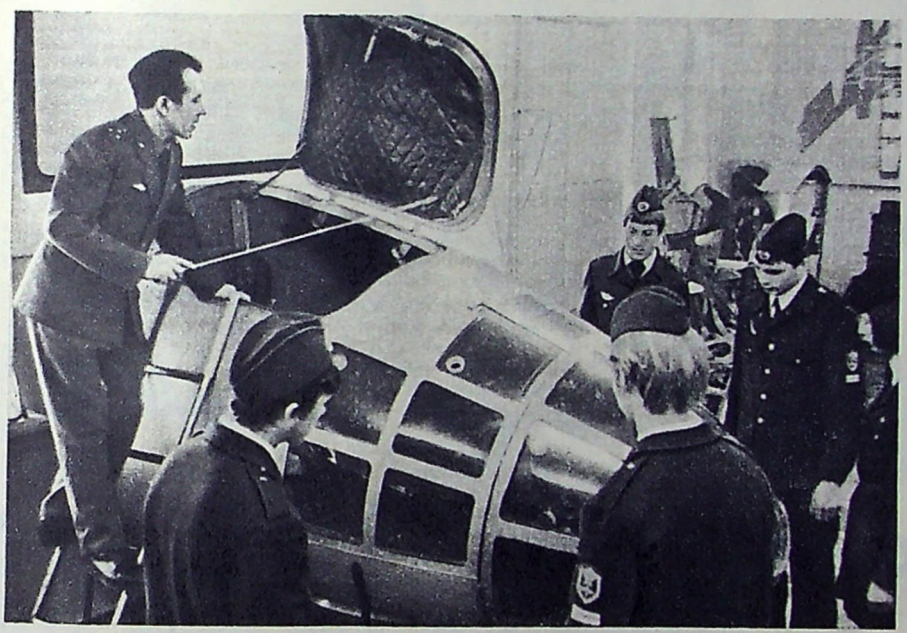
Офицеры Н. А. Киселев, М. Г. Бак, Е. Г. Ерухимович и другие преподаватели, доложив начальнику штаба о готовности к проведению урока, последовали за юными космонавтами. Один из них проводит сегодня занятия по политподготовке, другой — авиатехнике, третий—



Комсомолка-отличница 10 класса школы № 79 Светлана Ильина привычно чувствует себя в летном обмундировании.



Интересно послушать недавних воспитанников школы юных, а ныне курсантов-отличников Высшего военного авиационного училища А. Политова и С. Кириллова.



Занятия ведет капитан Н. Киселев.
Фото Э. ЗЕМЛЯНСКОГО

самолетовождению, четвертый по парашютно-десантной службе.

— Каждый урок, — поясняет Иосиф Иванович, — проводится строго по расписанию. А следят за этим мои добровольные помощники.

Он с удовольствием называет имена курсантов-отличников комсомольцев Геннадия Гордеева, Евгения Ивакина, Олега Зарницына, Федора Кочнева.

— Видали, какие замечательные хлопцы? Орлы! — не без гордости восклицает Остапук. — А дел у них здесь, что называется, по горло. Вот, видите, на стене списки ребят. Против каждой фамилии: школа, класс, оценки успеваемости по общеобразовательным предметам, дисциплине. Из школ мы регулярно получаем сведения, разносим их по своим местам. Это один из важнейших инструментов в воспитании. Мы неослабно следим за тем, как учатся ребята. И, едва у кого-нибудь появится тревожная тройка, а тем более двойка, сейчас же спешим на выручку, выясняем в чем дело, требуем исправления оценки. Присяга обязывает учиться только на «хорошо» и «отлично». Мы не ленимся напоминать ребятам об этом.

Иосифа Ивановича и его помощников хорошо знают в челябинских школах №№ 28, 33, 56, 92, что в Металлургическом районе. Они часто приходят сюда, чтобы узнать, как ведут себя, как учатся их подопечные. Трудно переоценить такую связь. Ребята чувствуют неусыпный контроль, стараются не запятнать гордое звание юного космонавта. Ведь подавляющее большинство из них избрали авиацию делом жизни.

Нередкий гость Иосиф Иванович и в семьях металлургов. Душевные беседы с родителями сказываются на поведении, дисциплине, успеваемости подростков.

— Скоро первое десятилетие будем отмечать, — улыбается Иосиф Иванович. — Восемь выпусков уже состоялось. Примерно полтысячи ребят прошло через нашу школу. Больше половины из них стали курсантами военных авиационных училищ. Назову тех, кто в прошлом году окончил школу с отличием, заслужил благодарность и принят в училище. Это Р. Сайфутдинов, А. Бурд, Р. Мухамедьяров, С. Сонин, В. Скаковский, В. Никитин, Н. Нуждин. Все они комсомольцы. А выпускники первых лет уже носят офицерские погоны, шлют письма, вспоминая добрым словом тех, кто дал им путевку в небо. Золотые медалисты В. Третьяков, Ю. Черепанов, В. Мокшин ныне успешно работают в войсках. Не случайно сыновья летчиков-преподавателей рвутся в школу юных космонавтов. Володя Собко, Андрей Стафеев, Юрий Теплов, Игорь Давыдов, Алексей Ломов продолжают семейные традиции, идут отцовской дорогой. Вот и Саша, внук Иосифа Ивановича, сказал:

— Знаешь, дедушка, решил идти в твое училище. Родным, близким оно мне стало. Буду, как ты, летчиком...

Тесную связь поддерживает школа с комсомольскими организациями города, и это благотворно влияет на успехи юных космонавтов. Металлургический райком ВЛКСМ, к примеру, выделяет для ребят путевки в военно-спортивный лагерь, что на озере Карги. Подростки хорошо отдыхают там, закаляются, сдают нормы на значок ГТО.

Велика роль Челябинской школы юных космонавтов в военно-патриотическом воспитании молодежи. Об этом свидетельствуют благодарность Командующего войсками Уральского военного округа, вымпел обкома ВЛКСМ и Диплом III степени ЦК комсомола и ЦК ДОСААФ.

Летчик-космонавт уралец Павел Беляев, посетив училище, оставил запись: «Надеюсь, что воспитанники училища будут прокладывать маршруты космических трасс, принимать участие в штурме космического пространства». Читая ее, юные космонавты мечтают о том времени, когда и они выйдут на орбиты космических трасс.

Б. ДРОБИЗ







В преддверии финалов







Осталось совсем немного времени до финальных стартов VI летней Спартакиады народов СССР. В августе в столицу Литвы соберутся сильнейшие парашютисты страны. Во всех республиках сейчас идет интенсивная подготовка к этому самому трудному экзамену спортивного года. Наш корреспондент побывал у парашютистов Украины. Сборная команда республики — одна из сильнейших в Советском Союзе. Из года в год она завоевывает призовые места на всесоюзных первенствах оборонного Общества. Немало спортсменов, представителей украинских клубов, входят в сборную команду СССР. Среди них—А. Швачко, О. Баженова, В. Махнорылов, В. Чайка, В. Покатилов, Г. Сурабко, И. Терло...

Как же проходят тренировки сборной Украины в преддверии финалов Спартакиады?

Проследим один рабочий день спортсменов. Утром — зарядка, затем прыжки: на задержку раскрытия парашюта, одиночные и групповые на точность приземления, на эстафету. После каждого прыжка короткий разбор. Тут же на кругу приземления спортсмены в свободные от прыжков минуты отшлифовывают элементы различных способов приземления. После обеда — отдых. Затем занятия в парашютном городке, тренировки на спортивных площадках. Вечером просмотр кинолент, заснятых воздушным оператором В. Королем, тщательный разбор прыжков... И так каждый день. Тренирует парашютистов Украины заслуженный мастер спорта Александра Хмельницкая.



На снимках (слева вверху) — идут прыжки на точность приземления, (слева внизу) — чемпион Украины и призер всесоюзных соревнований ДОСААФ по акробатике В. Чайка (Чернигов). После каждого приземления (снимок справа внизу) — старший тренер сборной А. Хмельницкая проводит разбор прыжка. Велосипедные поездки, баскетбол (в центре) — тоже ежедневно включаются в план тренировок. Справа — в парашютном городке: на подвесной системе спортсмены отшлифовывают элементы выполнения акробатических фигур — спиралей и сальто. В свободную от прыжков минуту — тренировка на кругу приземления: стойку выполняет мастер спорта Л. Подоляк.

Текст и фото Бэты ВАСИНОЙ

В ФЕДЕРАЦИИ ПАРАШЮТНОГО СПОРТА СССР

ВНИМАНИЮ БУДУЩИХ МАСТЕРОВ

В целях повышения мастерства спортсменов-парашютистов и качества судейства Бюро Федерации парашютного спорта СССР внесло следующие дополнения и изменения в правила соревнований и Единую Всесоюзную спортивную квалификацию на 1975 год:

1. Не позднее чем за 2 месяца до начала соревнований выслать на утверждение Федерации парашютного спорта СССР состав судейских коллегий и судей по оценке качества выполнения комплекса акробатических фигур в свободном падении. К судейству акробатических прыжков допустить судей не ниже республиканской категории, имеющих звание мастера спорта по парашютизму.

2. В дальнейшем звание мастера спорта присваивается только спортсменам, имеющим разряд кандидата в мастера спорта.

3. Разрядные нормы по акробатике спортсмены, выступающие на личное первенство, выполняют дважды — на двух различных соревнованиях. Причем, спортсмен должен занять место среди первой половины участников по этому упражнению. Участникам же соревнований всесоюзного масштаба — спартакиад, чемпионатов СССР, ДОСААФ, ВВС, ВДВ, ПВО и РСФСР, а также членам, входящим в основной состав команд, норматив засчитывается на одних соревнованиях.

ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ

За высокие спортивные достижения, достигнутые на различных соревнованиях по парашютному спорту, звания «мастер спорта СССР международного класса» удостоены: Н. Мамай (Мурманск) М. Кожаткин (Москва), Э. Миллер (ВДВ), Х. Юсупов (ВДВ).

Мастерами спорта СССР стали: А. Заикин (Магнитогорск), С. Куликов (Пенза), Л. Родионова, П. Головань (Куйбышев), Н. Мисюрев, А. Лисичкин, В. Эглит, А. Ванников, С. Попов, И. Андреев, Т. Елкина, В. Кондратьев, Е. Савиных, А. Молодцов (Москва), Д. Абрамов (Донецк), В. Антонишин (Ровно), В. Лещенко, Л. Древетняк (Симферополь), Ю. Мелехин (Кировоград), В. Младинов, А. Лукьяненко, Л. Радимов (Одесса), А. Нечипоренко (Киев), В. Щадеркин, Н. Яковлев, С. Таранин (Севастополь), С. Илларионова (Гомель), В. Журавлева, М. Окуфриев (Караганда), А. Мутовин (Фрунзе), О. Корнев (Рига), З. Ушакова, В. Пчелинцев (Барнаул), А. Конышева (Ташкент), В. Приходько (Ашхабад), В. Дедковский, А. Акимов (Рязань), А. Вояркин (Иркутск), В. Вострикова, А. Горячев (Пермь), В. Галушко (Краснодар), В. Глазырин, Т. Терещенко, П. Кожевников (Свердловск), В. Горюнов (Иваново), Н. Горячев, С. Кознов (Нижний Тагил), Ю. Гущин, А. Трофимов (Ульяновск), А. Долгоруков, В. Филимонова, А. Нефедова, А. Дубинин, А. Холкин (Йошкар-Ола), Б. Коллер, Р. Мифтахов, В. Поздняков (Уфа), В. Комаров (Казань), А. Кузнецов, А. Монастырев (Вологда), А. Павлов (Махачкала), В. Матвеев, В. Тюрин (Волгоград), М. Шкуркин (Ярославль), Н. Борисенко, Н. Пургина (Харьков), Н. Кухарова, А. Мазур (Днепропетровск), М. Работягов (Запорожье), А. Фокиев (Чернигов), Ш. Какалашвили, О. Синнибор (Тбилиси), Г. Змиренков (Каратау), В. Бондаренко, В. Дмитриев (Хабаровск), Т. Галанина (Братск,) В. Глухов (Мурманск), В. Грачев, В. Юдин (Львов), В. Нечехова (Ворошиловград) — все ДОСААФ; Т. Глухова, А. Емельяненко, Е. Кабукин, Е. Логинова, А. Мухин, Г. Пантюхин, С. Смирнова, Г. Толстов, В. Ванько, С. Борзов, В. Валюнас, З. Литвинова, В. Московский, В. Пущенков, В. Мазура, Л. Кульчицкая, С. Рагулина, А. Никитин, М. Хохлов, А. Якубов, Ю. Висовин, А. Гайворонский, К. Давиденко, В. Докучаев, Л. Карасева, Г. Ковалев, А. Куничкин, А. Леонов, М. Любимов, А. Меликов, А. Монастырев, Ш. Низамеев, С. Пантелеев, В. Попкова, И. Максютов, В. Сергеев, Л. Скворцова, В. Стыщенко, В. Суслин, П. Трущев, А. Акатов, А. Вакшаев, И. Грабовский, Л. Ковалев, Н. Марченко, Р. Мурсикаев, Л. Палих, В. Шепелев, Е. Вахтин, А. Гладких, В. Молоков, А. Якунин, С. Круглов, Ю. Зайченко, В. Петропавловский, В. Хилинский (Советская Армия).

Наши чемпионы

◆



А. Коровин.
Фото В. УРАЗОВСКОЙ

НА ПРАВОМ

Журнал «Крылья Родины» сообщал читателям, что абсолютным чемпионом Советского Союза 1974 года по самолетному спорту, третьим обладателем кубка имени В. П. Чкалова стал воспитанник Тамбовского авиационно-спортивного клуба, член сборной команды СССР по высшему пилотажу, мастер спорта Анатолий Коровин.

Наше знакомство с Анатолием состоялось весной 1973 года на аэродроме во время очередной тренировки сборной СССР. Среднего роста, коренастый, широкоплечий, он только что закончил пилотаж и теперь слушал замечания тренера.

Хотелось побольше узнать о Коровине. Ведь он незадолго до этих сборов стал призером журнала за лучшее выполнение маршрутного полета.

Анатолий отвечает на вопросы короткими фразами:

— Родился в Фатеже Курской области. Там же учился в средней школе. В 1965 г. поступил и в 1969 г. окончил Тамбовское военное авиационно-техническое училище имени Ф. Э. Дзержинского. Приняли в коммунистическую партию. Оставили работать преподавателем. Тогда же начал заниматься в Тамбовском авиаспортклубе самолетным спортом.

Вот и весь его рассказ о себе. Но дальше выясняется, что уже на следующий год после окончания авиаспортклуба Анатолий становится абсолютным чемпионом области по самолетному спорту, еще через два года — мастером спорта, потом абсолютным чемпионом Российской Федерации и, наконец, чемпионом Советского Союза.

●

Свои первые успехи Анатолий объясняет тем, что ему помогли знания, которые он получил в авиационно-техническом училище.

— Не тяжело, — спрашиваю, — работать преподавателем и заниматься авиационным спортом, участвовать в соревнованиях?

— Тяжело, — признается Анатолий. Он надевает защитные от ярких лучей солнца очки и устремляет свой взор в небо. Над точкой — очередной самолет «як». Вот он, набрав нужную высоту, делает бочку, переворот, восьмерку, петлю Нестерова... Анатолий внимательно следит за каждым движением летчика, словно тренер замечает самую малейшую неточность. «Тяни, тяни», — вслух произносит он, будто летчик может его услышать. Закончив пилотаж, спортсмен уходит на круг. Анатолий снимает очки и продолжает начатый разговор:

— Да, порой, бывает трудно совмещать работу в училище с занятиями в авиаспортклубе. Ничего, привык, — улыбаясь, заключает он, и от этой улыбки его широкое лицо становится еще шире, а прищур глаз еще больше.

В динамике послышался голос руководителя полетов.

— Коровину приготовиться к очередному вылету.

Когда он зашел на точку, я попросил прокомментировать полет тренера сборной Касума Гусейновича Нажмудинова. Все фигуры выполнены, по его мнению, в норме.

— У Коровина хороший пилотажный почерк, — говорит Касум Гусейнович, — плавный и вместе с тем энергичный. Он умеет рассчитать высоту начала пилотажа, выдержать оптимальную скорость для каждой фигуры. А самое, пожалуй, положительное его качество — это умение анализировать свои ошибки. Без этого качества не может быть хорошего спортсмена-летчика. Словом, если говорить о месте среди молодых членов сборной, то Коровина, наряду с другими, безусловно следует поставить на правом фланге.

Два года назад Анатолий поступил в Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. Учеба в академии требует много сил. На занятия спортом почти не остается времени. И все же Коровин умеет его находить. Порой закрадывалась мысль, а не оставить ли временно спорт. Особенно она была навязчива после двадцатого чемпионата Союза. Тогда Анатолий стал шестым в пилотаже, восемнадцатым в маршрутном полете, девятнадцатым в расчете и посадке.

Такие места явно не удовлетворяли бывшего чемпиона Союза, и он пришел за советом к тренеру.

— Не огорчайся, — сказал Касум Гусейнович, — уметь не опустить руки после проигрыша — тоже победа.

Когда формировалась команда для товарищеской встречи с пилотами-спортсменами социалистических стран, в нее был включен и Анатолий Коровин.

Дебютант много готовился и когда поднялся в воздух уже на соревнованиях, почувствовал какую-то скованность, словно сел в кабину самолета впервые. Движения становились



Дважды Героя Советского Союза В. И. Попкова принимают в почетные пионеры.

Фото В. НЕЧИТАЙЛОВА

кладывал новые маршруты, штурмовал высоты.

Виктор Васильевич рассказал ребятам о международных авиационных дорогах, длительных и трудных перелетах над морями и континентами и трудностях первопроходца, о людях Аэрофлота, с кем делил радость открытия новых трасс.

Опытный авиатор — один из первооткрывателей одной из самых протяженных в мире воздушных магистралей Москва — Лима — Москва. Его, летчика 70-х годов, отличает не только высокое профессиональное мастерство, но и собранность, умение владеть собой и руководить действиями экипажа в любой обстановке. Длительные полеты, особенно в сложных метеоусловиях, с пересечением климатических зон и часовых поясов требуют от экипажа высоких духовных и физических сил.

Козлова можно было увидеть в пилотской кабине на многих международных трассах Аэрофлота. В одном случае он — командир корабля, в другом — инспектор. Обучил и воспитал немало авиаторов, которые сегодня бороздят воздушный океан на всех широтах. Среди них есть и зарубежные друзья. Так, на самолетах Ту-134 югославской авиакомпании «Авиагеникс» (Летающее солнце) трудятся пятеро учеников Виктора Васильевича, в числе которых — Александр Сарадич — шеф-пилот компании.

...Виктор Васильевич окружен юными друзьями. До позднего вечера длится задушевная беседа. Ребята сообщили гостю, что провели специальный сбор пионерской дружины, посвященный летчикам-фронтовикам, воспитанникам школы.

Прощаясь, В. Козлов советует школьникам прочесть книгу абсолютного чемпиона мира по самолетному спорту Владимира Мартемьянова «Я люблю тебя, небо», где есть такие строки: «Небо... Все самое дорогое: мечты, счастье и жизнь — связывает с тобой крылатое племя романтиков. Почему ты как магнитом притягиваешь их молодые сердца? Зовешь в неизведанное, неиспытанное и вместе с тем невыразимо желанное и притягательное? Я знаю почему. Ты, как никто, заставляешь жить полнее и содержательнее...»

В Гагринской второй школе ведется целеустремленная оборонно-массовая работа, цель которой — воспитывать патриотов Родины. Формы ее различные: встречи с авиаторами-фронтовиками, тематические вечера «Будем достойны славы отцов», походы по местам боев.

В честь 30-летия Победы юные спортсмены под руководством преподавателя Я. Лопуха строят модели-копии самолетов, на которых сражались летчики-воспитанники школы. Объявлен конкурс на лучший проект памятника воинам—бывшим ученикам школы, погибшим в боях за Отчизну. Среди энтузиастов первичной организации ДОСААФ, возглавляющих эти патриотические дела — преподаватели Р. Цецхладзе, Ф. Ковалевич, Е. Горелик, Я. Лопух, старшеклассники— Георгий Торуа, Нина Чантурия, Александр Поляков, Зоя Хоналиева.

Школа № 2 города Гагра — призер Всесоюзного смотра военно-патриотической работы в школах и удостоена специального приза газеты «Известия».

А. КЛЮЕВ

Гагра, Грузинской ССР

в городе Чернигове...

Валентин Куртов — тренер по физической подготовке, «гонял» по своему «мудрому» плану. С утра прыжки, после обеда и отдыха — физическая подготовка. Так каждый день. А когда утром А. В. Хмельницкая тихонько, будто боясь разбудить, говорила «доброе утро», хотелось, чтобы все это было еще сном...

Прыжки с выполнением комплекса в свободном падении ему удавались, а вот в точности приземления не мог добиться стабильных результатов. Очень много внимания уделяла А. В. Хмельницкая, проводила индивидуальный разбор прыжка и даже при подходе к земле меняла расположение «ноля», чтобы труднее было ударить по нему.

Настроение у Гриши на этом сборе было не веселым. И результаты не лучшие. Дальше его спортивный путь тоже не был усыпан цветами. Снова работа, сборы, только физподготовка не казалась уже «каторжной», даже хотелось больше побегать, размяться перед прыжками, «повисеть» в подвесной системе. Прыжков стало тоже больше, да и прыгалось лучше.

А на чемпионате Украины в городе-герое Севастополе Сурабко снова завоевал призовое место и со своими друзьями по команде В. Чайкой, В. Боярченко, В. Довгобродом он установил республиканский рекорд в групповом прыжке. На первенстве ДОСААФ занял по акробатике 5-е место. Довольно удачно выступил и на чемпионате СССР. И в этом, 1973 году его взяли в сборную команду Советского Союза — наконец осуществилась его мечта! Совместная тренировка с такими именитыми спортсменами, как Анатолий Осипов, Николай Ушмаев, Владимир Гурный, под пристальным наблюдением опытных тренеров В. Жарикова, А. Дунаева многому научили Гришу, значительно выросло его мастерство. И вот первый его крупный успех — в прошлом году Григорий Сурабко победил на соревнованиях городов Партизанской Славы, а в прыжках на точность приземления четырежды подряд попал точно в цель.

После убедительной победы, вдруг — неудача на республиканских соревнованиях. Она насторожила Гришу. Было досадно, тем более, что чемпионат Украины — проверка готовности перед первенством ДОСААФ. В Вильнюс Гриша Сурабко поехал во второй команде Украины. Злой на свой проигрыш, но настроенный на борьбу. Тренер понимал состояние парня, помогал ему поверить в свои силы — всегда находил нужные слова, чтобы поддержать спортсмена, подбодрить...

Григорий Сурабко завоевал звание абсолютного чемпиона ДОСААФ!

Упорно, преодолевая трудности, он шел к этой далекой и теперь уже свершившейся победе, чтобы еще на одну ступеньку приблизиться к вершине большого спорта.

Работает Гриша в Черниговском авиаспортклубе инструктором. Очень любит небо, нет, не просто прыжки с парашютом, а именно работу, утомительную, тяжелую, чтобы больше людей приобщились к спорту так, как он.

Гриша еще молод, ему всего 23. И у него в спорте еще все впереди. И пускай любая, самая маленькая победа, на самых малых соревнованиях доставляет ему радость труда, который был приложен для ее осуществления. Я верю и в его большие победы, они обязательно будут, парашютизм для сильных, а он из этого племени.

Л. ДОВГОБРОД,
мастер спорта

Скоро— финалы

Спартакиада! Как выстрел стартера, зовет это слово в небо, на аэродромы, стадионы, кордодромы и полевые площадки. Сколько их было, спартакиад, а все равно не привыкнешь. Каждая — словно в первый раз. Нынешняя шестая — особая, она посвящена 30-летию нашей Победы в Великой Отечественной войне. «Готов к труду и обороне СССР!» — ее девиз. Каждый из нас полон решимости достойно, новыми спортивными победами ознаменовать юбилейный год.

Позади уже много состязаний первого и второго этапов Спартакиады. Ныне в разгаре ее третий этап — встречи на первенство областей, краев и автономных республик. Одновременно проходят повторно соревнования в первичных оборонных коллективах, в районах и городах. Интересы физической закалки молодежи требуют, чтобы спортсмены в ходе этих соревнований сдавали нормы ГТО. Особое внимание следует обратить на III ступень комплекса «Сила и мужество», включающую военно-технические нормативы.

В июне — спартакиады союзных республик, Москвы и Ленинграда. Не за горами заключительный этап — финалы. В июле — августе за звания чемпионов вступят в борьбу авиационные спортсмены: планеристы и вертолетчики — в Орле, Каунасе и Ярославле, — летчики— Калининская область, парашютисты — в Вильнюсе, авиамоделисты — в Ленинграде. Спортивные схватки за путевки на финалы уже давно идут на многочисленных спартакиадных стартах.

Отличительная черта заключительных спортивных поединков — изменены сущность и принципы командного зачета, полностью нацеленного на высокое мастерство. Во всех видах программы очки команде смогут принести только сильнейшие спортсмены. Каждому спортсмену, тренеру надо соревноваться с полной отдачей сил, собранно и целеустремленно бороться только за лучший результат. Летчики, планеристы, парашютисты, вертолетчики и авиамоделисты готовятся к финалам, как к большому празднику: испытанию подвергаются их опыт, тренировки, воля к победе.

Обширная программа финалов, новые виды состязаний, сжатые сроки их проведения — все это требует больших организаторских усилий комитетов и клубов ДОСААФ, спортивных федераций. Правильно поступают москвичи, которые эту работу ведут в содружестве с комсомольскими, профсоюзными, спортивными организациями и районными военкоматами. Особое внимание уделяют готовности спортивных баз, стартового оборудования и стартовой документации, рабочих мест для команд и судей. Нужно четко спланировать старты. Тщательно продумать организацию питания, тренировок, отдыха финалистов.

Сколько же дел? Щиты — транспаранты. Афиши — яркие, броские, чтобы привлекали внимание. В Харькове, например, накануне крупных соревнований авиамоделистов над городом появились спортивные самолеты, с борта которых разбрасывались листовки-приглашения. Эти соревнования, проводившиеся в тридцати километрах от Харькова, привлекли свыше 30 тысяч зрителей. К слову сказать, харьковчане вдумчиво, инициативно, широко используют также радио, телевидение и печать, рассматривая соревнования, как одно из важных средств пропаганды спорта. Хорошо, если на аэродромах и кордодромах будет много зрителей и налажена четкая информация о ходе поединков. Нам нужны умелые информаторы, которые бы увлекательно комментировали спортивные бои. Сегодня зритель «болельщик», а завтра, гляди, он и сам приобщится к спорту. Вовремя подсказать новичку, где он может заниматься, куда обратиться и так далее.

Успех финалов, выступления спортсмена, команды, определение победителей, иными словами — правильное подведение итогов спортивной борьбы во многом зависит от квалификации арбитров, от того, как ведется судейство. У нас есть много способных судей. Но вместе с тем еще немало судей нередко допускают ошибки, неточности при определении результатов. Происходит это по простой причине — они плохо знают правила. Избавиться от промахов можно только при условии, если арбитры хорошо подготовлены. За судейские столики — самых лучших!

К сожалению, встречаются и такие спортсмены, которые недооценивают труд арбитров, порой даже склонны увидеть во всех своих неудачах «руку судьи». Не перевелись и любители пререканий с судьями. Есть любители протестов по любому поводу и очень часто без всякого повода. И о вежливости по отношению к арбитрам в пылу спортивной борьбы мы частенько забываем. Эти ненормальные взаимоотношения порождают подчас сами спортивные руководители и тренеры команд.

Не исключено, что комитеты ДОСААФ на свои средства в качестве гостей решат послать на финалы победителей местных соревнований. Стремление побывать на главных соревнованиях Спартакиады, где выступят лучшие авиационные спортсмены страны, вполне естественно. Может быть, авиационным федерациям заблаговременно запросить ЦК ДОСААФ союзных республик, сколько гостей они намерены направить на финальные соревнования. Помнить надо и о местных спортсменах, о спортивной смене — кружковцах, которые в это время будут отдыхать в загородных пионерских лагерях. Принять все меры, чтобы молодежь, особенно школьная, побывала в дни финалов на клубных аэродромах. Это для нее и спортивная учеба, и полезный досуг.

Одним словом, нужна большая реклама финалов — всесоюзных чемпионатов. Красочная программа стартов. Листовки о воздушном спорте. Телепередачи о рекордсменах и чемпионах. Показательные выступления победителей. Встречи финалистов с ветеранами войны и героями труда. И все это заранее предусмотреть, организовать, подготовить, назначить ответственных лиц, отвечающих за тот или иной участок работы.

Провести заключительные соревнования Спартакиады на высоком организационном и спортивном уровне — важнейшая задача.

Чего греха таить: роль чемпионатов страны в популяризации авиационных видов спорта принижена. На аэродромах и кордодромах, кроме участников и судей, порой нет никого. И арбитры, в силу сложившихся обстоятельств (соревнования без зрителей) работают «на себя», отсутствует также радиорепортаж о том, что происходит на аэродроме, кто выступает и так далее. Плохо готовятся и другие крупные встречи, например зональные. Так, по вине организаторов прошлогодних зональных соревнований авиамоделистов в Улан-Удэ несвоевременно начинались старты; участникам не создали нормальных бытовых условий. Нельзя мириться с такими фактами.

Стремиться надо к тому, чтобы финалы VI летней Спартакиады народов СССР стали подлинными авиационными праздниками, школой мужества, проходили интересно и напряженно, в полную меру использовать их возможности для широкого обмена спортивным опытом. И дело, видимо, не только в том, чтобы преодолеть тот или иной зачетный норматив, а еще и осознать обязательную необходимость овладения военно-технической специальностью, всесторонней подготовки к армейской службе, к защите Родины. Тогда без сомнения соревнования выполнят одну из главных своих задач — послужат хорошей пропагандой воздушного спорта — важного средства воспитания и гармоничного развития молодежи. Позаботиться об этом — первейший долг комитетов и клубов ДОСААФ, спортивных федераций.

Больше напряженного труда, высокого накала творчества и инициативы общественного актива ДОСААФ! Наш долг — превзойти результаты прошлых спартакиад. Нет сомнения, что предстоящие финалы назовут новые имена, которым суждено приумножить славу советского авиационного спорта. Спартакиада, как ни одно другое соревнование, позволяет молодым дарованиям заявить о себе в полный голос. Высока честь стать победителем спартакиады, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

В ответ на заботу партии и народа авиаспортсмены оборонного Общества добьются новых успехов в труде, учебе и спорте, проявят высокие моральные качества, мужество и стойкость, постоянную готовность к защите социалистической Родины. Лучшим подарком Празднику Победы будет отточенное мастерство, новые рекорды, рост рядов воздушных спортсменов.



Сдача норм ГТО в Ставропольском аэроклубе организована на аэродроме.

На темы дня

Лето и комплекс ГТО

Одна из ярких страниц истории советского физкультурного движения связана с введением 1 марта 1972 года нового всесоюзного комплекса ГТО. Его мы по праву называем основой системы физического воспитания. Вот уже более 40 лет комплекс ГТО, как бы он ни видоизменялся и ни усложнялся, постоянно привлекает внимание молодежи. Это естественное явление, так как нормы ГТО создают возможности для всестороннего развития, приобретения практических навыков, необходимых молодому человеку в труде и при прохождении воинской службы. Главная цель ГТО — подготовка физически совершенных, активных строителей коммунизма и надежных защитников Родины. Особо важную роль комплекс ГТО играет для молодого человека, который решил стать летчиком, парашютистом или планеристом.

В большинстве авиационных спортивных клубов ДОСААФ физической подготовке и сдаче норм комплекса ГТО придается большое значение. Там созданы постоянно действующие спортивные секции, имеются комиссии по приему норм комплекса, наглядно отражается ход сдачи. Во многих клубах ведется дооборудование и совершенствование спортивной базы. А в ряде авиационных учебных организаций своими силами построили спортивные городки, которые отвечают всем требованиям для нормальной организации и проведения массовой физической подготовки личного состава аэроклуба.

В прошлом году была проведена VI заочная спартакиада по легкой атлетике, гимнастике, стрельбе и по выполнению упражнений на летно-тренировочных снарядах. В ней приняли участие постоянный состав и спортсмены всех аэроклубов и авиационных училищ.

Эти соревнования наглядно показали, что там, где к физической подготовке относятся серьезно, там и дела идут хорошо. Так, команды Волчанского авиационного училища летчиков (начальник Д. Кобец, физорганизатор В. Комеров) и Владимирского аэроклуба (начальник И. Денисов, физорганизатор В. Просвирников) заняли первые места в своих группах.

Команды Ярославского и Ставропольского аэроклубов заняли вторые места, Ульяновского и Бузулукского — третьи. Они награждены грамотами ЦК ДОСААФ СССР, а команды Волчанского училища и Владимирского аэроклуба, кроме того переходящими призами.

Следует отметить, что 90 процентов участников соревнований сдали нормы IV и V ступеней комплекса ГТО, и 30 процентов выполнили разрядные нормативы.

Особого внимания заслуживает опыт организации таких соревнований в Ставропольском аэроклубе.

В один из летних солнечных дней на аэродроме собрались инструкторы-летчики, техники, курсанты. К ним приехали семьи, родственники, знакомые. Часть из них изъявила желание померяться силами с авиаторами. После торжественного открытия начались увлекательные состязания. Подбадриваемые многочисленными зрителями, спортсме-

ны старались изо всех сил и добивались неплохих результатов. Победителям были вручены грамоты и памятные жетоны. Почти все они сдали большинство норм комплекса ГТО.

Когда официальная часть соревнований закончилась, лучшие спортсмены провели показательные выступления на батуте, лопинге и гимнастических снарядах. Так, массовая сдача норм комплекса ГТО превратилась в своеобразный спортивный праздник. В его организации деятельное участие приняли заместитель председателя Ставропольского крайкома ДОСААФ по авиации И. Морозов и начальник аэроклуба А. Лимарев.

За отличную подготовку спортивной базы, высокие результаты, показанные участниками соревнований в VI заочной спартакиаде, председатель ЦК ДОСААФ СССР Маршал авиации А. Покрышкин наградил А. Лимарева денежной премией и объявил благодарность И. Морозову. Получили также поощрения начальник Владимирского аэроклуба И. Денисов, Ярославского — И. Лысенко, физорг Ульяновского аэроклуба Н. Никитенков и другие.

Характерно, что те авиационные учебные организации ДОСААФ, которые показали хорошие результаты в спортивной работе в прошлом году, они и сейчас идут впереди. Там физическая подготовка ведется постоянно, она стала каждодневной потребностью летчиков, авиатехников, курсантов. В этих организациях спортивная база и содержание инвентаря находятся в образцовом порядке.

Однако надо признать, что с физическим воспитанием спортсменов и сдачей норм ГТО не везде дело обстоит благополучно. Особенно в худшую сторону выделяются Челябинский, Вяземский, Куйбышевский, Кинель-Черкасский и Сумской аэроклубы. Руководители этих клубов физическую подготовку считают второстепенным делом, недооценивают ее, тогда как в их и им подобных клубах, есть случаи отчисления курсантов из-за того, что они плохо переносят полеты. А ведь давно известно, что такие случаи большей частью объясняются слабой физической закалкой и недостаточной тренированностью курсантов.

Обращает на себя внимание тот факт, что в отстающих клубах штатные должности физоргов подчас занимают люди случайные, не имеющие специального образования и не способные как следует наладить эту работу. Они не реализуют средства для приобретения спортивного инвентаря, а если и купят его, то как следует не используют. В некоторых организациях спортивные снаряды годами стоят законсервированными. Вся физическая подготовка там сводится, в лучшем случае, к спортивным играм.

Бывшему начальнику Сумского аэроклуба В. Пономареву не раз указывалось на слабую постановку физического воспитания в клубе, отмечалось это и в печати, но он для себя должных выводов не сделал. В итоге Сумской аэроклуб оказался в числе отстающих. В социалистическом соревновании он занял последнее место.

Сейчас наступает лето. Большинство курсантов, инструкторов и авиатехников выедут в авиационно-спортивные лагеря. Возможностей для развертывания физкультурной работы станет больше.

Что надо сделать, чтобы сдача норм комплекса ГТО шла более организованно?

Прежде всего в клубах необходимо создать спортивные комитеты (9—11 человек), там, где нет — назначить комиссию для приема норм комплекса, организовать постоянно действующие спортивные секции и использовать каждый свободный час для тренировок.

Руководителей секций можно подобрать из инструкторов — летчиков, авиатехников или курсантов, имеющих спортивные разряды. Сдачу норм производить планово, заранее готовиться к этому мероприятию. На соревнования привлекать максимум людей, проводить их лучше в выходные дни, торжественно. По возможности надо использовать и время срыва полетов.

Практика показывает, что в ряде мест, где поблизости нет бассейнов, рек и водоемов, встречаются трудности со сдачей норм по плаванию. В связи с этим руководители отдельных аэроклубов начали строительство простейших открытых плавательных бассейнов. В Калужском авиационном техническом училище построили плавательный бассейн, и это в значительной степени помогло добиться, что все до единого курсанта сдали нормы ГТО.

В целях предупреждения спортивного травматизма не допускать занятий, а тем более соревнований, на необорудованных площадках, неисправных снарядах, без страховки, а также без ответственных лиц.

Если в клубе окажутся курсанты, не успевающие по физической подготовке и не способные выполнить нормы комплекса ГТО, за ними следует установить медицинский контроль и оказать помощь.

Ни один авиационный спортсмен не может быть допущен к соревнованиям, если он не имеет значка ГТО!

И. КРИШКЕВИЧ,
старший инспектор
физической подготовки
Управления авиационной подготовки
и спорта ЦК ДОСААФ СССР

Спортивная хроника

Изменение в кодексе ФАИ

Международная авиационная федерация внесла существенное изменение в правила соревнований по кордовым скоростным моделям самолетов. Оно гласит: «Не разрешается никакое соединение двух корд вместе между точкой выхода корды из крыла модели и точкой, находящейся на 300 мм от ручки управления». Это правило вступило в силу с 1 января 1975 года.

Тренировочный сбор в Фергане

В Фергане состоялся первый в этом году десятидневный учебно-тренировочный сбор кандидатов в команду СССР, которой осенью предстоит выступать в Болгарии на мировом чемпионате по моделям свободного полета. Целью сбора явились проверка техники, а также новой методики подготовки, отбора и формирования сборных команд. Так, во время зачетных запусков отдельно отрабатывались такие элементы, как взлет модели, переход со взлета на планирование, планирование с помощью лера и так далее.

Руководили сбором тренеры В. Еськов и В. Зенкович.

На первенство Литвы

66 юных спортсменов привлекли IV республиканские соревнования по комнатным моделям первого, второго и третьего классов.

Командное первенство четвертый год подряд выиграли авиамоделисты станции юных техников г. Алитуса (тренер П. Даукас). У победителей — 1572 очка. Вторые и третьи — юные техники из г. Паневежиса и Каунасского дворца пионеров — 1331 и 1194 очка.

Чемпионами Литвы стали: И. Баублис (Паневежис), К. Матулевичюс, (Каунас) и Л. Жваляускас (Алитус), набравшие соответственно 389, 703 и 414 очков.

А. ПРАНСКЕТИС,
инженер-авиамоделист
авиаспортклуба

Что? Где? Когда?

ПАРАШЮТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Зональные соревнования Российской Федерации в зачет VI летней Спартакиады народов РСФСР: Северо-Западная — Ярославль, Северо-Восточная — Горький, Северо-Кавказская — Орджоникидзе, Сибирская—Кемерово, Центральная — Коломна, Юго-Восточная — Пенза, Уральская — Свердловск, Западная—Брянск, с 14 по 19 июня.

Финал VI летней Спартакиады народов РСФСР и XV чемпионат РСФСР — Тула, с 29 июня по 5 июля.

Финал VI летней Спартакиады народов СССР и XXI чемпионат СССР—Вильнюс, 2—9 августа.

Личное первенство парашютистов на кубок имени В. Крестьянникова — Узбекистан, ноябрь.

* * *

Международные товарищеские соревнования команд социалистических стран — Чехословакия, 1—12 августа.

Товарищеская встреча парашютистов Болгарии и Советского Союза — Болгария, июнь.

Первый чемпионат Европы — Порторож (Югославия). 20 сентября — 4 октября.

Международные соревнования по парашютному многоборью — Болгария, 25 августа — 8 сентября.

Товарищеская встреча спортсменов СССР и Корейской Народно-Демократической Республики — КНДР, сентябрь.

ПОДГОТОВКА К СОРЕВНОВАНИЯМ

Отличительная черта современного спорта — непрерывное совершенствование методики подготовки спортсменов. В ней можно отметить несколько характерных особенностей, свойственных в той или иной степени всем видам спорта: ранняя спортивная специализация; тщательный отбор; высокие тренировочные нагрузки; первоначальная разносторонняя физическая и техническая подготовка; рост требований к морально-волевой и психологической подготовке.

Последнее требование особенно важно, ибо напряженную тренировку в течение многих лет может выдержать лишь исключительно волевой и целеустремленный спортсмен, способный сознательно подчинить свои жизненные интересы и свой режим достижению побед в соревнованиях.

●

Основными задачами спортивной тренировки являются: воспитание физических качеств (силы, выносливости, ловкости, гибкости); повышение функциональных возможностей организма; систематическое и последовательное совершенствование спортивной техники; целенаправленное воспитание психических и морально-волевых качеств, обеспечивающих максимальную концентрацию усилий спортсмена в моменты тренировок и соревнований; приобретение теоретических знаний, опыта, позволяющих наиболее рационально строить тренировку и избирать правильную тактику во время соревнований.

Этим задачам должны способствовать и основные виды подготовки спортсменов. В самолетном спорте к ним следует отнести физическую, техническую (летную), тактическую, теоретическую, психологическую и морально-волевую.

Не станем останавливаться на перечисленных видах, так как каждый из них представляет специальную тему. Хотелось бы сосредоточить внимание на непосредственной подготове спортсменов-летчиков к соревнованиям, дать некоторые советы их тренерам.

Подбирая спортсмена для участия в соревнованиях разных масштабов, тренер должен руководствоваться такими требованиями, как перспективность (не менее 6—8 лет); летная подготовка; спортивные результаты; возможность без больших препятствий заниматься спортом; состояние здоровья (без ограничений); физическая подготовка (занятие спортом — спортивные игры, гимнастика, акробатика, плавание, легкая атлетика); рост (желательно не более 1 м. 80 см); вес — соответствует росту, отношение к самолетному спорту, спортивная страсть; психологическая подготовка, морально-волевые качества (дисциплинированность, умение подчинить свои интересы интересам команды, соблюдение морально-этических норм поведения); теоретическая и политическая подготовленность.

Если не учесть этих требований с самого начала, тренеру потом придется потратить много времени и сил на воспитание необходимых качеств. Особенно много хлопот доставляет спортсмен, который показал некоторые успехи на соревнованиях, но не выработал нужных навыков.

Обычно, пройдя трехгодичное обучение в клубе, спортсмен-летчик должен налетать около 100 часов и сдать нормативы 1 разряда. После этого он имеет возможность попасть в сборную команду области, республики, а в дальнейшем — кандидатом в сборную СССР.

Программа подготовки этой категории спортсменов-летчиков составляется на основе Положения о соревнованиях, к которым готовятся участники, руководствуясь документами, регламентирующими летную работу в ДОСААФ.

Опыт показал, что для достижения хороших результатов спортсмену в дальнейшем необходимо давать налет около 80 часов в год. Летать он должен систематически в течение всего года под квалифицированным руководством тренера.

●

Прежде чем приступить к выполнению комплексов программы соревнований, в начале необходимо отработать отдельно все фигуры в следующей последовательности.

Управляемые фигуры — горизонтальные, под углом 30°, 45°, 60° вверх и вниз, на вертикали.

Штопорные фигуры — горизонтальные, на углах, на вертикали.

Обратный пилотаж (для сборной СССР) — прямолинейный полет, развороты, виражи, штопоры, петли (на углах, на вертикали).

Виражи с бочками — отдельно, с прямого полета внутренние 4, 3, 2 бочки; с прямого полета внешние 4, 3, 2; с перевернутого полета внутренние 4, 3, 2; с перевернутого полета внешние 4, 3, 2.

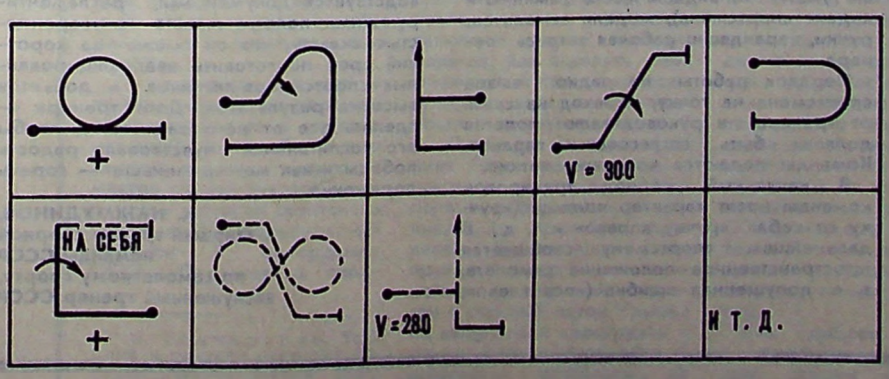
Отрицательные бочки (для сборной СССР) — горизонтальные, на углах 30°, 45°, 60°; на вертикали.

Приступая к тренировкам по программе конкретных соревнований, в начале со спортсменами изучается техника выполнения всех фигур, входящих в комплекс. Составляется график расхода высоты, места пилотажа. Затем проводится тренаж в кабине самолета. Во время тренажа отрабатываются элементы — работа с арматурой в кабине; распределение внимания при выполнении фигур; действие рулями; покидание самолета с парашютом на разных высотах и разными методами. Такие тренажи проводятся ежедневно.

Спортсменам сборной СССР мы рекомендуем специальные упражнения для вестибулярного аппарата и пресса (стойка на руках, на перекладине), дыхательные упражнения, применение широких ремней, отработку позы в кабине (чуть нагнуться вперед), правильное использование привязных ремней.

После того, как спортсмен научится хорошо выполнять отдельные фигуры (это определяется тренером в контрольно-показательном полете на двухместном самолете), он приступает к отработке связок из 4—5, 8—10 фигур на высотах 1000—1500 м, с одновременным уточнением расхода высоты и, наконец, комплекса в целом.

Каждый спортсмен должен иметь рабочую тетрадь, альбом для заданий над точкой, модель самолета, таблицу размером около 10—12 см в длину и 8—10 см в ширину (см. рис.), помогаю-



щую лучше запомнить последовательность выполнения упражнений.

Для разбора полетов рекомендуется пилотажный комплекс нарисовать на большом листе бумаги, а также составить схему захода при различной силе ветра.

●

Первые полеты выполняются под руководством тренера с использованием радио над точкой с высоты 1500 м до 600 м. По мере достижения успехов высоту можно снижать (1400—500; 1300—400; 1200—300 и т. д.). Если Положением о соревнованиях нижний предел устанавливается в 200 м, то на тренировках он должен быть не ниже 300 м. В зонах высота предусматривается инструкцией по производству полетов на данном аэродроме. Контроль осуществляется барографом и зрительно.

На каждый полет дается конкретное задание с учетом повторения отдельных фигур и связок, которые ранее не получались.

За выполнением полета над точкой тренер ведет непрерывный контроль. Замечания записывает в альбом спортсмена. За летающим в зоне наблюдают свободные от полетов спортсмены.

Следующий этап — отработка комплекса по месту пилотажа. Это не значит, что спортсмен ранее не должен придерживаться определенных границ. Взлет, наборы высоты, выдерживание времени и заходы контролируются в каждом полете.

Практика показала, что тот спортсмен-летчик, который сохраняет место пилотажа, и фигуры выполняет хорошо. Связано это с тем, что над «крестом» легче ориентироваться, следовательно, спортсмен имеет возможность больше уделить внимания другим элементам полета.

Поначалу, чтобы научиться точно выдерживать место над точкой, спортсмен начинает пилотаж при встречном ветре. В этом случае важно рассчитать заход, а в процессе пилотажа выполнять контрольные фигуры в определенном месте. В случае необходимости делаются протяжки, меняется характер выполнения фигур (по ветру энергичное, а на ветер плавное). При заходе и в процессе комплекса тренер по радио уточняет темп и место выполнения каждой фигуры.

Заключительный этап — шлифовка всего комплекса (качество, высота, место). На этом этапе тренер использует магнитофон и альбом для записи ошибок, внимательно следит за упущениями спортсмена, дает ему короткие замечания. Подробный разбор делается на старте после посадки.

●

Периодически проводятся соревнования спортсменов команды. Их цель — выявить сильных, вскрыть недостатки в выполнении комплекса. Попутно отрабатываются действия при нехватке высоты, на случай пропуска или нарушения очередности выполнения фигур, ограниченной видимости и появления отдельной облачности. Важно, чтобы на них соблюдались требования предстоящих соревнований, подводились итоги и определялись места.

При проведении соревнований тренер должен быть объективным, создавать одинаковые условия. Если подготовка участников команды неодинакова, желательно разбить их на несколько равнозначных групп.

Тренер помогает спортсмену своими замечаниями по радио только в исключительных случаях, когда допускаются грубые ошибки, записывает их в альбом, а затем уже на разборе полетов вскрывает причины. Тщательному анализу подвергаются случаи нарушения безопасности полетов (повышение перегрузок и скорости), требований Положения о соревнованиях.

В процессе тренировок большое значение имеет использование радио. Оно резко сокращает время, а главное повышает качество отработки фигур. Ведь тренеру с земли лучше видны любые отклонения. С помощью радио он помогает исправлять ошибки. А это иногда важнее, чем устное объяснение на земле.

Еще до полетов спортсмен обязан знать, какие команды будут подаваться по радио и как на них правильно реагировать. Научит этому тренер.

Рабочее место тренера находится недалеко от стартового командного пункта. На рабочем месте должны быть: стол, скамейка, шезлонг, радиостанция (проверить четкость двусторонней связи); магнитофон; копия плановой таблицы с отметкой очередности вылета на точку, альбомы спортсменов с заданием (указать на видном месте фамилию и индекс спортсмена); модели самолетов; ручки, карандаши; рабочая тетрадь тренера.

Порядок работы по радио, вызов спортсмена на точку, переход на связь от тренера к руководителю полетов должны быть согласованы заранее. Команды подаются короткие, четкие.

В начальный период тренировок команды носят характер помощи («ручку от себя», «ручку вправо» и т. д.). В дальнейшем спортсмену сообщается пространственное положение самолета, т. е. допущенная ошибка («ось влево», «на спине» и т. д.), и он сам анализирует и исправляет ее.

По мере совершенствования техники пилотирования спортсмена, помощь с земли становится незначительной. Тренер большое внимание уделяет записям ошибок в альбом и их разбору на земле.

На стадии шлифовки комплекса большую помощь тренеру оказывает магнитофон. На ленту магнитофона записываются все ошибки (до мелочей), на которые тренер укажет спортсмену от начала и до конца комплекса. Желательно иметь кассету на каждого участника. Периодически тренер «ведет» спортсмена по радио по всему комплексу (начиная с захода и кончая последней фигурой).

Большую пользу приносят показательные полеты над точкой ведущих спортсменов (как эталонное выполнение комплекса) с комментариями тренера. В этом случае остальные участники команды находятся на старте.

Чтобы добиться хороших результатов на соревнованиях, необходимо постоянно совершенствовать методику подготовки спортсменов, учитывать опыт работы других тренеров, даже по иным видам спорта. Литература в помощь тренеру и спортсмену есть — и ею необходимо пользоваться в своей работе. Желательно установить тесный контакт с комитетами физкультуры и спорта областей и республик.

Если тренер любит свою работу, совершенствует методическую и летную подготовку, проявляет заботу и твердую требовательность к спортсменам, руководствуется документами, регламентирующими полеты, можно с уверенностью сказать, что он сможет за короткий срок подготовить квалифицированных спортсменов-летчиков и добьется высоких результатов. Долг тренера — сделать все от него зависящее, чтобы его воспитанники чувствовали радость победы и как можно меньше — горечь поражения.

К. НАЖМУДИНОВ,
старший тренер сборной команды СССР по самолетному спорту, заслуженный тренер СССР

Читайте в следующем номере

- **ПАРАД ПОБЕДЫ.**
- **ПУЛЯМИ ПРОБИТЫЕ, КРОВЬЮ ОБАГРЕННЫЕ.**
  Обмен комсомольских билетов в организациях ВЛКСМ.
- **VI ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА — НА МАРШЕ.**
  Ведущая сила — коммунисты.
  Из опыта работы Волгоградского аэроклуба по проведению Спартакиады.
- **СДАЧА НОРМ ГТО.**
  На стартах — авиационные спортсмены.
  Советы участникам Спартакиады.
- **ВОСПИТАННИКИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА.**
  Творчество.
- **ЧИТАТЕЛЬ ПРОДОЛЖАЕТ РАЗГОВОР.**
  Групповым полетам на планерах — права гражданства.
- **САМОЛЕТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.**
- **ЧИТАТЕЛЬ СПРАШИВАЕТ — РЕДАКЦИЯ ОТВЕЧАЕТ.**
  «Сирена» — электроника и автоматика в Аэрофлоте.
- **ПОИСКИ И НАХОДКИ.**

ЧЕЛОВЕК ЯРКОЙ СУДЬБЫ

Чем дальше отодвигаются от нас суровые дни войны, тем дороже становится каждый новый факт, каждая новая деталь, напоминающие о подвигах героев, — этими словами Героя Советского Союза Б. Е. Осадчего хочется начать рассказ о новой книге, выпущенной Издательством ДОСААФ.*

Ее герой — замечательный летчик, гвардии майор И. Д. Овсянников. За время войны Овсянников совершил более трехсот боевых вылетов. Летал днем и ночью, в сложных метеорологических условиях. Не один раз выполнял ответственные задания, связанные с вылетом в тыл противника. Это был мужественный и отважный воин, человек большой души, чуткий и внимательный. В боях за Крым И. Д. Овсянников повторил подвиг Н. Гастелло.

О дерзких полетах И. Овсянникова не один раз писала в те дни армейская газета. Часто в бою он шел на риск, но делал это всегда сознательно, осмысленно. Сам Иван Демидович писал: «Если боевая обстановка требует риска, летчик всегда должен идти на это. Но при этом он должен хладнокровно, расчетливо думать, не горячиться. Дерзость в бою, готовность идти на риск дают летчику большие преимущества. Однако для победы в воздухе нужно обладать не просто навыками кустаря, а подлинным мастерством штурмовых ударов». Подвиг требует не только личной отваги, находчивости и хладнокровия, но прежде всего — мысли. И в бою, и на земле воздушный боец обязан думать. Вот таким думающим летчиком и был Овсянников.

Книга И. Шарончикова особенно привлекает читателя тем, что дает возможность увидеть не только, как воевал летчик Овсянников, но и над чем задумывался Овсянников — командир, что ненавидел, за что боролся и во что верил Овсянников—коммунист. Дело в том, что в начале сорок четвертого Иван Демидович передал автору книги, тогда политработнику, свои фронтовые записки. «Может, пригодятся. Ведь молодежи будет интересно узнать, как сражались их отцы и деды с фашистами», — писал он. Эти записки автор широко использовал в работе над книгой.

Не менее интересна и первая часть книги, рассказывающая о детстве и юности воспитанника комсомола и патриотического оборонного Общества. Комсомолец двадцатых годов Ваня Овсянников боролся за новую жизнь в деревне, был членом бюро райкома комсомола, пионерским вожаком. После службы в армии поступил в Ейскую авиационную школу. Его хорошо помнят авиационные спортсмены старшего поколения — Овсянников работал в Центральном аэроклубе имени В. П. Чкалова, в Управлении авиации Центрального Совета Осоавиахима. И все время Иван Демидович продолжал учиться, совершенствовал свое летное мастерство, освоил 11 типов самолетов и 12 типов планеров. Незадолго до начала войны И. Д. Овсянников был назначен начальником республиканского аэроклуба в Литве. Отсюда и начался его путь военного летчика...

Книга «Вечно молодые» рассказывает о человеке судьбы яркой, неповторимой и одновременно столь обычной для молодой Советской страны. Именно у таких людей, как коммунист Овсянников, нужно учиться преданности любимому делу и Родине.

Т. ВИКТОРОВА

* И. Шарончиков. Вечно молодые. Издательство ДОСААФ. 1974. 126 стр. 19 коп.

ОПЫТОМ ДЕЛИТСЯ МАСТЕР

Не странно ли в наш атомный, космический век присутствие на морской глади парусных судов, а в небе — безмоторных планеров? Никакого противоречия здесь нет. Ведь и по сей день будущих моряков обучают на шлюпках и яхтах, а молодые авиаторы первоначальный опыт нередко приобретают на крыльях без мотора.

О планерном спорте и летном мастерстве увлеченно рассказывает в недавно изданной книге «Техника и тактика парящих полетов»* мастер спорта Виктор Гончаренко — ветеран советского планеризма, неоднократный чемпион и рекордсмен СССР. Пролетав на спортивных, учебных и десантных планерах разных типов свыше тридцати лет, он приобрел богатый опыт и считает своим долгом помочь новичкам «побыстрее освоить вершины мастерства и практическими советами и рекомендациями, учитывая специфику подготовки спортсменов - планеристов, подсказать им верные пути к этим вершинам».

Автор подчеркивает, что без прочной теоретической базы надеяться на успех не только на соревнованиях, но даже в тренировочных полетах невозможно. Базируясь на опыте известных мастеров этого вида спорта и своем собственном, он дает начинающим пилотам советы, как соединять теорию с практикой, как методически последовательно осваивать технику и тактику парящих полетов, как закалять себя физически и психологически, предостерегает от поспешности и самоуверенности.

...Однажды на соревнованиях беда приключилась с опытным спортсменом. Идя первым к финишным полотнищам, он пренебрег правилами безопасности и направил планер на максимально допустимой скорости в сильный поток. Крылья не выдержали перегрузки и начали разрушаться. «Финишировать» пришлось... на парашюте.

Планер — выносливый аппарат. На нем можно подниматься в заоблачные дали, развивать большую скорость, выполнять фигуры высшего пилотажа. Но он требует внимания к себе. Тщательный уход за планером, — пишет автор, — «своевременные регламентные работы, выполнение всех технических инструкций и требований — залог того, что планер не подведет нас никогда в полете даже в самых трудных ситуациях».

В книге много интересного, поучительного и для начинающих планеристов, и для инструкторов, и для спортсменов высших разрядов. Подробно описаны восходящие потоки и их рациональное использование, техника и тактика групповых полетов, особенности движения способом дельфин, парение в динамических и волновых потоках, использование термиков, посадка на ограниченную площадку. Рисунки и схемы, сделанные по эскизам неоднократного рекордсмена СССР, мастера спорта Анатолия Коваля, помогают читателю нагляднее представить то, о чем говорит автор.

Как доброе напутствие молодым звучат завершающие строки книги: «Как только овладеете техникой и тактикой подоблачных полетов, знайте, что в облаках прячутся еще огромные резервы. И это резервы высоты и скороподъемности потоков, а следовательно, и скорости и дальности полета. Только овладев в совершенстве полетами в облаках, сможете стать мастерами международного класса и посягать на самые грандиозные расстояния и рекорды».

В наши дни планерный спорт во многих странах находит все больше и больше почитателей. Проводятся национальные и международные планерные состязания, мировые чемпионаты. Полеты по 500-километровому треугольному маршруту, разыгранные впервые планеристами социалистических стран в 1962 году, стали ныне обычным явлением. Автор говорит о необходимости дальнейшего повышения мастерства советских планеристов, массовости этого вида спорта. А для этого в нашей стране есть все условия. Способствовать этому будет и вышедшая в свет книга. Тем более, что литература по этому вопросу выпускается крайне редко. Жаль, что «Техника и тактика парящих полетов» издана таким небольшим тиражом — 14 тысяч экземпляров.

Л. ЧЕРНОУСЬКО

* В. Гончаренко. Техника и тактика парящих полетов (практические советы). Изд. ДОСААФ, 1974, 232 стр. 1 руб.

ТРЕНИРОВКА СКОРОСТНИКА

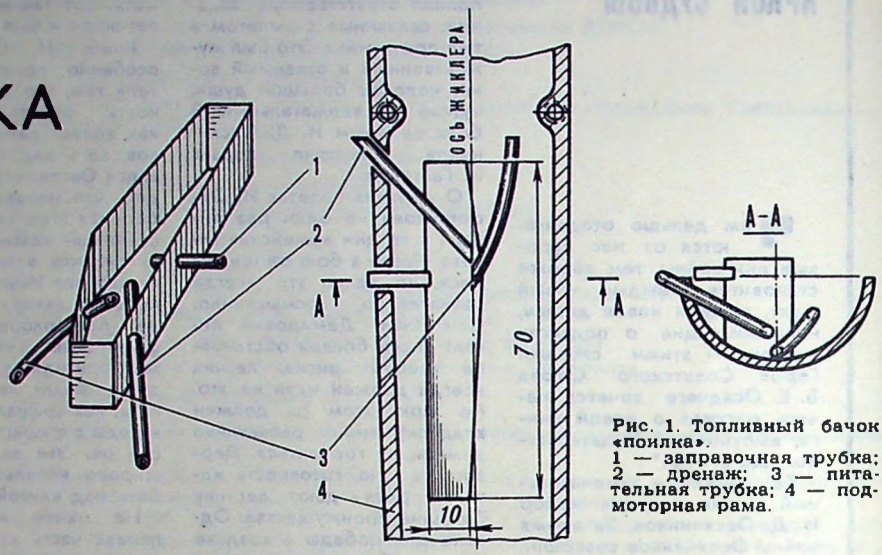


Рис. 1. Топливный бачок «поилка».
1 — заправочная трубка; 2 — дренаж; 3 — питательная трубка; 4 — подмоторная рама.

Стабильность выступления скоростника на соревнованиях, то есть при любых погодных условиях и в острой борьбе, показывать высокий результат, прежде всего зависит от высокой тренированности, психологической подготовки и хорошего знания техники. Побеждает тот, чье мастерство выше.

Конечно, большую роль играет наличие мощного двигателя и совершенство конструкции модели. Но эти факторы не решающие. Очень часто, даже на крупных соревнованиях, мы становимся свидетелями того, как спортсмены, модели которых оснащены мощными двигателями, довольствуются скромными показателями: они либо не справляются с высокой скоростью полета своей модели, либо их подводят технические отказы.

Успех достигается напряженной тренировкой. Она включает освоение и совершенствование техники пилотирования, отладку систем модели и накопление опыта регулировки двигателя. Важно обеспечить надежную, безотказную работу механизмов, систем и стартового оборудования.

К тренировочным запускам я тщательно готовлю стартовое оборудование. От стартовой тележки, например, зависит надежный взлет модели при любой скорости разгона и любом покрытии кордодрома. Аккумулятор должен быть заряжен и оснащен индикатором напряжения, в особенности при эксплуатации свечей типа «СОХ», замена которых требует разборку двигателя. Иметь надо фильтр для предотвращения засорения бачка, необходимый инструмент и надежный стартер.

Перед запуском выбираю правильную высоту вилки пилона, но таким образом, чтобы при пилотировании модели идти по минимальному кругу, вплотную к вилке, не сгибаясь. Все тренировочные полеты провожу только на вилке, отсутствие которой не позволит точно отрегулировать режим работы двигателя и определить истинную скорость.

Следует не забывать, что модель не сразу, а с некоторым опозданием реагирует на отклонение руля высоты (около полукруга). Поэтому при пилотировании команды подаются с некоторым опережением. Например, модель летит вверх, в верхней точке траектории отклоняю руль высоты вверх и резко возвращаю в нейтральное положение, модель выходит в горизонтальный полет. Управление — быстрыми движениями кисти руки. Такие навыки приобретаются в ходе тренировочных запусков. Параллельно с освоением и совершенствованием техники пилотирования идет отладка в полете систем и механизмов.

Теперь об особенностях регулировки системы питания модели, оснащенной резонансной выхлопной трубой.

Для начала надо знать длину трубы. Ее определяю расчетным путем и уточняю по статистическим данным. Отверстие дренажной трубки в бачке устанавливаю по оси жиклера

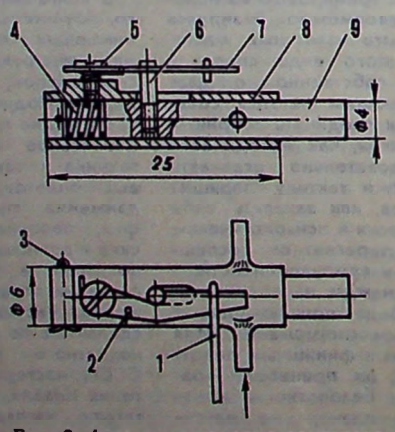


Рис. 2. Автомат остановки двигателя.
1 — тяга от главной качалки; 2 — прижимная пружина; 3 — шплинт; 4 — рабочая пружина; 5 — винт; 6 — упор; 7 — качалка; 8 — корпус; 9 — шток.

(винт с условным шагом 160 мм). На «обогащенном» режиме модель взлетает. Если в полете при ее раскрутке двигатель не входит в режим, заглушаю его, воспользовавшись автоматом остановки (рис. 2).

При последующих запусках регулировкой подачи смеси в карбюратор ввожу двигатель в режим. Когда же это не удается, приходится перерегулировать топливный бачок. Каким образом? Двигатель «богатится» в воздухе — выдвигаю бачок из круга, «беднится» — смещаю в круг относительно оси жиклера (рис. 1). Затем приступаю к дальнейшему подбору винта, чтобы при увеличении его шага был прирост скорости, а режим работы двигателя оставался устойчивым. Рекомендовал бы диаметр винта изменять в пределах 145÷155 мм.

При регулировке системы питания и резонансного выхлопа двигателя учитываю степень сжатия, которая зависит от объема камеры сгорания (0,32÷0,36 см³). В зависимости от климатических условий и конкретных характеристик резонансной трубы объем камеры может изменяться к нижнему или верхнему пределу.

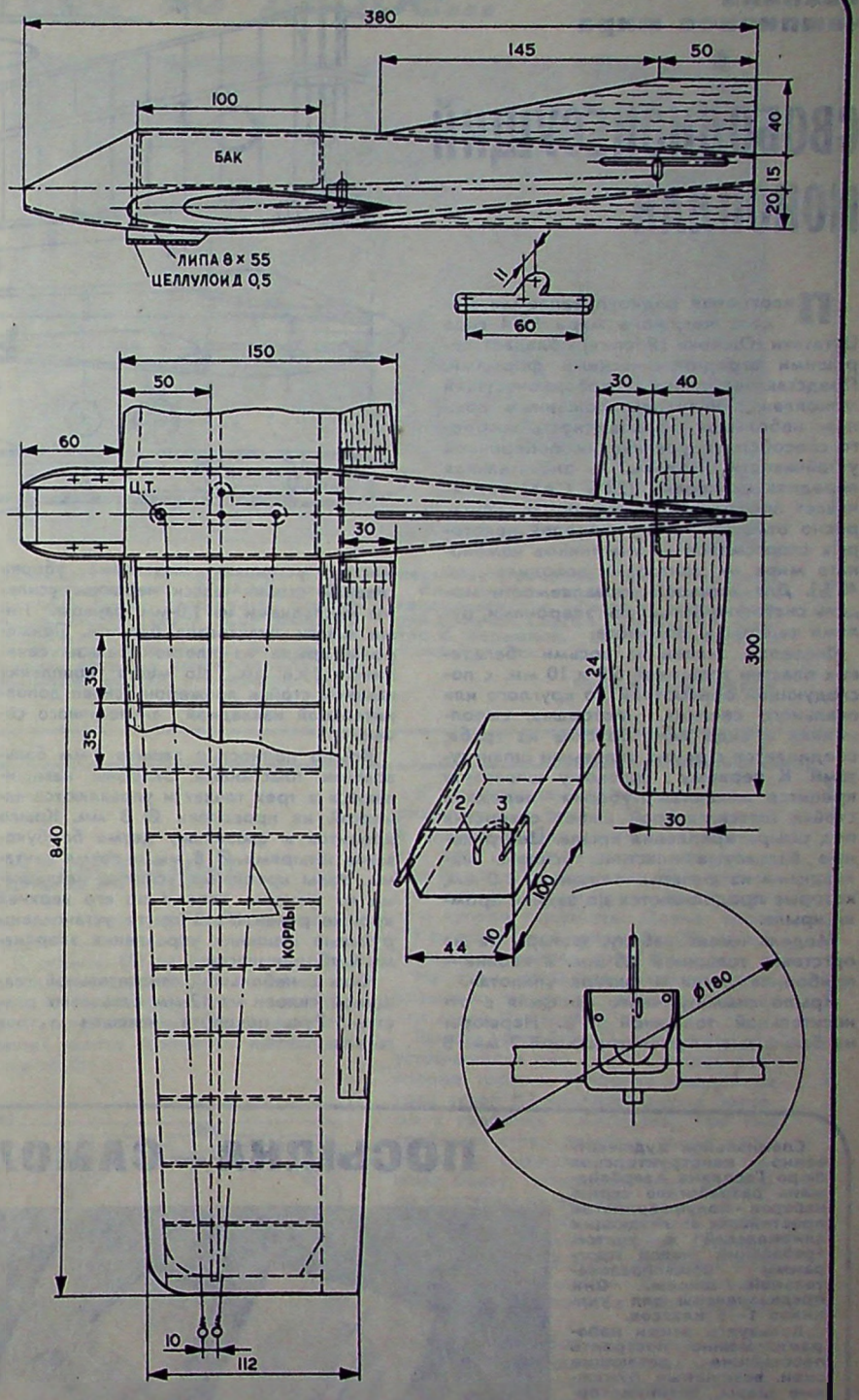
Если после трех-четырех взлетов не удается достигнуть желаемого результата, то нет смысла иглой жиклера подбирать режим работы двигателя. Нужно найти причину неудачи и устранить ее. Это значительно сократит количество тренировочных полетов.

Чтобы экономить тренировочное время и ресурс двигателя, крайне необходим автомат остановки двигателя, особенно в период соревнований.

С. КАРПЕЛЬ,
мастер спорта СССР, четырехкратный чемпион Советского Союза по скоростным моделям самолета

Харьков

МОДЕЛЬ ВОЗДУШНОГО БОЯ



Наша модель (см. рис.) изготовлена по такой схеме, которая позволяет сочетать ее высокую скорость полета с хорошей маневренностью. Для постройки использован ряд материалов. Лонжерон крыла из сосны, моторама — из граба. Фюзеляж из бальзовых пластин толщиной 3 мм и плотностью 0,08 г/см³, имеет два шпангоута: передний — из 3-мм фанеры, задний, сразу после бака — бальзовый.

Для удобства сборки склеиваются эпоксидной смолой К153 последовательно: моторама с одним шпангоутом, боковины фюзеляжа, передняя и задняя кромки (клей ЭПВА), а затем набирается крыло. Далее врезается лонжерон, устанавливается управление и вклеиваются киль и стабилизатор.

Особое внимание следует обратить на то, чтобы не было перекосов углов руля высоты и закрылков. После их устранения фюзеляж снизу и сверху зашивается бальзовыми пластинами толщиной 3 мм. Теперь модель можно обработать шкуркой.

Крыло — трапециевидной формы, сравнительно тонкого симметричного 13-процентного профиля. Лонжерон — двухполочный, сосновый; сечение кромок у корня 6×4 мм, на конце 3×2 мм. Нервюры из бальзы толщиной 2 мм и плотностью 0,12 г/см³; передняя и задняя кромки из бальзы плотностью 0,08 г/см³.

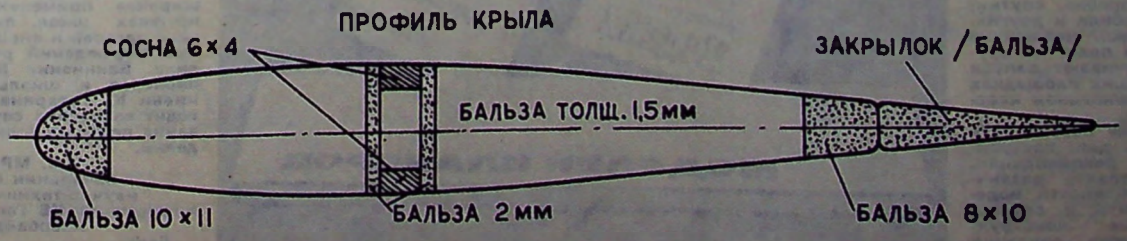
Стабилизатор и киль изготовлены из бальзовых пластин толщиной 4 мм и плотностью 0,08 г/см³. Кабанчики закрылков и руля высоты витые из стальной проволоки ОВС ⌀ 1,5 мм, высота их соответственно 17 и 12 мм. Качалки из двухмиллиметрового дюралюминия Д16Т.

Бак спаян из пермолоя 79НМУ–0,15 мм, предварительно отожженного в вакуумной печи. Питание двигателя — под давлением, создающимся через заднюю крышку картера. Трубки: 1 — питательная, 2 — наддув, 3 — дренаж.

На модели устанавливались двигатели с калильным зажиганием конструкции мастера спорта В. Щепоткина и «Супер-Тигре—20/15». Модель развивает скорость 145—160 км/час.

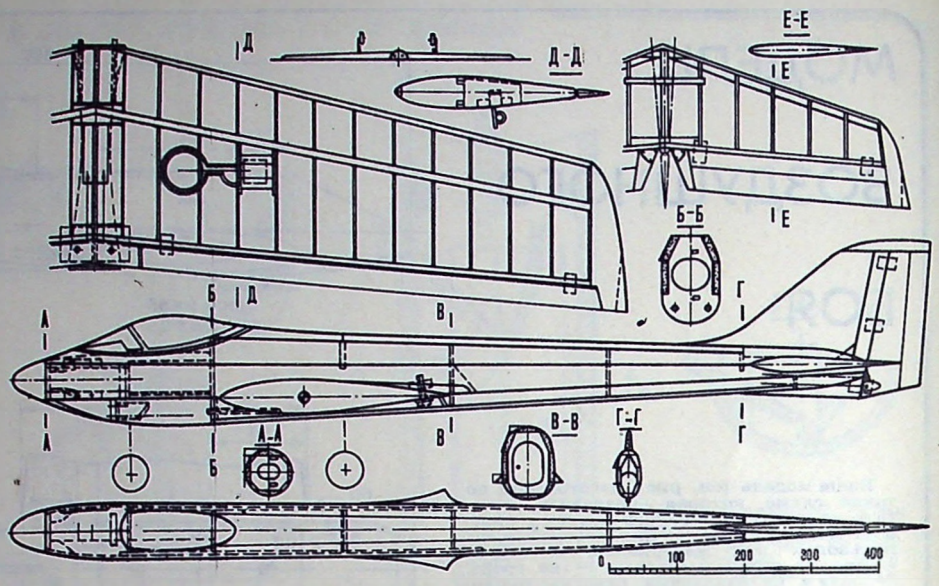
Площадь крыла — 11 дм²; стабилизатора — 1,75 дм², несущая площадь — 12,75 дм², полетный вес — 370 г, нагрузка — 29 г/дм².

В. НЕБУВАЙЛО, Б. ЩЕПОТКИН,
мастера спорта, чемпионы Советского Союза 1973 года.
Крымская область



Техника чемпионов мира

СВОБОДНОНЕСУЩИЙ МОНОПЛАН



Пилотажная радиоуправляемая модель чемпиона мира 1974 года Цугатаки Юшиоки (Япония) обладает хорошими аэродинамическими формами. Представляет собой свободнонесущий моноплан с низкорасположенным крылом, небольшая стреловидность которого способствует увеличению поперечной устойчивости модели, а значительная передняя центровка (23% САХ) увеличивает продольную устойчивость. (Интересно отметить, что у моделей некоторых спортсменов — участников чемпионата мира — центровка доходила до 40%). Для хорошей управляемости модель снабжена большими элеронами, рулями высоты и поворота.

Фюзеляж склеен из восьми бальзовых пластин толщиной 5,8 и 10 мм, с последующей обработкой до круглого или овального сечения. Моторама, выполненная в виде двух брусков из граба, соединяется с двумя силовыми шпангоутами. К первому силовому шпангоуту крепится механизм уборки передней стойки шасси, второй имеет отверстия под штыри крепления крыла. Центральные бальзовые пластины усилены накладками из фанеры толщиной 1,0 мм, которые продолжаются до задней кромки крыла.

Модель имеет кабину, фонарь ее из оргстекла толщиной 1,5 мм. В кабине — приборная доска и фигура «пилота».

Крыло симметричного профиля с относительной толщиной 15%. Нервюры из бальзовых пластин толщиной 2 мм. В месте установки механизма уборки главной стойки шасси нервюры усилены накладками из 1,0-мм фанеры. Ниша шасси окантована бальзой. Лонжероны крыла из плотной бальзы сечением 12×6 мм. До места крепления главной стойки лонжерон усилен дополнительной накладкой аналогичного сечения.

Крыло полностью зашито 2-мм бальзовыми пластинами. Элероны навешиваются в трех точках и управляются качалкой из проволоки Ø 3 мм. Крыло крепится к фюзеляжу двумя бамбуковыми штырями Ø 8 мм и двумя винтами. Узлы крепления усилены накладками из фанеры. Угол V по его верхней кромке равен 0°. В крыле установлены рулевые машинки управления элеронами и уборки шасси.

Киль с небольшой относительной толщиной склеен из 12-мм бальзовых пластин. Руль поворота навешан в трех точках.

Стабилизатор — безлонжеронной конструкции, полностью зашит 1,5-мм бальзовыми пластинами. В центре усилен накладками из плотной бальзы. Передний стрингер стабилизатора Т-образного сечения. Каждая половина руля высоты навешана в трех точках и имеет индивидуальный привод от рулевой машинки. Относительная толщина профиля стабилизатора 10%.

Двигатель «Enya-60» 10 см³, снабженный карбюратором ЯМАДА. Спортсмен использовал топливо с 45% нитрометана. Это обеспечило дополнительный прирост мощности, по сравнению с серийными двигателями.

Основные технические данные модели: размах крыла — 1630 мм, длина модели — 1400 мм; площадь крыла — 45 дм²; полетный вес — 3350 г.

В. МЯКИНИН,
мастер спорта СССР международного класса

Дубна

ПОСЫЛКА — САМОЛЕТ



Специальное художественно - конструкторское бюро Госплана Азербайджана разработало серию наборов - полуфабрикатов простейших летающих авиамоделей с учетом требований новой программы общеобразовательной школы. Они предназначены для учеников 1—5 классов.

Пользуясь этими наборами, можно построить простейшие летающие змеи, воздушные бумажные шары, резиномоторные модели самолета, вертолета, ракеты, космического корабля, спутника, аэромобиля и других. Малый вес, небольшие размеры и полет по кругу обеспечивают запуск на небольших площадках и даже в школьном классе.

В каждом наборе есть материалы для постройки, даны рекомендации, как изготовить различные по сложности модели, изменить и создать собственные конструкции, а также описания игр и соревнований юных техников.

Основная ценность наших наборов в том, что они, прививая детям любовь к труду, в то же время уводят их с нежелательного пути слепого копирования.

Наборы-посылки укладываются в художественно оформленные коробки. Основные материалы для изготовления моделей: промышленные отходы бумаги, картона, сосновых реек, шпона, жести и проволоки.

Наши наборы нашли широкое применение в кружках школ, пионерских лагерей и внешкольных учреждений республики. Бакинский Дворец пионеров и школьников имени Ю. Гагарина проводит городские соревнования по простейшим моделям.

Э. МРАВЯН,
начальник отдела научно-технической информации КБ Госплана Азербайджана

Баку

А у нас во дворе...

Дом № 6 по Пушкинской улице Симферополя... То ли судьба позаботилась о том, чтобы в этом доме поселились люди деятельные и активные, то ли планировка района располагала к тому, чтобы жильцы задумались, как приспособить жилые корпуса к спортивным нуждам детворы, создать условия для активного отдыха, кружковой работы здесь же во дворе, под родительскими окнами.

На помощь пришли инструктор спортивно-массовой работы Н. Боголей и другие работники ЖЭКа № 4 Центрального района города, активисты ДОСААФ. Было выделено помещение. Затем изучили запросы и склонности детворы. А вдруг кружки не так уж и нужны... Оказалось, очень нужны, ребята после школы охотно занялись бы спортом, конструированием и так далее.

И вот сейчас детям в часы отдыха есть чем заняться. Созданы спортивные команды, работают различные секции. Самым популярным стал кружок юных авиамоделистов. Вдоль стены авиамодельной лаборатории развешаны более десятка авиационных моделей различных классов, построенных кружковцами. Под стеклом — Почетная грамота — награда за призовое место на городских соревнованиях.

Молва о хорошем почине быстро разнеслась по округе. Здесь занимаются ребята не только из дома № 6, но из соседних, а также из нескольких школ — 1, 2, 9, 40-й и других.

Руководит кружком слесарь одного из симферопольских заводов Сергей Бережной. Он — известный спортсмен-авиамоделист ДОСААФ, неоднократный призер всесоюзных чемпионатов, мастер спорта СССР международного класса.



...Мужают мальчишки. Они учатся любить труд, на соревнованиях испытывают модели, в поединках с соперниками закаляют волю, характер.

На снимке — одно из занятий юных авиамоделистов. Слева направо: Андрей Сухачев, Сергей Вавилов, инструктор С. Бережной, Виктор Вавилов и Саша Буслаев.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

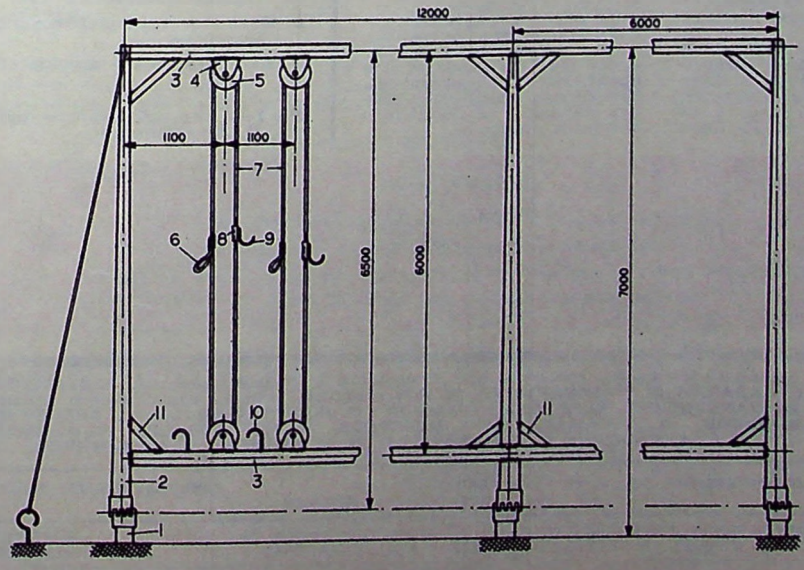
Читатель предлагает

НОВОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

В Ижевском аэроклубе применяется интересное устройство конструкции инструктора Юрия Колесникова для вытряхивания снега из парашютов. Оно ускоряет просушку куполов и значительно облегчает труд спортсменов.

Приспособление (см. рис.) состоит из трех стоек, забетонированных в грунт.

К стойкам (1) на двух болтах крепятся три лонжерона от лопастей несущего винта смешанной конструкции вертолета Ми-1 (2). Вместо лопастей можно применить металлические трубы.



К лонжеронам привариваются горизонтальные трубы (3). На верхней и нижней трубах на равном расстоянии друг от друга крепят неподвижные блоки (4) с роликами (5) и крючья (10) для фиксации троса при поднятом куполе парашюта. Длина троса (7) регулируется тандером (8), на котором прикреплен крюк (9).

На этом устройстве можно одновременно повесить для вытряхивания снега 10 куполов.

Высота устройства 7 м, поэтому для устойчивости оно в трех местах расчалено тросом. Гребенка каждой из трех стоек (1) крепится двумя болтами к гребенке лонжерона. Так как гребенки стоек лежат в одной плоскости, то, вытащив из каждой по одному болту, приспособление свободно опускают на землю.

Диаметры труб могут быть любыми, какие имеются в клубах. Диаметр троса от 1 до 3 мм. Остальные размеры даны в эскизе. Для большей жесткости устройства приваривают косынки (11).

Принцип работы приспособления следующий. Вершину купола цепляем за крюк (9) и тросом поднимаем парашют вверх. Затем петлю троса (6) накидываем на крюк (10) и вытряхиваем из купола снег.

Приспособление легко сделать в каждом клубе.

И. БАЛАЛАЕВ

Ижевск

Приспособление для вытряхивания снега из парашютов.
1 — стойка; 2 — лонжероны; 3 — горизонтальная труба; 4 — блок; 5 — ролик; 6 — петля; 7 — трос; 8 — тандер; 9 — крюк для зацепки парашюта; 10 — крюк для зацепки петли; 11 — косынка.

АЭРО СМЕСЬ

ДИРИЖАБЛЬ-РЕТРАНСЛЯТОР

Во Франции, под руководством Национального управления аэронавтических исследований и при поддержке ряда организаций, занимающихся вопросами воздухоплавания и связи, изучается проект применения дирижабля в качестве стационарной высотной базы геофизических и астрономических исследований.

На дирижабле предполагается установить ретрансляционную аппаратуру для телевизионных и радиопередач. Предполагается, что дирижабли будут подниматься на высоту около 20 километров.

ПОКУПАТЕЛИ НЕ БЕРУТ...

По сообщениям иностранной печати, почти в течение года Швеция усиленно, но безуспешно пытается выйти на мировой рынок с истребителями «Вигген». Она пыталась продать их Бельгии, Дании, Голландии и Норвегии. Концерн, выпускающий эти самолеты, предлагал Бельгии построить монтажный завод для своих истребителей, Норвегии — завод по производству частей мотора, а Дании, объятой безработицей, обещал занятость 2000 рабочих на своих предприятиях.

Но и эти приманки не помогли. Причина — серия катастроф, происшедших с «Виггенами». Хотя представители командования шведских ВВС утверждают, что катастрофы не превышают среднюю норму авиационных происшествий и не свидетельствуют о технических недостатках истребителя, тем не менее именно это снизило экспортные возможности самолета «Вигген» в страны НАТО.

КАТАСТРОФА «РЕАКТИВНОГО СЛОНА»

Эта катастрофа привлекла внимание мировой прессы. Произошла она с американским самолетом «Боинг-747», который чаще называют из-за его внушительных размеров «Джамбо Джет» («Реактивный слон»). О его размерах можно судить по следующим данным: длина — 70,5 м, размах крыла — 59,6 м, стартовый вес — 351 тонна. Самолет спбсобен преодолевать без посадки расстояние в 10 тыс. км и перевозить почти 500 человек. Столь же велика и стоимость гиганта — около 27 миллионов долларов.

Потерпевший катастрофу самолет принадлежал западногерманской авиакомпании «Люфтганза». Это случилось в Найроби (Кения). На борту самолета, летевшего в Иоганнесбург, находилось 140 пассажиров и 17 членов экипажа. По свидетельству очевидцев, после старта, при наборе высоты «Боинг» потерял скорость и с высоты 30—50 метров ударился хвостовой частью о землю, взорвался и в считанные секунды сгорел. Объятые паникой люди спасались сквозь образовавшиеся при катастрофе отверстия. По окончательным данным погибло 59 пассажиров и один член экипажа. 20 человек ранены.

НЕУДАЧНЫЙ СТАРТ

Больше десяти раз пытались смельчаки пересечь Атлантический океан на аэростате. Однако все эти попытки до сих пор завершались неудачами, а семь отважных аэронавтов расплатились за них жизнями.

По сообщениям зарубежной прессы, новую воздушную экспедицию через океан решил предпринять американский мультимиллионер Малколм Форбс. Для этой цели спроектирован и построен комплект из 12 наполняемых гелием баллонов, к которым подвешена шарообразная гондола диаметром 2,3 метра. Баллоновая упряжка будет иметь постоянную радиосвязь с землей, в полете около нее будет непрерывно кружить личный самолет Форбса. Стоимость воздушной экспедиции, естественно, будет огромной.

Совершить полет Форбс намерен совместно с опытным пилотом-авронавтом, на которого, в сущности, ляжет вся ответственность и тяжесть воздушной экспедиции.

По плану воздухоплаватели должны были стартовать из Санта-Аны, в Калифорнии. В момент приготовления к старту ветер с такой силой налетел на аэростат, что угрожал разбить гондолу. Растерявшихся аэронавтов спасло присутствие духа командира старта. Он впрыгнул в гондолу и отсоединил три баллона, к которым она была прикреплена. Шквальный ветер унес все баллоны, наполненные гелием.

Отделавшийся легкими ушибами Форбс заявил на пресс-конференции, что не отказывается от перелета через Атлантику, но он пока откладывается на неопределенное время.

АЭРОСТАТ — АНТЕННА

Над Багамскими островами в воздухе, на высоте трех километров «плавает» огромный аэростат. Он имеет высоту пятнадцатиэтажного здания и длину 55 метров, выкрашен в ярко-белый цвет, прочным кабелем связан с землей. Днем кабель заметен издали благодаря прикрепленным к нему ярким флажкам, в ночное время и кабель, и аэростат освещаются. В гондоле аэростата размещено теле- и радиооборудование.

Аэростат выполняет роль передающей антенны. Считается, что такое сооружение может заменить 15 обычных радиопередающих и микроволновых антенн.

В аэростате нет людей. Раз в неделю он опускается на землю для заправки бензинового двигателя, питающего электронные приборы.

ПАРАШЮТ — ВОЗДУШНЫЙ ШАР

Американец Фред Небикер сконструировал двухступенчатый парашют, представляющий собой комбинацию парашюта с воздушным шаром.

При катапультировании пилота раскрывается обычный парашют. Через минуту над ним надувается воздушный шар. Он удерживает летчика в воздухе до тех пор, пока в отверстии на вершине купола работает бутановая горелка, нагревающая воздух в баллоне.

Максимальная продолжительность пребывания в воздухе — 30 минут.

За этот период пилот может вызвать по радио на помощь самолет или ветер отнесет его на удобную для приземления местность. Можно также выпустить воздух из шара и спуститься обычным способом.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 5 1975

А. Покрышкин. Великая Победа великого народа . . . 1

В. Голубев. Спасибо, оборонное Общество 4

Слагаемые Великой Победы . 3, 8, 10, 11, 13, 17

Н. Штучкин. Испытана временем 6

Д. Власов. Письмо сыну . . 9

В. Федотов. «Ночная тревога» 11

Т. Леонтьева. Некогда стареть ветерану 12

И. Акимов. Забота номер один 14

Ю. Кисляков. Высший класс 16

А. Долгих. Визит на... парашюте 18

В. Грибов. Пламень незабываемых дней 19

Б. Дробиз. Орбита юных . . 20

Б. Васина. В преддверии финалов 22

В Федерации парашютного спорта СССР 23

Н. Балакин. На правом фланге 24

Д. Петряев. И таким бывает начало 25

П. Цыбин. Планеристы на войне 26

Есть мировые рекорды! . . 28

Самолеты второй мировой войны 30

А. Клюев. Летчики дружат с ребятами 32

Л. Довгоброд. Живет такой парень в городе Чернигове . 32

Идет VI летняя Спартакиада . 34

И. Кришкевич. Лето и комплекс ГТО 35

Спортивная хроника . . . 36

К. Нажмудинов. Подготовка к соревнованиям 37

Новые книги 39

С. Карпель. Тренировка скоростника 40

В. Небувайло, Б. Щепоткин. Модель воздушного боя . 41

В. Мякинин. Свободнонесущий моноплан 42

И. Балалаев. Новое приспособление 43

На 1—4 стр. обложки — рис. Н. Захаржевского.

НАПОМИНАЕМ:

Подписка на журнал «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» принимается без всяких ограничений с любого месяца.

Подписная плата за год — 3 р. 60 коп., за 6 месяцев — 1 р. 80 коп.

Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, М. И. ГОЛЫШЕВ (заместитель главного редактора), И. И. ЖАРКОВСКИЙ, Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕВЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Л. Шарапова. Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ

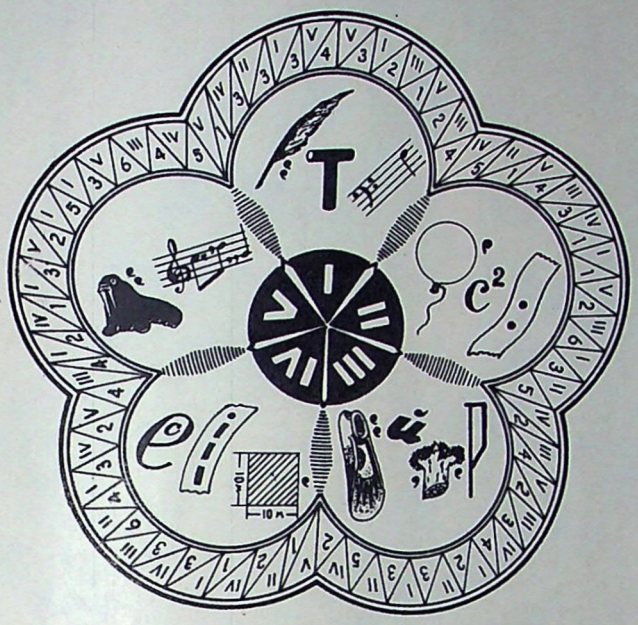
Сдано в производство 22.3.75 г. Подписано в печать 15.4.75 г. 60×90¹/₈ б. л. 5,5 п. л. Г-72035. Тир. 70 000 экз. Зак. 2919 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-66-35, 261-73-07

РАСШИФРУЙТЕ

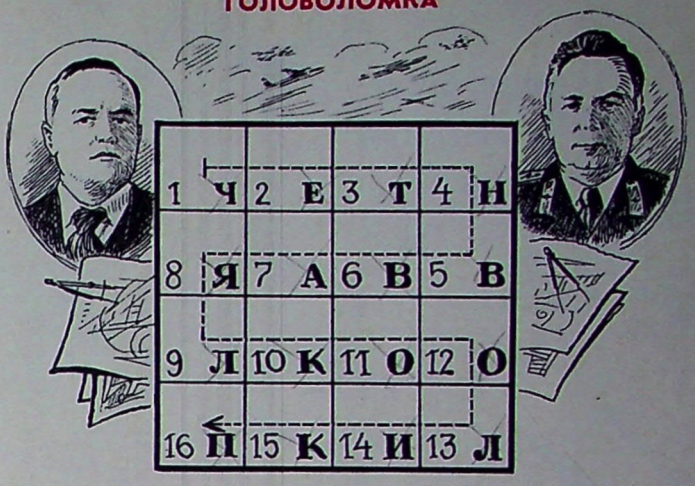


Разгадайте ребусы и прочтите текст, зашифрованный в рамке.

Составил П. ШУТИК

Ивано-Франковская область

ГОЛОВОЛОМКА

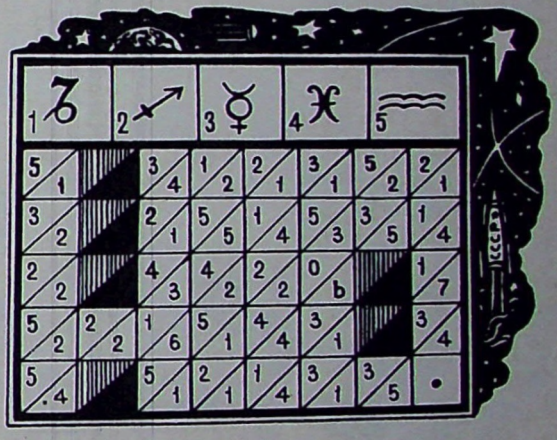


Числа с буквами надо переставить так, чтобы получился магический квадрат. Сумма чисел по вертикальным, горизонтальным линиям и большим диагоналям должна быть равна 34. Тогда по ходу беспрерывной линии можно будет прочесть фамилии двух советских авиаконструкторов.

Составил Г. ГОЛЬ

Москва

КАК ПРОЧЕСТЬ?

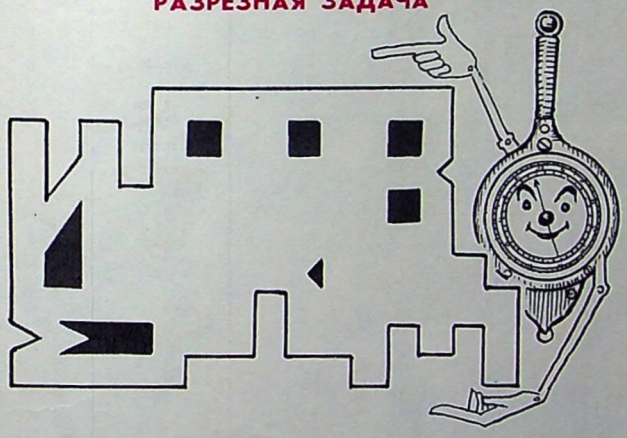


Найдите способ по названиям планеты и созвездий прочесть фразу, сказанную летчиком-космонавтом Г. Береговым.

Составил В. МАХОВ

Воронеж

РАЗРЕЗНАЯ ЗАДАЧА

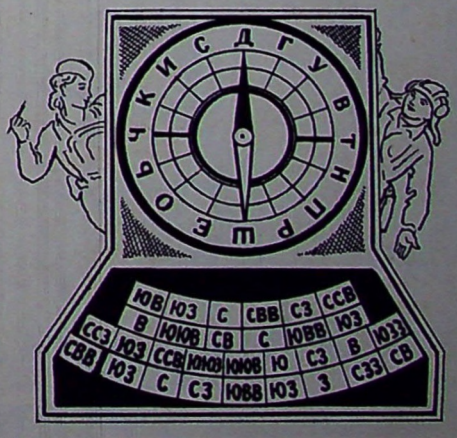


Из данной фигуры вырежьте буквы, которые составили бы название прибора для определения криволинейных расстояний на карте.

Составил В. ВЕРЕЩАКА

Миргород, Полтавская область.

С ПОМОЩЬЮ КОМПАСА



Прочтите зашифрованные здесь слова Космонавта-1.

Составил В. БЕЛАНОВ

Курская обл.,
пос. Солнцево

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 4)

ПРОЧТИТЕ

Начиная с буквы «С» и пропуская каждый раз по четыре буквы, по ходу часовой стрелки читаем: «Самолет любит ласковые руки». Обозначив каждую букву в предложении порядковым числом, прочтем надпись на обложке: Маркуша. «Вам — взлет».

ВСПОМНИТЕ ДАТУ

1 — 1910. 2 — 1941. 3 —1914. 4 — 1913. 5 — 1920. 6 — 1919. 7 — 1929. 8 — 1913. 9 — 1916. 10 — 1916. 11 — 1937. 12 — 1973.

КРОССВОРД

По горизонтали: 5. Камов. 6. Дрель. 9. Жалюзи. 10. Пеленг. 15. Лопатка. 16. Сопло. 17. Керосин. 20. Бочка. 21. Авианосец. 22. Октод. 25. Траверз. 26. Чечнева. 27. Луноход. 29. Висение. 35. Таран. 36. Акватория. 37. Вираж. 40. Локатор. 41. Створ. 42. Перигей. 45. Ковзан. 46. Егоров. 47. «Полет». 48. Корда.

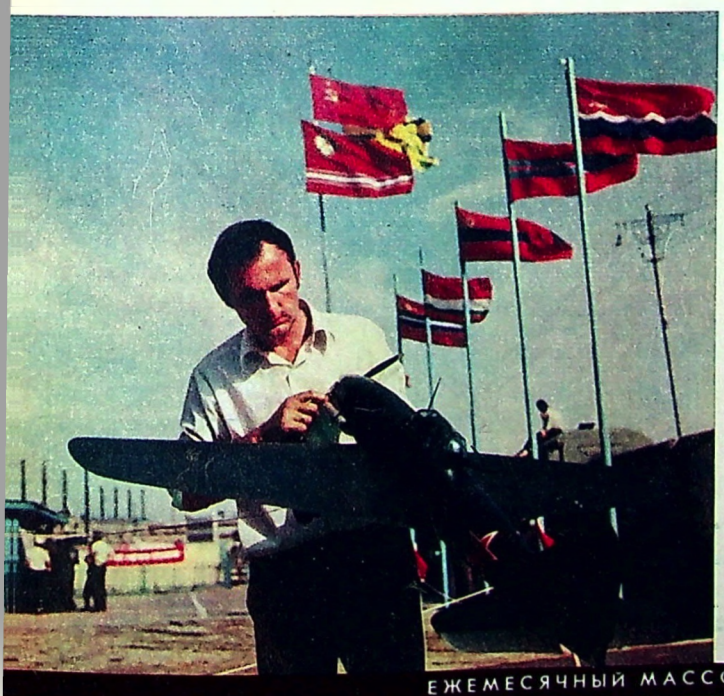
По вертикали: 1. Закалка. 2. Полюс. 3. Крыло. 4. Планшет. 7. Пилотаж. 8. «Аполлон». 11. Ротор. 12. Маркер. 13. Волков. 14. Пилон. 18. Шварговка. 19. Семенихин. 23. Автол. 24. «Антей». 28. Ураган. 30. Иридий. 31. Салон. 32. Вафтинг. 33. Горовец. 34. Налет. 38. Потолок. 39. Реборда. 43. Взлет. 44. Мотор.



70450

Цена
30 коп.







ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ИЮНЬ • 6 • 1975



У Знамени Победы

На снимке: маршал авиации С. И. Руденко (в центре) вместе с ветеранами В. С. Лещенко (слева) и С. В. Матросовым во время фотографирования с группой комсомольцев у Знамени Победы.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года

© «Крылья Родины», 1975.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

6 (297) 1975

XXV СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

Торжественно и радостно, в обстановке высочайшего политического, трудового и творческого подъема отметили советские люди 30-летие Победы в Великой Отечественной войне. 9 мая 1945 года стало одной из самых знаменательных дат всемирной истории. Все передовое человечество исполнено признательности и уважения советскому народу, сыгравшему решающую роль в разгроме гитлеровского фашизма и японского милитаризма. А наш народ — народ-победитель, народ-созидатель, народ-творец пришел к этой славной дате с поистине историческими достижениями в строительстве коммунистического общества, в борьбе за осуществление тех идеалов мира, демократии и свободы, за которые народы сражались против фашизма и милитаризма.

В эти весенние праздничные дни мысли и взоры советских людей вновь и вновь обращались к творцу и организатору всех наших военных и трудовых побед — Коммунистической партии Советского Союза и ее ленинскому Центральному Комитету. Накануне Первомая состоялся Пленум Центрального Комитета КПСС. Его решения вызвали глубокое удовлетворение и горячее одобрение всего народа. С большим воодушевлением встречена весть о том, что по докладу товарища Л. И. Брежнева Пленум решил вопрос о созыве 24 февраля 1976 года очередного XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза.

По сложившейся в нашей стране замечательной традиции советский народ встречает каждый партийный съезд новыми выдающимися достижениями в труде, дальнейшим укреплением экономического и оборонного могущества Родины. И это естественно. Ведь съезды партии имеют этапное значение на ее героическом пути, играют выдающуюся роль в жизни всего нашего общества, озаряя светом коллективного разума, глубокого марксистско-ленинского анализа перспективы коммунистического созидания.

Мы видим, как в грандиозных свершениях девятой пятилетки, в уверенном подъеме экономики, науки и культуры, росте благосостояния советских людей, в оздоровлении международной обстановки, осуществлении Программы мира последовательно воплощаются предначертания XXIV съезда КПСС. Укрепляется морально-политическое единство, совершенствуется система политической организации советского общества, получила дальнейшее развитие наша социалистическая демократия, что нашло свое новое выражение на выборах в Верховные Советы союзных и автономных республик, в местные Советы депутатов трудящихся.

Каждый советский человек на своем личном опыте убеждается, какие замечательные плоды приносит ленинская внутренняя и внешняя политика родной партии, встречающая всенародное одобрение и поддержку. И это вызывает могучий прилив творческой энергии миллионных масс.

Главный отклик народа на решения апрельского Пленума ЦК КПСС — стремление ознаменовать XXV съезд партии самоотверженным трудом на заводах и стройках, шахтах и промыслах, на колхозных и совхозных полях, в научных институтах и лабораториях. Рабочие, колхозники, интеллигенция разворачивают социалистическое соревнование под девизом: «Пятилетке — победный финиш!», сосредоточивают свое внимание на выполнении и перевыполнении заданий ее завершающего года. Их усилия направлены на то, чтобы дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами.

Каждый трудящийся понимает, что победное осуществление пятилетки позволит сделать новый крупный шаг в повышении народного благосостояния, еще более укрепит международные позиции нашей Родины. Многие смотрят уже дальше, работают в счет 1976 года — года партийного съезда. А вот сообщение из Набережных Челнов: «Многотысячный отряд строителей КамАЗа дал слово выпустить первый камский большегруз к открытию XXV съезда КПСС».

Во всенародное движение за достойную встречу XXV съезда партии активно включаются члены нашего Всесоюзного ордена Красного Знамени добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту. Прежде всего, они стремятся на своих рабочих местах быть образцом в труде, внести свой весомый вклад в успешное завершение пятилетки. Одновременно комитеты и первичные организации ДОСААФ мобилизуют членов Общества на достижение нового подъема военно-патриотической, оборонно-массовой и спортивной работы.

Партия постоянно напоминает нам завет Владимира Ильича Ленина о необходимости всегда быть начеку, в полной готовности защитить завоевания социализма от посягательств империалистических агрессоров. Партия подчеркивает, что надежное обеспечение мирного труда советского народа — дело общегосударственное. В Отчетном докладе Центрального Комитета КПСС XXIV съезду партии товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Большое значение имеет подготовка молодежи к защите Родины, которая проводится комсомолом, Добровольным обществом содействия армии, авиации и флоту, а также другими организациями и спортивными обществами».

За годы, прошедшие после XXIV съезда КПСС, проделана определенная работа по дальнейшему подъему всей деятельности ДОСААФ. Улучшилась начальная военная подготовка молодежи, ее военно-патриотическое воспитание, дальнейшее развитие получили военно-технические виды спорта, укрепилась материальная база Общества. Многие первичные организации ДОСААФ стали подлинными центрами оборонно-массовой работы. Особенно широкий размах и глубокое содержание получила патриотическая деятельность в связи с тридцатилетием Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Никогда еще в таких масштабах не проводились походы по местам революционной, трудовой и боевой славы, встречи молодежи с ветеранами минувших боев, лекции и доклады на военно-исторические и героико-патриотические темы, поиски красных следопытов, звездные эстафеты, кинофестивали и другие формы массовой работы. Военно-технические виды спорта широко и полноправно представлены на VI Спартакиаде народов СССР, посвященной 30-летию Победы. Сейчас начался заключительный, самый ответственный этап Спартакиады. Наступило время финальных стартов, в которых участвуют и сильнейшие спортсмены нашего Общества.

Задача состоит в том, чтобы закрепить все достигнутое за последнее время, тщательно проанализировать полученные результаты, обобщить и сделать всеобщим достоянием положительный опыт и двинуться дальше вперед, достичь к XXV съезду партии новых, более высоких рубежей в деятельности комитетов, первичных, учебных и спортивных организаций ДОСААФ. Вся эта работа должна носить деловой, принципиальный характер, исключающий парадность и шумиху, концентрирующий внимание на нерешенных задачах.

В пропагандистской и массово-политической работе ДОСААФ необходимо усилить глубокое разъяснение руководящей и направляющей роли Коммунистической партии, ее титанической борьбы за торжество коммунизма, за упрочение мира. Следует подчеркивать неустанную заботу партии об укреплении оборонного могущества Родины, напоминать, что неразрывное единство партии и народа придает несокрушимую силу нашему государству, позволяет нам уверенно двигаться вперед, осуществлять самые дерзкие замыслы.

Для наших авиационных клубов достойно встретить XXV съезд партии означает постоянно улучшать организованность, качество и методику учебной, воспитательной и спортивной работы, укреплять дисциплину и порядок, строжайше соблюдать правила летной службы. Еще шире развернуть в клубах социалистическое соревнование, добиваясь его гласности и действенности, активно пропагандируя опыт передовиков. Советские авиационные спортсмены призваны пополнить свои ряды новыми мастерами самолетного, парашютного, планерного, авиамодельного видов спорта, ознаменовать предстоящий съезд партии победами на международных соревнованиях, новыми всесоюзными и мировыми рекордами.

Вся страна встала на трудовую вахту в честь XXV съезда партии. Успешно завершается первое полугодие 1975 года, который подведет итог победного выполнения девятого пятилетнего плана, заложит надежный фундамент для предстоящей пятилетки. Советские люди с воодушевлением и подъемом готовят достойную встречу съезду. Он вооружит партию и народ программой новых великих свершений во имя торжества дела коммунизма. Наш завтрашний день светел и ясен. То, что намечено нашей родной партией, всегда сбывается — таков неотъемлемый закон социализма.



Москва. Красная площадь. 24 июня 1945 года. Фото Е. ХАЛДЕЯ.

ПАРАД ПОБЕДИТЕЛЕЙ

9 мая 1945 года полной победой над фашистской Германией окончилась самая кровопролитная и самая опустошительная из войн в истории человечества. Советский народ, ведомый великой Коммунистической партией, вышел победителем из смертельной схватки с сильным и коварным врагом.

Мы победили!

Мы победили потому, что вели войну справедливую, освободительную, защищали самое для нас дорогое — честь, свободу и независимость Родины. Мы победили потому, что советский общественный и государственный строй, основанный на прочном союзе рабочих и крестьян, братской дружбе народов нашей страны, их морально-политическом единстве, оказался наиболее жизнеспособным строем, лучшей формой организации общества не только в мирное, но и в военное время. Мы победили потому, что к великой победе над германским фашизмом нас вела Коммунистическая партия, вооруженная передовой марксистско-ленинской идеологией. На фронте и в тылу партия выступала как единая мобилизующая и направляющая сила.

В ознаменование разгрома фашистской Германии 24 июня 1945 года в Москве на Красной площади состоялся парад Победы. В нем принимали участие войска фронтов, флотов и московского гарнизона.

Как сейчас помню этот радостный день. Разукрашенная кумачом Москва с восторгом встречала воинов-победителей. Хотя с утра тяжелые свинцовые тучи заволокли небо и почти беспрерывно лил дождь, все улицы и скверы города была заполнены ликующим народом. Звучали песни и военные марши, царило радостное оживление.

На трибунах ленинского Мавзолея — руководители партии и правительства, члены Ставки Верховного главнокомандования, видные советские военачальники. Пламенея, на ветру развевались боевые знамена, озаренные славой побед. Сражаясь под этими знаменами, миллионы советских солдат и офицеров, совершая чудеса героизма, защищали Ленинград и Севастополь, разбили врага под Москвой и Сталинградом, разгромили под Курском, на Днепре, в Белоруссии, гнали его от Волги до Эльбы, до Берлина и Праги. Сражаясь под этими знаменами, советские воины освободили от коричневой чумы народы Румынии, Болгарии, Польши, Югославии, Венгрии, Чехословакии и Австрии, избавили от фашизма и саму Германию.

Одно из этих знамен — знамя нашей 306-й штурмовой авиационной Краснознаменной ордена Суворова II степени дивизии было доверено мне. Это наполняло меня гордостью и радостью. Многие не дожили до светлого дня, многие отдали жизнь за свободу и независимость нашей Родины. Среди них — и мои фронтовые товарищи. Я чувствовал их рядом.

Казалось, что павшие в боях герои войны незримо стояли в строю и тоже готовились к торжественному маршу. Я вспомнил легендарного Николая Гастелло и отважного Александра Матросова, неистощимого на боевое творчество генерала Ивана Семеновича Полбина. Во весь богатырский рост стоял передо мной бесстрашный летчик нашей авиачасти Герой Советского Союза Петр Зубко, совершивший, как и Гастелло, таран наземной цели.

Группа, которую возглавил Зубко 20 августа 1944 года, действовала по танкам, артиллерийским и минометным батареям, расположенным в районе молдавской деревни Монзырь. Обнару-



жив место нахождения цели, ведущий скомандовал «Атака!» и первым ввел штурмовик в пикирование. За ним — вся его группа. Бомбы ложились точно. Гитлеровцы мобилизовали все огневые средства для отражения атаки с воздуха. По штурмовикам стреляли из зенитных орудий, из станковых и ручных пулеметов, даже из минометов. Но летчики, презирая опасность, наносили врагу удар за ударом. И вдруг в машину майора Зубко попал зенитный снаряд. Самолет загорелся. Летчик пытался сбить пламя, но это не удалось. Огонь охватил кабину. Можно было отвернуть в сторону и посадить самолет. Можно было покинуть его. Но это означало неизбежный плен, и Петр Зубко избрал другое решение. Он направил горящий Ил-2 на батарею шестиствольных минометов и таранным ударом уничтожил ее вместе с расчетом.

Рядом с бесстрашными летчиками, героями таранов наземных целей, бросавших свои поврежденные самолеты на танки, мосты, эшелоны противника, как бы стояли герои воздушных таранов. И о них, отважных рыцарях боя, были мои мысли. О совершивших воздушный таран в первый же день войны, в первых же встречах с врагом — Д. Кокореве, Л. Бутелине, И. Иванове, А. Данилове, П. Рябцеве... Это они сражались с фашистами насмерть, охраняя аэродромы, города и другие объекты.

Часы на Спасской башне Кремля приближали начало парада. Боевые знамена возвышались над шеренгами воинов. Я наблюдал, с каким глубоким уважением и любовью смотрели советские люди на овеянные славой знамена своих Вооруженных Сил и с какой ненавистью и презреньем бросали они взгляды на знамена гитлеровской армии, покрытые несмываемым позором черных дел фашистских варваров, вынесенные на Красную площадь, чтобы бросить их к ногам победителей.

Фашистская Германия повержена, ее паучья свастика растоптана советским воином. Но мы еще не могли сказать, что наши границы в безопасности, что большинство воинов может вернуться к своим очагам и мирной профессии. На Дальнем Востоке еще оставалась угроза нападения на нашу страну. Милитаристская Япония держала у наших границ огромную Квантунскую армию, тысячи танков и самолетов.

Прозвучали десять ударов Кремлевских курантов. На какое-то время все замерло, но вот «ура» покатилось по Красной площади и прилегающим улицам. Зазвучали фанфары, грянула медь военных оркестров. Послышались команды. Под звуки торжественного марша, печатая шаг, проходили мимо Кремля колонны сводных полков фронтов, флотов и московского гарнизона. Безупречная выправка, строгое равнение в рядах. В строю — Герои Советского Союза, наиболее отличившиеся в боях воины разных родов войск. Чеканя шаг, шли летчики, прославившие нашу военную авиацию: А. И. Покрышкин, Н. М. Скоморохов, А. К. Недбайло, Г. Ф. Сивков. На мундирах — Золотые Звезды, ордена и медали — знаки доблести, отваги и высокого боевого мастерства.

Во главе полков шли талантливые советские военачальники — Маршалы и генералы, непосредственные организаторы побед над гитлеровскими полчищами. Коммунистическая партия воспитала и выдвинула на руководящие военные посты целую плеяду советских полководцев: Г. К. Жукова, К. К. Рокоссовского, А. М. Василевского, Р. Я. Малиновского, И. С. Конева, И. Х. Баграмяна, Л. А. Говорова, К. А. Мерецкова, Ф. И. Толбухина, И. Е. Петрова... Это с их постоянным участием, их творческим поиском, умением, знаниями разрабатывались все основные операции, совершенствовалась в ходе войны советская военная наука — наука побеждать. Были разработаны и осуществлены на практике основные стратегические виды боевых действий Советских Вооруженных Сил.

Венцом советского военного искусства явились операции на окружение и уничтожение немецко-фашистских войск. Таких масштабов, такого стратегического размаха, каких достигли наши войска по окружению и разгрому крупных группировок противника, не знала мировая история. Советской военной науке в годы войны были присущи творческий характер развития, широкий фронт изысканий, быстрое внедрение новейших достижений в жизнь, смелость и гибкость оперативно-тактической и стратегической мысли. Именно поэтому не выдержала противоборства с советской военной наукой военная теория фашистской Германии, базировавшаяся на опыте ведения захватнических войн.

Впереди прославленных воинов авиации — командующие воздушными армиями. Это под их руководством наши летчики громили хваленый воздушный флот фашистской Германии, завоевывали господство в воздухе, своими мощными бомбо-штурмовыми ударами помогали пехотинцам и танкистам прорывать оборону врага, окружать и уничтожать крупные группировки гитлеровцев. Из года в год росли и крепли Советские Военно-Воздушные Силы, от сражения к сражению развивались оперативное искусство и тактика родов авиации. И подобно тому, как небольшие ручейки сливаются в реки, моря, океаны, так из отдельных победных боев слагалась большая победа наших летчиков в воздухе. Разные биографии у авиационных командармов, разными дорогами шли они к вершинам советской военной науки. Но у всех есть и общее: они закалились в горниле боев и сражений, прошли суровую школу борьбы от первых неудач начального периода Великой Отечественной войны до нашей победы и капитуляции гитлеровской Германии. Все они — коммунисты, беспредельно преданные Родине, партии, народу. У каждого из них свой характер, свои методы руководства соединениями Военно-Воздушных Сил, но все они обладают большим организаторским талантом, умением определить решающее направление для действий авиации и сконцентрировать на нем все усилия, стремлением бить врага малой кровью...

Мимо трибун, Мавзолея В. И. Ленина шли авиационные командармы Ленинградского и Прибалтийских фронтов С. Д. Рыбальченко, Н. Ф. Науменко, Герой Советского Союза Н. Ф. Папивин. Волевые, решительные военачальники, отличившиеся умением гибко управлять крупными силами авиации.

Среди командармов 1-го, 2-го, 3-го Белорусских фронтов — дважды Герой Советского Союза Т. Т. Хрюкин, самый молодой из командующих; Герой Советского Союза К. А. Вершинин, организатор победных сражений в небе Кубани; Герой Советского Союза С. И. Руденко, один из тех, чьим пытливым умом и творчеством обогащалось оперативное искусство и тактика нашей авиации.

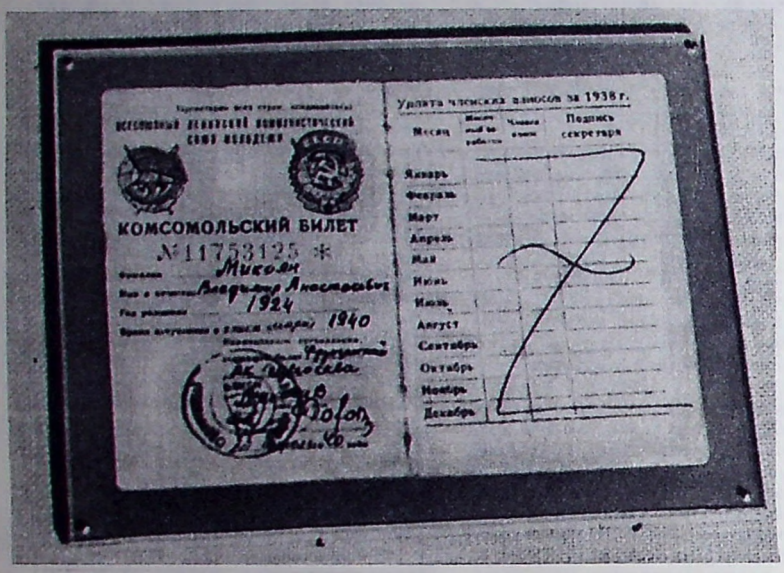
Среди командармов Украинских фронтов — прославленные авиационные генералы Герои Советского Союза С. А. Красовский и С. К. Горюнов.

Находясь в шеренге знаменосцев 3-го Украинского фронта, я видел своего командующего — Героя Советского Союза В. А. Судец. Летчики нашей 17-й воздушной армии под руководством генерала В. А. Судец участвовали во всех операциях Юго-Западного, 3-го Украинского фронтов, громили танковые и моторизованные дивизии врага, завоевывали господство в воздухе. Железная требовательность командарма при осуществлении принятых решений всегда сочеталась в нем с заботой о подчиненных.

Исторический парад победы продолжался несколько часов. Вслед за колоннами сводных полков по площади двигались танки, артиллерия и другая боевая техника. Это было неповторимое зрелище, демонстрация могущества нашей Социалистической державы, ее Вооруженных Сил, принесших освобождение от фашизма всему человечеству.

Полковник Н. ПЛАТОНОВ,
Герой Советского Союза,
доктор исторических наук

ПУЛЯМИ ПРОБИТЫЕ,



По всей стране идет обмен комсомольских документов. Ежедневно тысячи юношей и девушек получают в комитетах ВЛКСМ новые комсомольские билеты.
Как правило, вручение обставляется торжественно: проводится во Дворцах культуры, у мемориальных ансамблей, в присутствии ветеранов войны и труда. Приподнятое настроение, яркий свет люстр, радостные улыбки, аплодисменты — это день сегодняшний.
А свыше полувека тому назад «было так, что вместе с комсомольским билетом, — как писал Николай Островский, — мы получали ружье и 200 патронов».





Комсомольский билет, орден Красного Знамени и записная книжка В. А. Микояна. (Из экспозиции Центрального музея Вооруженных Сил СССР).

1919 год... Небольшой городок Почеп, неподалеку от Брянска. Однажды, в конце лета, в городскую больницу привезли двух комсомольцев, изрубленных бандитами. Мы, тогда 10—12-летние ребятишки, помчались туда. Из слов старших узнали, что бандиты, захватив двух деревенских парней, обнаружили у них комсомольские билеты. И последовала команда атамана: «В шашки — комсу!»

Казалось, живого места не осталось на теле парней. Все же врач заметил, что в одном из них еще теплится жизнь. Его спасли, правда, шрамы на лице остались навсегда. Комсомолец рассказал, как он со своим другом попал в руки бандитов, как над ними издевались, а потом, когда они отказались сообщить имена деревенских коммунистов и комсомольцев, пустили в ход шашки...

Не счесть примеров героизма, проявленного комсомольцами в годы гражданской войны, на полях великой битвы с фашизмом, в наши дни. С каким трепетным вниманием юноши и девушки вглядываются в комсомольские билеты, нередко обагренные кровью, опаленные огнем, пробитые пулями, которые находятся сейчас на вечном хранении в музеях в пример и подражание потомству.

Центральный музей Вооруженных Сил СССР.

Вот комсомольский билет командира эскадрильи Дмитрия Мирошниченко с короткой, от сердца идущей надписью: «Клянусь мстить коварному врагу за наш народ, за любимую Родину». Комсомольские билеты Юрия Смирнова, распятого фашистами за то, что он до конца остался верен присяге, не выдал врагу военной тайны; летчика 434-го истребительного авиационного полка Владимира Микояна, Героя Советского Союза секретаря подпольного Дятьковского райкома ВЛКСМ Владимира Рябка... Документы, факты, свидетельства рисуют светлые образы владельцев этих билетов — молодых людей, для которых не было ничего выше, чем безупречное выполнение своего воинского долга.

Владимир Микоян.

Сохранились следующие документы:

Комсомольский билет. Выдан 23 апреля 1940 года Фрунзенским РК ВЛКСМ гор. Москвы.

Удостоверение Фрунзенского районного Совета Осоавиахима № 677055 о том, что сданы нормы ПВХО.

Личная летная книжка. Микоян Владимир Анастасович. 1924 года рождения. В ВВС с августа 1941 года. Приступил к переучиванию на Як-1 25 февраля 1942 года, закончил 27 февраля 1942 года. Совершил 6 полетов, 30 минут. Полеты по кругу, в зону, строем. 92 посадки. 18 часов 22 минуты...

Заявление в первичную организацию 1 эскадрильи Качинской Краснознаменной военной авиационной школы имени Мясникова от курсанта Микояна В. А. Прошу партийную организацию принять меня в кандидаты нашей партии, так как, закончив школу, я желаю стать в ряды наших боевых летчиков и громить фашистских оккупантов коммунистом.

Анкета. Национальность — армянин. Родной язык — русский. Место рождения — Кисловодск. Мать и отец — профессиональные революционеры. Окончил девять классов средней школы № 32 гор. Москвы, Качинскую Краснознаменную авиационную школу имени Мясникова.

Рапорт. 10.8.42 года. Прошу вашего разрешения о зачислении меня в боевой полк летчиком или же отправке меня в командировку в 434-й ИАП для участия в боевых операциях. От летчика-инспектора старшего лейтенанта Микояна Владимира Анастасовича.

Выписка из журнала боевых действий 434-го истребительного авиационного полка за сентябрь 1942 года. 18 сентября. Аэродром Б. Ивановка.

Задача. Прикрытие своих войск в районе ст. Котлубань.

Отметка о выполнении. Задание выполнено. В районе прикрытия вели воздушный бой с бомбардировщиками и истребителями противника. В воздушном

КРОВЬЮ ОБАГРЕННЫЕ...

бою сбито 2 самолета противника «Хе-111» старшим лейтенантом Микоян В. и капитаном Избинским И. в районе ст. Котлубань. Не вернулся на свой аэродром старший лейтенант Микоян В.

«Правда» от 18 октября 1942 года. Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями начальствующего состава ВВС Красной Армии. За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленную при этом отвагу и мужество наградить орденом... Красного Знамени... старшего лейтенанта Микояна Владимира Анастасовича.

В числе их пилотов были и асы из известной Берлинской школы воздушных снайперов. В этих боях полк потерял 22 самолета и 12 летчиков. Вскоре 434-й истребительный полк был переименован в 32-й гвардейский истребительный авиационный полк.

Последний бой комсомольца Владимира Микояна протекал так. С утра 18 сентября советские истребители большими группами вылетали на прикрытие наших войск в район станции Котлубань. Артиллерийский обстрел, пожары создали такую густую дымку, что она поднялась до высоты чуть ли не 3000 метров. Наши истребители непрерывно



Группа летчиков 434-го истребительного авиационного полка в перерыве между боями. В центре — командир полка Герой Советского Союза И. Н. Клещев, второй слева от него — В. Микоян.

Каковы же наиболее характерные, определяющие черты Владимира Микояна? Прежде всего, постоянное сознание долга перед страной, воспитавшей его, скромность, чувство товарищества. Они нашли яркое проявление в его короткой, предельно насыщенной жизни, в его стремлении в любой обстановке проявлять качества, присущие комсомольцу, молодому коммунисту.

В год, когда фашисты напали на Советский Союз, Володя Микоян закончил среднюю школу. Ему было 17 лет. Еще целый год оставался до призыва в армию. Но юноша твердо решил, что его место — в строю. В августе 1941 года он поступает в Качинскую Краснознаменную военную авиационную школу пилотов им. Мясникова, которую незадолго до этого окончил его старший брат Степан — ныне генерал-майор авиации, летчик-испытатель. Пройдя ускоренное обучение, Микоян закончил курс в феврале 1942 года и получил звание лейтенанта. Его назначают в инспекцию ВВС. Володя стремится на фронт, успешно осваивает самолеты Як-1 и «Харрикейн». И вот он в прославленном истребительном полку, которым командовал Герой Советского Союза Иван Клещев, сбивший лично 16 и в группе 32 самолета.

Шли ожесточенные бои у стен Сталинграда. Менее чем за три недели полк уничтожил 86 немецких самолетов.

атаковывали вражеские самолеты, не давая им возможности прицельно бомбить советские войска.

Самолет старшего лейтенанта Владимира Микояна устремился к бомбардировщику, готовому сбросить бомбы. Меткие выстрелы, и «Хе-111» развалился в воздухе. Минуту спустя Владимир атаковал второй вражеский самолет, сбил его, но в тот же момент подкравшийся сзади истребитель врага дал очередь по «яку». Так отдал свою жизнь за Родину комсомолец Владимир Микоян. Крепко поплатился враг за смерть комсомольца. Многие летчики эскадрильи на фюзеляжах своих самолетов написали «За Володю!». И мстили, не зная пощады.

В том же году и в том же месяце, что у Владимира Микояна, началась боевая страда и у комсомольца Дмитрия Мирошниченко.

В музее хранятся его документы:

Комсомольский билет. Время вступления — ноябрь 1941 года. Выдан — в 3-й запасной авиабригаде.

Заявление в комсомольскую организацию. 18 мая 1943 года. От младшего лейтенанта Дмитрия Мирошниченко. Прошу комсомольскую организацию дать мне рекомендацию в кандидаты ВКП(б), так как я желаю сражаться за свою священную Родину только коммунистом. И заверяю Ленинский комсомол, что оправдаю в сегодняшних боях оказанное мне доверие. При встрече с фашистскими стервятниками в воздухе буду беспощадно их уничтожать.

Выписка из наградного листа на присвоение звания Героя Советского Союза. Старший лейтенант, командир эскадрильи 248-го Краснознаменного истребительного авиационного полка. 1921 года рождения. Русский. Член ВКП(б). На войне с 20 августа 1942 года. Воевал на Западном, Центральном, Брянском, Белорусском фронтах. Призван Краснодарским горвоенкоматом. Награжден орденом Отечественной войны II степени в 1943 году, двумя орденами Красного Знамени в 1944 году. Домашний адрес — стан. Пашковская, Краснодарского края.

Дмитрий Мирошниченко совершил свыше полутораста боевых вылетов на разведку переднего края обороны; на сопровождение, штурмовку и бомбардировку; на прикрытие своих войск на поле боя; на свободную охоту; на сопровождение Ил-2.

Провел 26 воздушных боев. Лично сбил 18 самолетов противника.

Президиум Верховного Совета СССР Указом от 26 октября 1944 года присвоил капитану Мирошниченко Дмитрию Григорьевичу звание Героя Советского Союза.

Отличный воздушный боец — снайпер, Мирошниченко умело руководит боем, воюет не числом, а уменьем, вдохновляет подчиненных личным примером — так характеризует своего комэска командир 248-го Краснознаменного истребительного авиационного полка гвардии подполковник В. Мухин.

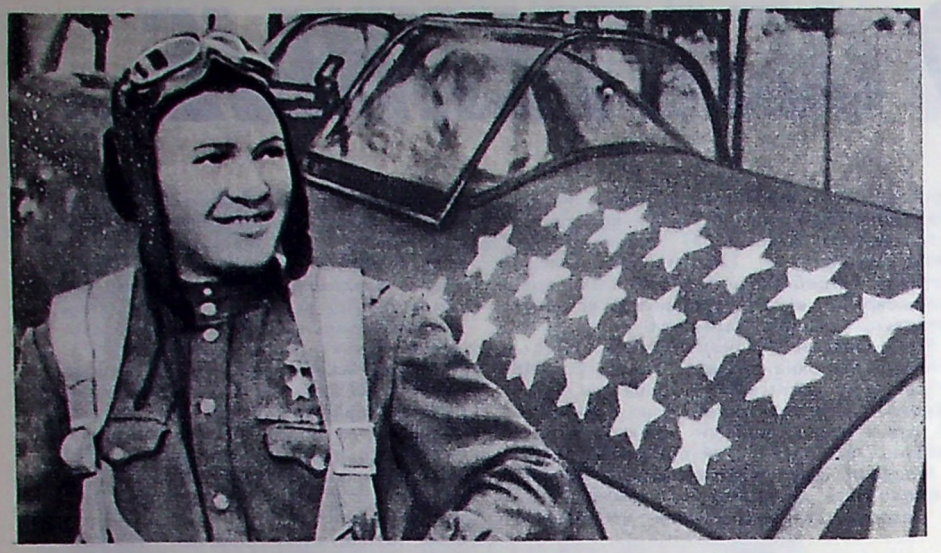
Только за период Мозырьско-Калинковичской операции звено, которым тогда командовал Мирошниченко, произвело 61 боевой вылет. В 14 групповых боях сбито 9 самолетов противника, при этом не было потеряно ни одного своего. Лично Мирошниченко сбил 6 самолетов.

Как же сложилась дальнейшая судьба того, чей комсомольский билет экспонируется в Центральном музее Вооруженных Сил?

После окончания боевых действий Дмитрий Григорьевич еще девять лет прослужил в Военно-Воздушных Силах, стал командиром полка. Потом по состоянию здоровья пришлось расстаться с авиацией.

— Перешел в рабочий класс, — с гордостью говорит он, — работаю оператором Ступинской газораспределительной станции. Две дочери — замужем, работают, растят и воспитывают своих детей. Сын — кандидат в члены КПСС, служит в рядах Советской Армии.

Как многие сильные и отважные люди, Дмитрий Григорьевич скромен, уклоняется от разговора о своих боевых делах, всячески подчеркивая, что другие сражались еще более храбро и



Д. Г. Мирошниченко у своего самолета. 7 мая 1945 года.

умело. Но приводя те или иные эпизоды, он невольно увлекается и тогда ярко видишь, как живы в его памяти события минувшей войны, как будто он сейчас снова ведет в бой свою группу истребителей...

Шло ожесточенное сражение на Курской дуге. В районе Понырей в бой вступили наши танки. Их прикрывала с воздуха четверка истребителей во главе с Дмитрием Мирошниченко. А противник выслал для штурмовки наших войск 13 троек «Ме-110». Что делать? Если зайти сзади, то возможно удастся сбить 3—4 «мессера», но ведь главная задача — не дать атаковать наши войска — не будет решена. Выход только один, рискованный, смертельно опасный, но единственный — атаковать в лоб. И по сигналу ведущего четверка устремилась навстречу врагу. Пораженные дерзостью советских летчиков, фашисты боя не приняли, заметались, их боевой порядок рассыпался. Наши танкисты были избавлены от удара. Правда, в тот раз ни одного вражеского самолета не сбили, но задание выполнили и потерь не понесли.

В другом случае в районе Суховичи—Туровичи, в начале 1944 года четверка истребителей встретилась с двумя группами «ФВ-190» общей численностью до 16 машин. Умелая организация боя позволила сбить три самолета противника, два из них уничтожил Мирошниченко.

— А вот как я вышел живым из боя над Речицей, трудно было понять и тогда, да и теперь тоже, хотя минуло тридцать лет, — говорит Дмитрий Григорьевич. — Это случилось в феврале 1944 года. Неожиданно над аэродромом появились 18 «ФВ-190». Фашистские истребители пришли с целью заблокировать нашу площадку, не допустить взлета. А перед нами стояла задача прикрывать войска, охранять их от налетов вражеских бомбардировщиков. И уже подходило время взлета одной из эскадрилий. Что делать?

«Паре Мирошниченко — взлет!» — отдал приказ командир.

Взлетать в момент блокировки — чрезвычайно рискованно. Но нам повезло, и скорее всего потому, что фашисты не предполагали такой отчаянной решимости с нашей стороны. Они опоздали и атаковали нас не во время разбега, а когда мы уже оторвались и набрали высоту около сотни метров. Это нас и спасло. Ведомый Иван Козлов, получив удар по машине, сумел ее посадить рядом с площадкой. А я, уклоняясь от прицельных очередей, постепенно стал набирать высоту. Возле меня крутились четыре фашиста, но пули миновали мой «як». Набрав высоту и запасшись скоростью, я начал сражаться и вскоре сбил одного «фокке-вульфа», а затем и другой подвернулся под пушечный залп. Видя, что я, хоть и не крепко, но все же связал фашистов боем, и зная, что к точке идут истребители соседнего полка, эскадрилья пошла на взлет.

Сейчас над необъятными просторами нашей Отчизны мирное небо. Время от времени в его синеве протянется белый след инверсии, стремительно промелькнет один, другой самолет. За их штурвалами и те, кто стоит на страже наших воздушных границ, и те, кто возит пассажиров и грузы, и те, кто учится водить самолеты, и те, кто защищает спортивную честь Родины на небесных стадионах. Они — наследники и продолжатели славы героев, а иной раз и сами становятся героями. Ведь в жизни всегда есть место подвигу.

Курсант авиационного училища комсомолец Павел Шклярук, бывший спортсмен-планерист Одесского аэроклуба, выполнял свой двадцатый самостоятельный полет. Погода стояла отличная, и курсант уверенно завершал учебное задание. Беда пришла неожиданно: когда самолет находился над густонаселенной окраиной приволжского города, двигатель остановился. Высота была заданная, но явно недостаточная для того, чтобы успеть сделать попытку запустить его. Это хорошо знали на земле, и на борт самолета пошла команда: немедленно катапультироваться.

Рычаг катапульты рядом: одно движение, и опасность позади. Шклярук бросил взгляд вниз. Через секунду на аэродроме услышали его голос:

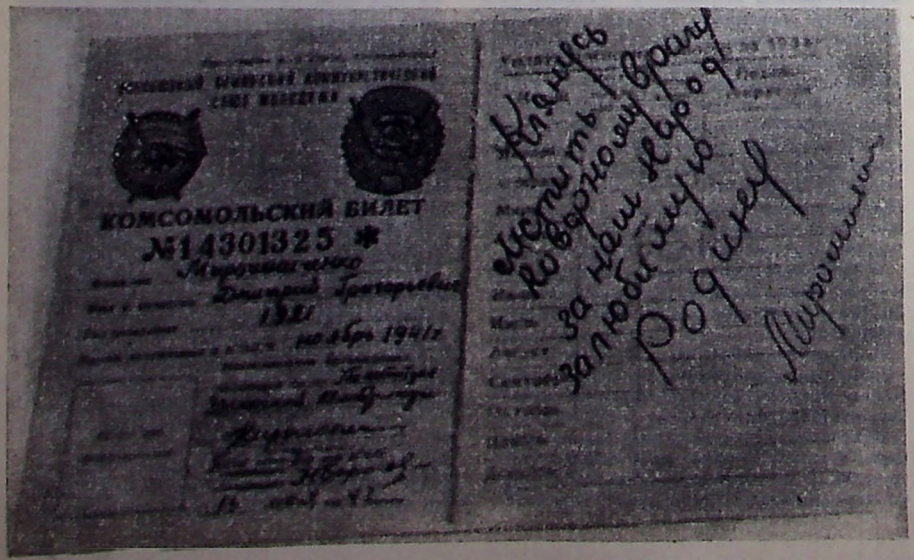
— Высота шестьсот метров. Под самолетом заводские корпуса и жилые дома. Он упадет на них. Поэтому катапультироваться не могу. Планирую к Волге.

Умело удерживая тяжелую машину в режиме планирования — пригодились навыки планериста, — Шклярук увел ее от жилых кварталов, к реке. Осталась минута: открыть фонарь и, едва самолет коснется воды, выпрыгнуть из кабины. Но как раз в этот момент к расчетной точке приводнения самолета подходил пароход. Если продолжать планировать по прямой — столкновение окажется неизбежным. Комсомолец-летчик в этот миг совершил второй подвиг: чтобы спасти жизнь людей, находившихся на пароходе, свалил машину на крыло и вместе с ней ушел под воду.

• • •

Ты на подвиг зовешь, комсомольский билет! Эта поэтическая строчка — напоминание каждому, кто получает сегодня красную книжечку с портретом В. И. Ленина на обложке, что он — борец за коммунизм, человек, причастный к преобразованию жизни, выше всего ставящий интересы Родины.

И. ЖАРКОВСКИЙ



Комсомольский билет Д. Г. Мирошниченко. (Из экспозиции Центрального музея Вооруженных Сил СССР).

Воспитанники оборонного Общества

ТВОРЧЕСТВО


Е. И. БАЛАШОВ.

Впервые с Евгением Ивановичем Балашовым я встретился у него на работе, в третьем автоматическом цехе 1-го Государственного орденов Ленина и Октябрьской Революции подшипникового завода. В комнате инженеров-конструкторов группы главного механика находилось несколько человек. Один из них выше среднего роста, подтянутый, стройный, шагнул мне навстречу, представился:

— Балашов...

Мы уселись за столик, на котором лежали чертежи, стопки книг, детали каких-то машин. Я смотрел на собеседника, на его темные непокорные волосы, немного завьюженные сединой, спокойные серо-голубые глаза, оттененные густыми ресницами, слушал неторопливый рассказ.

В сороковом году Евгений окончил автомеханический техникум и одновременно аэроклуб Пролетарского района столицы. Работал здесь, на «Шарике», отсюда ушел в военную школу летчиков, на фронт прибыл в октябре 1942 года, под Сталинград...

Посмотрев на часы, Евгений Иванович предложил:

— Пойдемте в цех. Как говорится, на передний край трудовой борьбы за марку лучших подшипников в мире.

Автоматический цех — один из передовых на заводе. Его коллектив за последние годы установил и пустил в действие более трех десятков автоматических линий по производству подшипников. Мы шли вдоль шеренг станков-автоматов. Они работали. Над ними по конвейерам-транспортерам, отливая серебром, катились конусообразные кольца подшипников.

— Наш цех — гордость всего завода, — говорил улыбаясь. Евгений Иванович. — Его продукция идет и за рубеж. Посмотрите, как здесь мало рабочих. А почему? Весь процесс производят автоматы...

Я наблюдал потом процесс преобразования обыкновенной трубы в изящный роликовый подшипник. Станки резали трубу на определенные доли, прессовали их, закаливали, шлифовали, маркировали и подавали в отдел упаковки готовые изделия.

Остановившись у станка электрозакалки, Евгений Иванович открыл заслонку и, глядя на пламя, сказал: «Вон как бушует...» Я понял, что это пламя напомнило ему другое, военного времени. Будто угадав мои мысли, он произнес: «Во век не забудешь...» и начал рассказывать.

...На одном из вражеских аэродромов под Сталинградом скопилось до сотни бомбардировщиков. В полк поступила команда: нанести штурмовой удар. На задание вышла восьмерка Ил-2. Подлетая к цели, Балашов увидел стоявших крылом к крылу, как на параде, десятки «юнкерсов» и «хейнкелей». На первом заходе сбросили бомбы. Стоянка заполыхала. Развернувшись, группа снова зашла на цель. Снижаясь, Балашов расстреливал самолеты из пушек и пулеметов. Вдруг машину тряхнуло, накренило. В правом крыла летчик увидел огромную рваную пробоину. Отметил: прямое попадание зенитного снаряда. Штурмовик разворачивало, скорость уменьшилась.

На отставший Ил-2 набросились «Мессершмитты-109». Засверкали трассы, снаряды забарабанили по плоскостям, фюзеляжу. «Собьют, гады», — подумал летчик и начал бросать самолет, увертываясь от огня. Истребители сопровождения завязали с «мессершмиттами» бой, однако, фашисты, имея численное превосходство, наседали со всех сторон.

Внезапно Балашов увидел впереди себя «Ме-109», атаковавший наш истребитель. Он находился перед пушками. И летчик не упустил момент, прицелился, нажал на гашетку, «Мессер» перевернулся, блеснул крестатыми крыльями и скрылся под «илом». На земле вспыхнул костер. Бой продолжался и дальше, но полет закончился благополучно.

За отвагу и мужество, проявленные в боях под Сталинградом, Балашова наградили орденом Красного Знамени. Там же, под Сталинградом, он получил и партийный билет.

Потом он сражался на Белгородском направлении. 8 июля 1943 года, в разгар ожесточенных боев на земле и в воздухе, комэск Балашов повел восьмерку Ил-2 на штурмовку колонны фашистских автомашин и танков. Рядом шли боевые товарищи Алексей Кривонос, Николай Кузнецов (будущие Герои Советского Союза), Николай Майоров, Владимир Грудистов... Колонну увидели издали. Поднимая серую пыль, она двигалась к фронту.

— Приготовиться к атаке! — передал ведущий по радио.

Когда до цели оставалось не более километра, Балашов перевел машину в пикирование. От самолетов отделялись «эрэсы» и, прочертив серые дымные линии, рвались на дороге. Потом сбросили бомбы. Они тоже попали в цель. В небо поднялись клубы черного дыма.

В это время появились истребители противника. Шестерка «ФВ-190» бросилась на штурмовиков. По команде Балашова летчики встали в оборонительный круг и, защищая друг друга, стали отходить на свою территорию, в зону действий зенитчиков. Но фашисты все же подбили машину ведущего, ранили летчика. Обгоревший, теряющий силы, он приземлился

на поле. Пехотинцы подобрали его, отправили в госпиталь. Он пробыл там недолго, около месяца. Уговорив врачей, в часть возвратился досрочно и сразу же стал летать на боевые задания.

Отступая от Запорожья, враг соорудил переправу через Днепр в районе села Беленькое. Она действовала днем и ночью. Ее защищали зенитки, большие наряды истребителей. 14 октября 1943 года командир полка гвардии подполковник Федотов, вызвав на КП старшего лейтенанта Балашова, поставил ему боевую задачу: разбить переправу у Беленькой.

Тяжело оторвавшись от вязкой земли, десять Ил-2 поднялись в серое небо, легли на курс к Запорожью. Чтобы достигнуть внезапности, Балашов завел свою группу с тыла, с территории, занятой противником, на цель вышел бреющим полетом. Первое, что он увидел, выскочив на переправу, это серый фашистский танк, мчавшийся по понтону, и мутные всплески воды от прыгавших в воду солдат. Балашов нажал кнопку сброса «эрэсов». Круто развернувшись влево, прижимаясь к земле, он пошел на повторный заход. Но в наушниках щелкнуло, и командир группы истребителей, идущих сзади, передал:

— Молодцы «Горбатые»! Переправа разбита, поплыла в Черное море.

Итак, всего лишь один заход, и переправа разбита. «Чем объяснить успех?» — спросил я Балашова. «Творчеством», — неожиданно ответил Евгений Иванович и пояснил:

— Перед каждым вылетом, если позволяло время, мы досконально изучали характер цели, ее размеры, расположение, как она прикрыта зенитным огнем. Выбирая направление для захода на цель, мы учитывали и особенности местности, на которой она расположена, и погоду, и особенности нашего оружия, и даже психологический настрой летчиков. Возвратившись с боевого задания, детально разбирали действия каждого экипажа и всей группы в целом. Мы постоянно учились, обретали опыт. Это позволяло нам действовать не по шаблону, а исходя из конкретных условий каждого боевого задания. А это и есть творчество.

Наступил 1944 год. Враг откатывался на запад. Наши войска поочередно, один за другим громили укрепрайоны фашистов на реках Молочная, Днепр, Ингулец. 95-й гвардейский штурмовой авиаполк всемерно содействовал им.

10 января Балашов получил задание подвергнуть штурмовке артиллерийские позиции гитлеровцев в районе населенного пункта Петрова Долина (на юге Украины). Ранним морозным утром поднялась шестерка «ильюшиных». Балашов знал, что позиции врага хорошо замаскированы и обнаружить их нелегко. Поэтому был предельно внимателен. Кружась над районом предполагаемого местонахождения цели, он обнаружил следы автомашин на свежевыпавшем снегу. Они вели к лесополосе, начинавшейся невдалеке от населенного пункта. Там, в густых зарослях, прикрытые маскировочными сетями, располагались орудия.

Группа сделала пять или шесть заходов. При этом каждый выбирал себе цель и бил до полного ее уничтожения. Потом Балашов заметил склад с боеприпасами и взорвал его пушечным залпом. Задание было выполнено, но ведущий, человек принципиальный, требовательный в первую очередь к себе, собрав на разбор свою группу, сказал:

— Я допустил большую оплошность, ударив по складу с короткой дистанции. — И, указывая на свой самолет, добавил: — Смотрите, сколько пробоин в крыльях...

13 июля в наступление на Рава-Русском направлении перешли войска генералов В. Н. Гордова и Н. П. Пухова. С воздуха их поддерживал 5-й штурмовой авиакорпус, в состав которого входил 95-й полк. Как и всегда, выполнять приходилось разные по характеру боевые задания, в том числе действовать по железнодорожным станциям. По одной из них — Порицк, эскадрилья Балашова наносила удар 16 июля 1944 года.

— Нам сообщили, что гитлеровцы подтянули туда железнодорожный состав, груженный танками и автомашинами, — говорит Евгений Иванович. — Взлетели в составе восьми экипажей, направились к цели. Самолетов противника в воздухе не было, никто не мешал. Первый заход оказался довольно удачным — в четырех местах эшелона возникли очаги пожаров. Потом еще. Потом снаряды попали в бензоцистерну. Когда уходили домой, позади все полыхало. Никогда не видел такого фейерверка...

Вскоре наши войска освободили Львов и Рава-Русскую. К этому времени капитан Балашов занимал должность летчика-штурмана гвардейского полка, которому было присвоено наименование «Рава-Русский». К ордену Красного Знамени, полученному Балашовым в 1943 году, и Отечественной войны первой степени — в 1944, прибавился еще один орден Красного Знамени. Наступил 1945 год. Краснозвездные машины гвардейцев стали летать над Германией. 19 марта капитан Балашов, командуя группой из восьми Ил-2, нанес штурмовой удар по узлу сопротивления противника в населенном пункте Шенбрун. Через два дня, возглавляя 16 штурмовиков,— по городу Приборн. Удар был мощным. «Илы» взорвали склад с боеприпасами, создали несколько очагов пожара. Над Берлином Е. И. Балашов совершил свой 139-й боевой полет. 27 июня 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Демобилизовавшись в 1955 году, он опять пришел на родной подшипниковый завод. Стал работать в самом тяжелом цехе — кузнечном, помощником начальника. Нелегко было привыкать к новой работе, но ничего — привык, сдружился с коллективом, начал поддерживать порядок и дисциплину, сам показывал образцы в работе. Вскоре его избрали секретарем цехового партийного бюро.

В 1957 году Евгений Иванович выступил как автор рационализаторского предложения. Анализируя работу цеха, он обнаружил, что горизонтально-ковочные машины нередко простаивают. Почему? Изучив практику эксплуатации, Балашов пришел к выводу, что причиной выхода из строя машины являются бронзовые втулки одного из узлов. Втулки быстро изнашиваются, что приводит к поломке небольших, но весьма трудоемких в производстве деталей. Бронза оказалась дорогим, но не таким уж стойким металлом. Ее требовалось заменить более прочным и дешевым. Так и сделали. Бронзовые втулки заменили роликовыми подшипниками. И это сразу благоприятно отразилось на работе узла: сократились поломки, облегчилось и улучшилось качество ремонта. Прежде плановый ремонт производили ежеквартально, теперь — раз в год. Это дало заводу пятнадцать тысяч рублей экономии.

О новаторском предложении Е. И. Балашова узнали и на других предприятиях, в других городах, внедрили в производство.

— А вот еще пример, — вспоминает Е. И. Балашов. — Както на завод доставили из-за рубежа новую горизонтально-ковочную машину. Рабочих чертежей не было, но мы собрали ее и пустили в эксплуатацию. Она замечательно работала, ковала кольца для подшипников. Но потом появились и недостатки: то полетит один узел машины, то другой. Пошел брак. Что делать? Собрались мы с механиком Коршуновым и слесарями Подзоровым и Бортеневым, поговорили и решили заняться модернизацией. Решено, сделано. Спроектировали и рассчитали усиленные узлы, установили их на машине, и дело пошло лучше. Потом спроектировали для нее новую систему включения. Еще лучше заработала. В результате — экономия более четырех тысяч рублей в год только на одной электроэнергии...

Где бы ни работал инженер Балашов, везде он присматривается к производству с точки зрения исследователя, творца. Перейдя в группу инженеров-конструкторов третьего автоматического цеха, Евгений Иванович заметил, что на одной из автоматических линий шлифовальные станки иногда дают небольшой брак при изготовлении колец подшипников. Посмотрел, подумал, и вот новое рационализаторское предложение. Оно помогло ликвидировать брак, улучшило условия работы станка. Спрашиваю:

— Сколько же у вас рационализаторских предложений, Евгений Иванович?

— Несколько десятков! — отвечает Балашов.

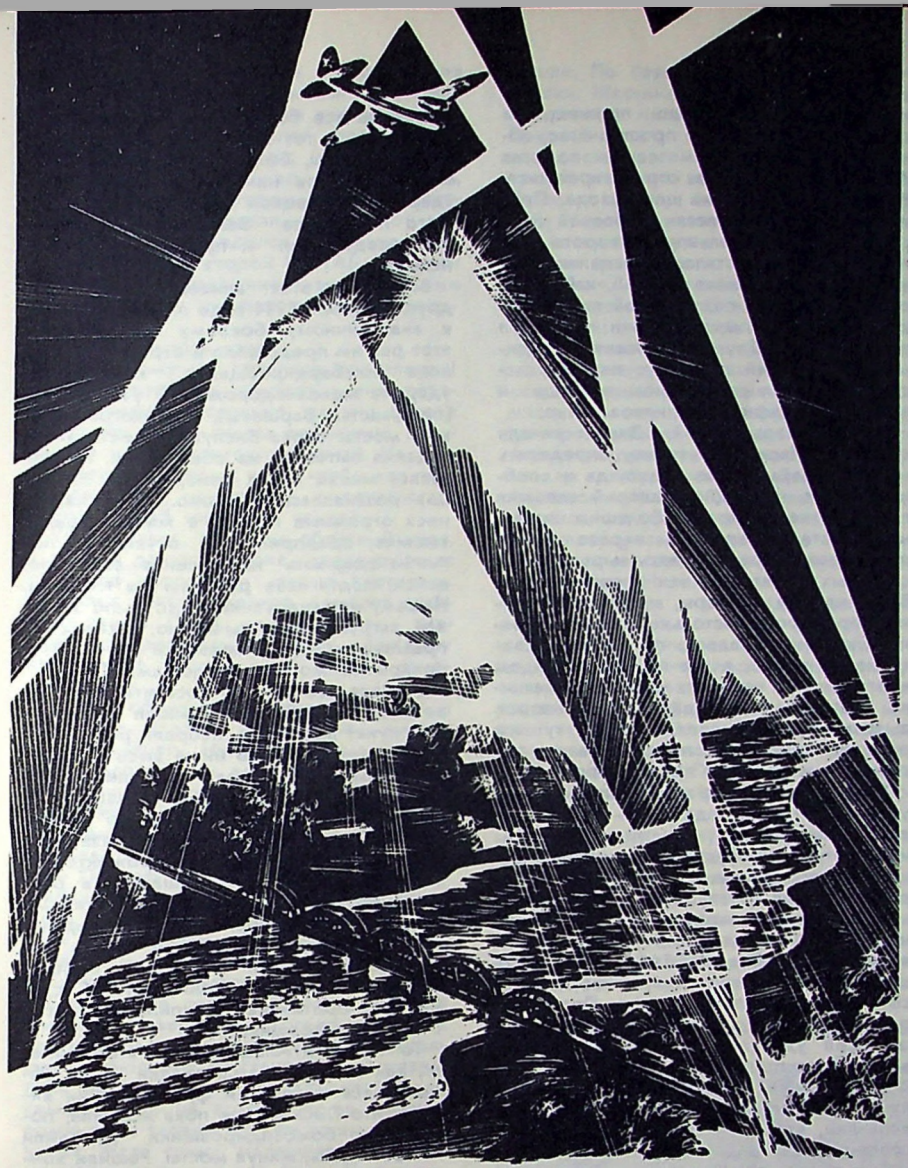
— А экономический вклад в заводскую копилку?

— Для подсчета, пожалуй, нужна ЭВМ, — шутит он.

Летчик-фронтовик ведет большую военно-патриотическую работу. Он частый гость в общежитиях молодежи, в школьных пионерских отрядах, в заводском комитете и клубах ДОСААФ, в военкомате. Юные следопыты приходят к нему домой, живо интересуются фронтовыми делами, героическими подвигами авиаторов в годы войны. Балашов беседует с ними, отвечает на их вопросы. Внушает, что героями не рождаются, их воспитывает школа, комсомол, вся наша жизнь. Приводит в пример не только друзей по фронту, но и товарищей по заводу — бригадиров Сергея Минаева, Алексея Викторова, многих других героев труда. Рассказывает об Анатолии Александровиче Громове, который прошел славный путь от рабочего-инструментальщика до директора их завода.

В настоящее время Евгений Иванович работает инженером-конструктором конструкторско-технологического бюро стандартизации. Дел — уйма! Но он успевает, справляется, как и положено летчику, офицеру запаса, коммунисту. Ветеран войны уверенно и твердо шагает в общем строю творцов и новаторов, строителей коммунизма.

А. ЖУРАВЛЕВ



НОЧНОЙ ФОТОГРАФ

С. УШАКОВ,
Герой Советского Союза

Командир корабля старший лейтенант Валерий Толстухин со штурманом старшим лейтенантом Николаем Альшевским в конце 1943 года начали отсчет второй сотни боевых вылетов. На дальнем бомбардировщике Ил-4 они действовали на всех направлениях от Мурманска до Севастополя. Случалось всякое. Приходилось преодолевать грозу на маршруте полета и вести воздушные бои с истребителями, пробиваться сквозь огневые заслоны над целью и садиться вынужденно на незнакомых аэродромах и полевых площадках.

Не было почти ни одного боевого вылета, чтобы по самолету не стреляли, чтобы артиллеристы-зенитчики или истребители не пытались уничтожить бомбардировщик и его экипаж. Иногда противнику удавалось серьезно повредить самолет или двигатели, но всякий раз с пробоинами или на одном моторе экипаж возвращался на свою территорию.

Шли дни. Росло количество боевых вылетов, росло и боевое мастерство экипажа, не один раз уже отмеченного правительственными наградами. Он давно считался передовым в полку и поэтому меньше занимался бомбометанием непосредственно, а больше решал задачи его обеспечения.

В эшелон обеспечения бомбометания (осветители цели и зажигальщики) выделялись наиболее опытные экипажи. Ведь от качества работы экипажей обеспечения зависел результат бомбометания полка в целом. Если один бомбардировщик или даже несколько неточно сбросят бомбы, это еще не беда, другие накроют цель и задача будет выполнена. А вот если экипаж обеспечения — осветитель цели или зажигальщик — ошибется, тут уже подправить некому. Слово «обеспечение» в данном случае не очень подходит, но другого не придумали, оно вошло в обиход и было узаконено.

Для того, чтобы к приходу бомбардировщиков найти цель и строго в назначенное время осветить ее, т. е. повесить над нею гирлянду САБ (светящихся авиационных бомб), нужно быть большим мастером. Оказаться в это время под САБами, с одного захода точно сбросить по цели ЗАБы (зажигательные авиационные бомбы) и создать пожары для прицеливания экипажей бомбардировщиков — требует не меньшего мастерства.

Война вызвала необходимость иметь в полках авиации дальнего действия еще одну специальность — ночных фотографов. И, поскольку эта задача возлагалась на лучшие экипажи осветителей цели и зажигальщиков, они тоже входили в эшелон обеспечения бомбометания, хотя прямого отношения к нему и не имели.

Задача — сфотографировать цель ночью — внешне кажется простой. На самом же деле выполнить ее очень и очень сложно, и вот почему. Ночной фотоаппарат сработает в тот момент, когда под самолетом разорвется ФОТАБ (фотобомба, излучающая в момент разрыва свет большой силы), осветив на мгновение участок земной поверхности. Для получения четкого снимка необходимо, чтобы ФОТАБ разорвалась точно над целью и на определенной высоте, а самолет в это время находился точно над ФОТАБ.

Дело усложняется еще двумя важными моментами. Экипажу-фотографу необходимо обладать особой выдержкой. Бомбардировщики, осветители и зажигальщики после сбрасывания бомб могут свободно маневрировать по курсу и высоте полета, снижая тем самым эффективность зенитного огня противника. Ночной фотограф такой возможности не имеет, он и после сбрасывания ФОТАБ обязан лететь строго по прямой. Незначительное, на первый взгляд, удлинение боевого пути — горизонтального полета над целью — оказалось достаточным для ведения по самолету более эффективного зенитного огня с вытекающими отсюда последствиями. Поэтому экипажи-фотографы во всех полках авиации дальнего действия пользовались особым уважением командования и товарищей.

И последнее: ночное фотографирование может сорвать зенитный прожектор. Поймав в свой луч самолет, он не позволит открыть затвор фотоаппарата, так как пленка будет мгновенно засвечена. Экипаж должен избежать этого, не дать схватить себя прожекторным лучом, пока цель не будет сфотографирована.

Лучше других в полку овладели ночным фотографированием штурман Николай Альшевский и летчик Валерий Толстухин. Поэтому они, как правило, и выполняли эту сложную боевую задачу.

В середине апреля 1944 года, в разгар операции по освобождению Крыма,

полк через штаб дивизии получил задачу из Москвы — выделить лучший экипаж для фотографирования бухты Стрелецкой, в районе Севастополя. Результаты фотографирования надлежало самолетом доставить в Москву, что свидетельствовало о их важности. Выполнение задачи командир полка возложил на экипаж Толстухина. Погода была сложной. Почти от самого аэродрома протянулся с запада на восток грозовой фронт. Поэтому обойти грозы не представлялось возможным, их нужно было пересекать. Полеты полку закрыли, и только экипажу Толстухина разрешили вылет с выполнением свободного маневра по маршруту полета и в районе цели.

Взлетели. Вначале шли под облаками, но горы на маршруте вынуждали набирать высоту. Вошли в облака, в самолете стало темно. За ориентир взяли вспышки молний, путем отворотов от них пытались лететь между грозовыми центрами. Вероятность, что это удастся, небольшая, но другого выхода не было. Самолет трясло. Вспышки молний ослепляли настолько, что трудно было определить, где же грозовой центр и в какую сторону надо отворачивать. Стрелки всех приборов непрерывно двигались. Валерий Толстухин скорее чутьем угадывал, чем точно знал положение самолета.

Плохо слушаясь рулей, самолет часто проваливался, теряя высоту, затем, как будто столкнувшись с чем-то твердым, вновь возвращался в нормальное состояние. Летчик и штурман молчали. Теперь молнии сверкали во всех направлениях. Вдруг, впереди по курсу, произошел сильнейший разряд. Самолет тряхнуло так, что лопнула часть обшивки.

— Напоролись! — прокричал Толстухин и тут же отвернул влево. Через несколько секунд впереди показалось темное пятно, куда он и направил самолет. Не сверкает — значит, самолет летит между грозами. Разряды остались справа и слева. Альшевский с трудом успевал записывать время разворотов и очень неточно средний курс, настолько беспорядочен был полет. Не заблудиться бы! Но вот болтанка стала заметно меньше и вскоре совсем прекратилась. А еще через 10—12 минут полета резко оборвалась облачность.

Скоро цель. Кто-то беспокоил противника, так как несколько прожекторов ощупывали воздушное пространство, обнаруживая себя и тем самым помогая Альшевскому точнее сориентироваться. Решили выскочить на цель схода. Произведены расчеты, легли на боевой курс, сделали три небольших доворота при прицеливании. Осталось несколько секунд до сбрасывания ФОТАБ, как вдруг один прожектор поднял свой луч вертикально, тут же наклонился и скользнул по самолету. Другой прожектор, видимо работающий в паре с первым, надежно схватил самолет, за ним еще и еще. Фотографировать невозможно.

Запахло взрывчаткой. Значит начали стрелять. Насколько точно, определить нельзя: разрывов не видно, да и вообще ничего не видно. Валерий заложил глубокий левый крен с большим снижением, затем энергично перевел самолет в правый крен, пытаясь вырваться из световых объятий. И так несколько раз. Выполнял он маневры, не видя показаний приборов, настолько сильно засвечена кабина. Казалось, что источник света не на земле, а где-то совсем рядом и его острие направлено в глаза летчику. Потеряв около двух тысяч метров высоты, Валерий сделал горку, тут же перевел самолет в горизонтальное положение и ушел от прожекторов.

Первая попытка фотографирования не удалась. Отошли подальше — пусть противник подумает, что ушли совсем: надо хитрить. Обсудили положение и решили — второй заход выполнить со стороны моря, с приглушенными моторами, на пологом планировании, чтобы звук на земле услышали как можно позже, лучше всего, когда ФОТАБы будут сброшены. Ушли далеко в море, набрали высоту и развернулись на цель. Прожекторы уже были выключены. На этот раз замысел удался. Система ПВО цели вновь была приведена в действие, когда ФОТАБы уже полетели. Несколько секунд томительного ожидания первой вспышки, второй, и все — цель сфотографирована, задание выполнено.

Теперь домой! Рассветало. Это позволяло обратно лететь под облаками, да и облачность к тому времени ослабла, грозовые разряды наблюдались на больших расстояниях один от другого. Долгожданная посадка. Офицер связи АДД уже ожидал, и как только фотопленку проявили, без дешифрирования, настолько все было ясно, ее направили в Москву. В тот же вечер, с наступлением темноты, более 100 дальних бомбардировщиков нанесли эффективный удар по Стрелецкой бухте. Экипаж старшего лейтенанта Валерия Толстухина был представлен к правительственным наградам.

Вспомнили этот эпизод два боевых друга 27 июля 1944 года при подготовке к аналогичному боевому заданию. На этот раз им предстояло в отрыве от эшелона бомбардировщиков, наносивших удар по железнодорожному узлу Прага (предместье Варшавы), сфотографировать мосты через Вислу. Важность этого задания вытекала из обстановки. Начавшаяся месяц назад Белорусская операция развивалась успешно. Противник, неся огромные потери в живой силе и технике, предпринимал отчаянные попытки сдержать наступление советских войск, подтягивая резервы из глубины. Нашему командованию надо было знать, как загружены мосты ночью, в каких направлениях идут перевозки и систему прикрытия мостов средствами ПВО.

Вначале все шло по рассчитанному на земле плану: взлетели, вышли на исходный пункт маршрута, набрали расчетную высоту — несколько ниже высоты полета бомбардировщиков — и пересекли линию фронта. Минут за 10 до выхода в район цели, впереди по курсу полета почти одновременно в небо взвились лучи нескольких десятков прожекторов, которые тут же начали шарить в разных направлениях, отыскивая первых смельчаков. Заговорила зенитная артиллерия, снаряды рвались в одном направлении и почти на одной высоте, создавая огневое заграждение. Система ПВО противника вступила в схватку с бомбардировщиками.

Толстухин и Альшевский в этом полете, как всегда, разговаривали мало, обмениваясь короткими фразами. Они видели, что ПВО мостов пока молчала, потому что бомбардировщики выходили на свою цель, минуя мосты. Решили войти под поток бомбардировщиков и следовать с ними, а затем, сделав резкий разворот, внезапно появиться над мостами. Так и сделали.

Мосты просматривались хорошо. Наводку и прицеливание произвели спокойно, никто почему-то не мешал. Вот первый мост оказался на угле прицели-

---

НАД ТРАССОЙ МУЖЕСТВА

Авиаторы помогают строить Байкало-Амурскую магистраль

БАМ. Сегодня это слово понятно и близко каждому советскому человеку. Байкало-Амурская магистраль: длина — почти 3200 километров.

На трассе необходимо построить 142 больших моста, пробить четыре горных тоннеля, один из которых протяженностью свыше 15 километров.

Строителям предстоит преодолеть участки вечной мерзлоты и подземных льдов, повышенной сейсмичности и сильной заболоченности, крупноглыбовых осыпей, лавин, селей.

Практика транспортного строительства не знает столь сложного сочетания природных условий.
«Строительство этой железной дороги,
которая прорежет сибирский массив с его неисчерпаемыми природными богатствами, — говорил Л. И. Брежнев, — открывает путь к созданию нового крупного промышленного района: вдоль нее вырастут поселки и города, промышленные предприятия и рудники, разумеется, будут вспаханы и пущены в сельскохозяйственный оборот и новые земли».

Вместе с тысячами и тысячами молодых энтузиастов здесь, над трассой мужества, трудятся авиаторы. Об одном из них рассказывается в корреспонденции.

В кабине четверо: командир, второй пилот, штурман, радист. Размашистые несущие лопасти сливаются в сплошной круг. Командир Виктор Махоткин увеличивает шаг винта. Ми-6 отрывается от земли. Легче бы с короткого разбега, да нельзя — рядом связка труб, перехваченных проволокой и прикрепленных стальным тросом к машине. Как только вертолет поднялся, трос натянулся, машина вздрогнула, и трубы оказались в воздухе.

Мы летим в Магистральный. Внизу — тайга. Ми-6 делает круг над новым поселком. Видны домики, ближе к речке — штабеля леса, длинные бревенчатые склады, палатки... Вертолет мягко приземляется на площадке, утрамбованной гравием. Веселые грузчики — молодые ребята, одетые в стеганые куртки, быстро разгружают «летающий вагон». Строительный материал, валенки, моторы и многое другое.

вания, нажата кнопка сбрасывания и с заданным интервалом полетели ФОТАБы. Их четыре, что очень удлинило горизонтальный полет над целью. Заработали прожектора, но артиллерия молчала. Вот разорвалась первая бомба, она явилась ориентиром для прожектористов, которые знали, что в этот момент самолет находился строго над ней. После разрыва второй ФОТАБ три прожектора одновременно схватили лучами самолет, и тут же стрелок-радист доложил:

— Истребитель сзади!

Вот почему не стреляла артиллерия! Валерий перевел самолет в пикирование, а через несколько секунд сделал горку так, что в глазах потемнело, и вырвался из прожекторных лучей. На всякий случай заложил крен, чтобы все члены экипажа осмотрели пространство. Истребителей никто не увидел.

Успокоились, легли на обратный курс, и тут же длинная серия трассирующих снарядов «прошила» левую плоскость. Раздался треск осколков, самолет охватило пламя. Связь между членами экипажа прекратилась. Теперь каждому предстояло решать свою судьбу самостоятельно.

Пламя облизывало кабины летчика и штурмана, стало нестерпимо жарко, трудно дышать. Николай открыл нижний люк, обернулся и посмотрел в смотровое окно к летчику: его сиденье было пусто. Надо прыгать. В это время неуправляемый самолет вошел в штопор и Николая сильно прижало к борту.

— Прыгать же надо, прыгать, — промелькнула мысль, как команда. Упершись во что-то ногами, напрягшись изо всех сил, Николай вытолкнул себя в люк, отделился от самолета, дернул за кольцо и тут же почувствовал тупой удар.

Очнулся на земле. Сколько прошло времени? Наверное несколько часов, так как уже рассвело. Вся картина прошедшего мгновенно восстановилась, оставалось неясным, чем его ударило? Ведь самолет еще не взорвался, он хорошо помнил. Но теперь это уже не имело значения. Жгло спину, малейшее движение вызывало нестерпимую боль. Очень хотелось пить. Только спустя некоторое время Николай заметил, что неподалеку стоят спиной к нему два человека. — Неужели враги?

Увидев, что летчик очнулся, они подошли. По говору стало ясно, что это поляки. Жестами показали: громко разговаривать нельзя, близко фашисты. Николай узнал, что приземлился не здесь, сюда его перенесли. Пообещав прийти только к вечеру, поляки ушли. Пистолет его они почему-то взяли с собой. Медленно тянулось время. Чего только ни передумал Альшевский за эти полные тревог часы. Мучила нестерпимая боль и полная беспомощность. Трудно сказать, что больше.

Наконец наступил вечер. После заката подъехала запряженная лошадьми повозка с вооруженными людьми, одетыми в гражданское. Старший группы объяснил, что они польские партизаны и будут пробираться в отряд. Николая положили на примитивные носилки, погрузили на телегу и повезли. Двигались кустарником и лесом. Очень часто останавливались, тогда один из группы дозора уходил на разведку и после его возвращения, посоветовавшись, продолжали движение. Николай понимал, что кругом гитлеровцы и в отряд пробиться очень трудно.

Трое суток длилось это мучительное для Альшевского и опасное для всех путешествие. Мужество не покидало Николая, желание бороться до конца и в этих условиях помогало ему находить силы даже тогда, когда казалось, что их уже больше нет. Поддерживало его и заботливое отношение польских патриотов.

В конце третьих суток расположились в большом лесу, недалеко от дороги. Отчетливо слышался шум двигающегося транспорта, а на рассвете где-то совсем близко начали рваться снаряды. Один партизан ушел на разведку и вскоре вернулся очень веселым. Оказалось, что немецкие войска отступали, обтекая лес, видимо, не желая встречи с партизанами. Николая тут же понесли к окраине леса навстречу советским войскам.

Расставание с польскими товарищами было трогательным и по-боевому коротким. А дальше — медсанбат, фронтовой госпиталь. Предварительный диагноз — повреждение двух шейных позвонков и скрытый перелом ноги — требовал немедленной эвакуации в тыл, в стационарный госпиталь.

— Неужели навсегда расстался с авиацией? — думал Николай. Хотелось в полк, встретиться с друзьями, узнать, как идут дела, что известно о Валерии и стрелках.

Из фронтового госпиталя написал письмо в полк. Он понимал — забот у командования много, и все же надеялся, что не останутся боевые друзья безучастными к его судьбе. И надеялся не зря. На четвертый день, после того как было отправлено письмо, за Николаем прилетел санитарный самолет с полковым врачом. Когда подлетали к аэродрому, весь личный состав во главе с командиром вышел навстречу.

О судьбе Валерия Толстухина и других членов экипажа в полку не было никаких сведений.

В этот же день Николая доставили в Москву в авиационный госпиталь. Не хотелось верить, что окончательно вышел из строя, и он делал все, чтобы победить недуг.

После девяти месяцев упорного и трудного лечения, с невероятно мучительными физическими упражнениями по вытягиванию шейных позвонков, Николай предстал перед медицинской комиссией с заключением лечащих врачей: к летной службе не годен. Настоятельные просьбы, выполнение им на глазах комиссии различных физических упражнений вплоть до кульбита, от чего у него темнело в глазах, подействовали на строгих медиков. Слова — «не годен», были заменены — «ограниченно годен».

Альшевский прибыл в полк 8 мая 1945 года, когда его товарищи возвращались с боевого задания.

После войны Николай Георгиевич Альшевский еще 15 лет летал на самых современных самолетах, передавая свой боевой опыт новому поколению штурманов. Уволившись из Армии, пошел на завод и до сих пор успешно работает на одном из предприятий Харькова.

И снова в рейс по маршруту Усть-Кут — Магистральный — Усть-Кут. Погода переменчива. Синоптики, случается, ошибаются. С конечного пункта передают: небо чистое. А когда Ми-6 взял курс на Усть-Кут, откуда ни возьмись, туман над тайгой, резко ухудшилась видимость. Махоткину не впервые пилотировать винтокрылую машину в здешних местах, в сложных метеорологических условиях. Побеждают мастерство, воля, уверенность в технике.

Интересуюсь, давно ли он доставляет грузы на подвеске?

— На БАМе? — переспрашивает Махоткин. — На этой трассе недавно. Я ведь сам с Нюрбы, есть на Севере такой поселок, на реке Вилюй. Там работают наши люди. Мы летали в поселки Тикси, Алдан, Надым, Ленск. А с прошлой осени работаем на этом участке строительства Байкало-Амурской магистрали. Вначале много времени уходило на разгрузку и выгрузку. Скажем, те же трубы. Попробуй-ка россыпью перетаскать их в отсек, а потом вытащить. Часа два уходило, не меньше. Проще, эффективнее подвеска. Вернулся, к примеру, Ми-6 из тайги, а груз в Усть-Куте уже наготове — схвачен тросами. Остается лишь прицепить и взлетай. Еще не так давно совершали один-два рейса в день, теперь три-четыре.

Когда с земли замечают вертолет, слышатся голоса: «Махоткин летит!» И в этих словах — благодарность строителей.

О себе Виктор говорит так: «Обыкновенный летчик. Научился летать в Московском авиаспортклубе ДОСААФ. Затем летное училище. 12 лет на Севере. Мои помощники — второй пилот Валерий Сегида, штурман Андрей Филипчук и радист Юрий Смольнов».

Виктор Махоткин и его товарищи — на трудовой вахте завершающего года пятилетки!

В. СОРОКИН

Усть-Кут, Иркутской области.



В. Махоткин

Фото автора

Социалистическому соревнованию — высокую действенность

◆

ТОН ЗАДАЮТ КОММУНИСТЫ

Оборонная организация Волгоградской области — одна из победителей Всесоюзного социалистического соревнования республиканских, краевых, областных, городов Москвы и Ленинграда, организаций ДОСААФ за 1974 год. Она награждена переходящим Красным знаменем ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР. В победу волгоградцев весомый вклад внесли авиационные спортсмены области.

Оживленно в эти дни на спортивном аэродроме. На земле и в воздухе идет напряженная учеба.

— Кто над аэродромом? — поинтересовались мы.

— Сергей Титов. По воздушному почерку его узнаешь, — устремив взгляд в небо, говорит авиатехник Анатолий Лазарев. — Красиво летает.

Титов... фамилия эта врезалась в память. Не о нем ли статья в стенной газете?

— О нем самом, — подтвердил наш собеседник.



Техник-бригадир П. Скубиев, авиатехники С. Рубан и М. Купчин готовят самолет к учебному полету.

Сегодня, как обычно, Сергей на пятерку выполнил обозначенное в полетном листе упражнение «Тренировочный полет в зону; простой и сложный пилотаж раздельно и в комплексе». Целеустремленность и напряженность в работе приносит свои плоды. Летчик-спортсмен, уже опытный, к любому заданию готовится так, словно ему впервые подниматься в воздух. Независимо от сложности упражнения каждому полету предшествует тщательный тренаж на специальной аппаратуре и в кабине самолета. Помогают также иллюстрированные схемы с пояснениями порядка и способа выполнения того или иного элемента полетного задания.

Кажется, совсем недавно — как же быстро летит время! — Сергей впервые пришел в аэроклуб.

— Хочу летать.

— Сколько же тебе? — спросили его.

— 16.

— Мал еще. Подрасти надо.

После настойчивых просьб парня определили работать на аэродроме, ближе к самолетам. А в 17 лет Сергею разрешили самостоятельно летать. Вскоре пришел успех: на соревнованиях летчиков-спортсменов преодолен разрядный норматив. Свое летное мастерство он совершенствовал в авиаучилище ДОСААФ. Ныне Сергей — заочник одного из авиационных вузов.

Сергей Титов — передовой летчик-инструктор. Он, коммунист, ударник коммунистического труда, партгрупорг подразделения, идет в авангарде социалистического соревнования в честь XXV съезда КПСС. Третий год его спортивная группа завершает учебу с отличной оценкой. Важнейшим показателем качества подготовки курсантов является их успеваемость, умение управлять современным реактивным самолетом. Этот показатель из года в год повышается. В 1975 году уровень подготовки спортсменов еще выше: большинство из них успешно осваивают учебную программу.

В чем залог успеха? Титов, немного подумав, ответил так:

— Высокая, я бы сказал, жесткая дисциплина, строгая исполнительность на земле и воздухе, как того требуют летные наставления.

Инструктор, например, обучая курсанта технике пилотирования, вводит наиболее характерные «отклонения» и «ошибки», присущие при овладении именно данным элементом полета, обращает внимание на умение курсанта, правильно и своевременно вмешивается в управление самолетом и показывает, как исправить допущенную ошибку. На земле следует подробный разбор полета, затем дополнительные занятия и тренировки, а также «совместные» уроки, которые проводят инструктор и преподаватель.

Соревнование, размышляет Титов, открывает возможности роста, помогает высоко осознать общественную значимость своего труда. Ощущаю это на себе. Учился у фронтовиков коммунистов К. Борисова, И. Самородова, А. Тимофеева. И всем, чего уже достиг, обязан товарищам, всему коллективу. Когда ты с удовольствием, как в родной дом, идешь в свой клуб, знаешь, что ты очень нужен, что тебя встретят настоящие друзья, а после трудового дня с хорошим настроением возвращаешься домой, к семье — это счастье.

А вот как характеризует Титова один из его бывших наставников.

— С такими людьми легко работать. Легко потому, что для них достигнутое — лишь площадка, с которой надо стартовать дальше. Именно в этом причина, почему Сергей никогда не довольствуется сегодняшним результатом.

Решения апрельского Пленума Центрального Комитета КПСС нашли горячий отклик в коллективе Волгоградского аэроклу-

ба имени В. С. Хользунова. На нынешний год приняты повышенные обязательства. Руководители клуба А. Тимофеев и Н. Жуков, партийная и профсоюзная организации заботятся о том, чтобы активным участником соревнования был каждый обучающийся, каждый работник клуба, из усилий которых, как известно, складываются будущие успехи.

— Сейчас, — подчеркнул начальник клуба А. Тимофеев, — мы конкретно определяем, что же должен сделать коллектив, каждый работник за квартал, за месяц. В показе хода соревнования широко используем средства наглядной агитации. В подразделениях, на аэродроме, у самолетных стоянок имеются доски показателей работы, отражающие фактическое выполнение заданий. Почти ежедневно выпускаются «молнии», которые рассказывают о трудовых рекордах передовиков. Причем в «молниях» стараемся не повторяться в текстах, делаем их броскими, выразительными, захватывающими.

Волгоградцы берут на вооружение все лучшее, что выработала практика организации соревнования. Например, систематически проводятся взаимные проверки, внедряется такой важный принцип, как повторение практического опыта передовиков, таких, например, как спортсмены-летчики С. Титов, А. Магомедов, авиаспециалисты П. Скубиев, Н. Кудинов и другие.

Каждый, соревнуясь, знает партнера, свои и его возможности, а возможности у всех разные: есть люди с большим опытом и знаниями, а есть такие, кто лишь начинает свой трудовой путь. В этой связи достойны внимания раздельные встречи по профессиям летчиков-инструкторов, преподавателей, авиаспециалистов. Взаимный обмен опытом, «секретами», помощь отстающим порождают желание догнать передовика, стать равным с ним, а потом самому отличиться. Брать пример есть с кого. Тон задают коммунисты. Это ударники коммунистического труда — командир звена и секретарь партбюро А. Магомедов, летчики-инструкторы В. Куляпин, С. Титов и другие. Соревнование, таким образом, проникнуто духом товарищества, взаимопомощи и подлинного коллективизма.

В социалистических обязательствах на 1975 год есть такой пункт: совершенствовать технологию обслуживания самолетов и реактивных двигателей. Пути решения этой задачи — настойчивый рост производительности труда на основе более эффективной эксплуатации материальной части с учетом внедрения технических новшеств. С помощью действующей передвижной установки «Дефектоскоп» своевременно выявляются дефекты в деталях самолетов и двигателей. Установку сконструировала группа авиаспециалистов во главе с А. Мякининым. Внедрено уже 5 рационализаторских предложений — их авторы П. Скубиев, В. Антипов и Н. Ермишев.

В клубе оперативно подводятся итоги соревнования. Делается это, как правило, на собраниях в конце каждого месяца. На них активно поддерживаются и поощряются передовики, которые награждаются специальными вымпелами, а по итогам года фотографии лучших работников вывешиваются на Доску Почета. Критикуются те, кто отстает, работает без напряжения и должной ответственности. Всегда ясно, кто впереди, а кто отстает. Гласности — важнейшему принципу соревнования — придается особое значение: чем люди лучше информированы, тем оперативнее устранят недостатки. Гласность, сравнимость результатов создают обстановку хорошего трудового соперничества, рождают у людей желание работать лучше, производительнее.

Идейный, духовный рост человека во многом зависит от морального климата, общей атмосферы, в которой он трудится. Все более глубокое благотворное влияние оказывает на работников коллектив. Новички ощущают общее доверие, благожелательность, заботу об их идейной закалке. Да и сама история Волгограда удивительно благодатна для воспитания молодежи на революционных, боевых и трудовых традициях старших поколений: ведь здесь разыгралось одно из величайших сражений Великой Отечественной войны.

— В своей работе, — говорит заместитель начальника клуба Н. Жуков, — мы стараемся как можно полнее и эффективнее использовать богатые традиции. Стремление высоко нести славу героев-защитников Сталинграда — важный фактор наших успехов. Стройная система военно-патриотического воспитания, сложившаяся у нас, обеспечивает высокую активность членов клубного коллектива.

Новичков обязательно знакомят с памятными местами города-героя. У памятника — ансамбля героям Сталинградской битвы на Мамаевом кургане молодежь дает клятву умножать традиции старших, легендарного города, клуба. Традиционными стали уроки мужества в начале учебного года. Они обычно проводятся у памятника летчику В. С. Хользунову. Здесь у памятника происходит посвящение в авиаторы курсантов. Юноши и девушки встречаются с воспитанниками клуба ветеранами войны Героями Советского Союза А. Поповым, А. Числовым и словно прикасаются к подвигу отцов и дедов. В юных сердцах живет глубокое уважение к старшим товарищам, в жестоких боях отстоявшим честь и независимость Родины.



Последние указания перед вылетом. Спортсмен Н. Южанин (в кабине) и инструктор-летчик А. Иевлев.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Воспитанию стойких защитников Родины помогает авиационный спорт, с которым волгоградцы в крепкой дружбе. На первых этапах VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы, 6 спортсменов стали мастерами спорта, 4 — кандидатами, 40 выполнили первый и второй разряды. Парашютисты заняли 3-е место на зональной встрече, а авиамоделисты — первое. Ю. Абламский стал чемпионом Советского Союза по таймерным моделям самолетов. Авиамодельный коллектив возглавляет энтузиаст спорта участник Сталинградской битвы коммунист П. Ромахов.

Волгоградцы, подкрепляя делом взятое обязательство, помогают первичным организациям в кружковой работе, подготовке спортивной смены. Спортсмены и воспитанники клуба создали новые парашютные и авиамодельные кружки в ряде оборонных коллективов предприятий Волгограда, Волжска и других городов.

Спортивный коллектив в ходе соревнований VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы, обязался подготовить 50 спортсменов высших разрядов, завоевать призовые места на крупных стартах.

Волгоградский аэроклуб имени В. С. Хользунова шестнадцатый год работает без летных происшествий, завоевывал первые места среди аэроклубов Общества и ныне в ряду ведущих. Около 60 процентов его личного состава — ударники коммунистического труда. 11 коллективов коммунистического труда. Волгоградцы полны решимости в 1975 году взять новые рубежи и победить в соревновании с Куйбышевским аэроклубом ДОСААФ.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ

Волгоград

ГТО—основа физического воспитания

Более трех лет назад по решению ЦК КПСС и Совета Министров СССР был введен в действие новый Всесоюзный физкультурный комплекс «Готов к труду и обороне СССР», который, являясь нормативной основой советской системы физического воспитания населения, стал главным средством подготовки всесторонне физически развитых строителей коммунизма, надежных защитников социалистической Родины. Наши корреспонденты побывали в Грозненском и Ростовском аэроклубах. В своей статье они рассказывают, как идет сдача норм комплекса ГТО в этих учебных авиационных организациях ДОСААФ.

СПОРТИВНЫЙ ПРАЗДНИК В ГРОЗНЕНСКОМ АЭРОКЛУБЕ

Раннее воскресное утро. Празднично одетые люди, на автобусах и автомашинах, мотоциклах и велосипедах начали приезжать на аэродром Грозненского аэроклуба. Спортивная площадка украшена флагами, транспарантами, на кумачевых полотнищах — лозунги:

— Да здравствует VI Спартакиада народов СССР!

— Ознаменуем 30-летие Победы над фашистскими захватчиками высокими спортивными достижениями!

Из репродукторов слышатся песни, музыка. Всюду чувствуется оживление. Инструкторы-летчики, авиатехники, авиационные спортсмены и гости готовятся к соревнованиям по массовой сдаче норм комплекса ГТО.

В 10 часов свыше 150 участников состязаний прошли торжественным маршем перед многочисленными зрителями. Председатель оргкомитета по проведению соревнований начальник Грозненского аэроклуба В. Н. Мамонтов принимает рапорт о готовности спортсменов к состязаниям.

Начинается бег на 100 м. Беговые дорожки обступили сотни людей.

— Папка! Папка! Давай быстрее! Осталось немного, — раздается звонкий голос юного болельщика. Он переживает за отца, незадолго перед этим показавшего сыну самолет, на котором летает.

— Геннадий, жми! — дружно подбадривают авиационные техники своего товарища. Главный распорядитель соревнований, он же судья-информатор, заместитель начальника аэроклуба по летной подготовке В. Н. Назаренко объявляет в мегафон: — техник связи Геннадий Лавриков стометровую дистанцию пробежал за 11,5 сек. Это рекорд аэроклуба!



В воскресный день на аэродроме Грозненского аэроклуба. Эстафета 4×100.
Фото Б. МАЙНАГАШЕВА

В другом секторе площадки — прыжки в длину. Здесь борьба ведется также с большим спортивным азартом. И болельщиков не меньше, чем у беговых дорожек.

Вот делает разбег курсант А. Грибков, толчок... и судья объявляет новый рекорд аэроклуба — 5,5 м. Однако это достижение продержалось недолго. Прыгает Г. Лавриков, и вновь победа — 5.77 м. Техники ликуют.

— Наша берет! — закричал кто-то.

Не успели закончиться прыжки в длину, а главный судья — заместитель начальника аэроклуба по политической части П. Цебоев вызывает спортсменов в сектор для метания гранаты. Учителя и ученики друг перед другом не хотят ударить в грязь лицом. Каждый старается показать наивысший результат. Четко работают судьи. Быстро подводят итоги. Победителем объявляют курсанта Александра Завьялова. Он метнул гранату на 55 м.

Хорошо прошли забеги на тысячу метров. Несмотря на то, что эта дистанция трудная, требующая достаточной предварительной подготовки и умения правильно распределить свои силы, большинство участников состязаний выполнили нормы комплекса ГТО. Лучшее время — 2 мин. 58 сек. показал курсант Нурдинов.

Успешно была проведена эстафета 4×100. Хотя она и не входила в нормы комплекса ГТО, однако была встречена зрителями с большим интересом. Следует признать, что и в этом виде состязаний технический состав аэроклуба зарекомендовал себя с самой лучшей стороны. Дружная команда в составе авиатехников Гончарова, Смирнова, Магомадова и Абубакарова заняла первое место, показав отличное время — 45,1 сек.

После эстафеты все направились в спортивный городок, оборудованный здесь же на аэродроме. Участникам соревнований предстояло помериться силами в подтягивании на перекладине. Вне конкуренции оказался летчик-спортсмен Борис Маслюков. Он подтянулся 31 раз.

Пока судьи подводили окончательные итоги, между командами подразделений велись соревнования по волейболу. Одновременно состоялись показательные выступления лучших спортсменов на ло-

За себя и за героя-летчика

Людно в эти дни в народном музее Запорожского электровозоремонтного завода имени 50-летия ВЛКСМ. Группами и в одиночку идут сюда школьники, рабочие, служащие, пенсионеры, чтобы в год 30-летия Победы в Великой Отечественной войне еще и еще раз сердцем прикоснуться к народному подвигу, познакомиться с большим вкладом заводского коллектива в разгром гитлеровского фашизма.

Вот группа допризывников с объединенного учебного пункта Октябрьского района знакомится с экспонатами, посвященными воспитаннику Запорожского аэроклуба Василию Федоровичу Пойденко. На заводе его хорошо помнят.

После ФЗО пришел Вася Пойденко слесарем в цех, ремонтировал локомотивы и мечтал стать летчиком. Мечта о небе привела его в аэроклуб. Старательно осваивал молодой слесарь летное дело. В числе лучших выпускников Запорожского аэроклуба его направили в Борисоглебскую авиашколу.

Война застала летчика-истребителя Василия Пойденко под Львовом. В первых же воздушных боях он проявил мастерство, мужество и отвагу: сбил семь вражеских самолетов и 9 июля 1941 года был награжден орденом Красного Знамени. Затем авиаполк, в котором служил Пойденко, перелетел на оборону Москвы. И здесь он продолжал сражаться умело и бесстрашно. «Бейте врага так, как бьет его звено лейтенанта Пойденко!» — призывал боевой листок.

Но в одном из неравных боев, когда звено Пойденко сбило два фашистских самолета, истребитель командира атаковали несколько «мессершмиттов». Краснозвездная машина рухнула на землю неподалеку от станции Апрелевка. Сейчас на этом месте установлен обелиск, а одна из улиц города Апрелевка носит имя воспитанника Запорожского аэроклуба Василия Федоровича Пойденко.

На родном заводе его не только помнят. В преддверии 30-летия Победы коллектив комсомольско-молодежной бригады аппаратного цеха, состоящей из 26 членов ДОСААФ, во главе с сержантом запаса И. И. Карнаухом, зачислил В. Ф. Пойденко в список своей бригады. Молодые рабочие стали на трудовую вахту под девизом «за себя и за не вернувшегося с войны!» Коллектив ежедневно выполняет сменное задание на 130—140 процентов. За первые три месяца нынешнего года бригада отчислила в фонд мира около 400 рублей, заработанных на имя В. Ф. Пойденко. Она с честью выполнила свое обязательство — завершить полугодовой план к празднику Победы — 9 мая. На передовую бригаду членов ДОСААФ равняются другие коллективы завода.

К. БАБИЧ

Запорожье

пинге, батуте, стационарном гимнастическом колесе, перекладине.

Около четырех часов длился этот спортивный праздник. В заключение председатель Чечено-Ингушского областного комитета ДОСААФ И. С. Мироненко вручил призерам грамоты областного комитета ДОСААФ и специальные жетоны. А все участники состязаний получили памятные значки.

К подготовке и проведению соревнований по сдаче норм комплекса ГТО в аэроклубе подошли по-деловому. Создали организационный комитет, который возглавил начальник клуба. В состав оргкомитета вошли все его заместители, начальник штаба, руководители служб, командиры подразделений, физкультурный организатор. Затем составили подробный план подготовки и программу проведения соревнований, расписали обязанности, сроки. Обеспечили контроль за исполнением заданий.

Всех участников соревнований одели в спортивную форму, разбили по командам, назначили капитанов команд. Спортивную площадку подготовили недалеко от летного поля, выровняли ее, разметили беговые дорожки, секторы для прыжков в длину и для метания гранат, обозначили старт и финиш. Рядом поставили два самолета, возле которых дежурили инструкторы и давали объяснения гостям. В секторе, где находились зрители, был организован буфет. Тут же играл клубный вокально-инструментальный оркестр под руководством курсанта Георгия Обуховича.

Активное участие в празднике приняли комсомольцы и их вожак Русланбек Магомадов. Исполняя обязанности главного секретаря соревнований, он одновременно выступал за команду технического состава и стал призером.

Значительное оживление в спортивную борьбу внесли учащиеся школ, интернатов и профессионально-технических училищ Грозного, принимавшие участие в соревнованиях. Объединенные в клуб «Подвиг», в котором ведется большая работа по военно-патриотическому воспитанию молодежи, они создали отдельную команду и вместе со своим руководителем ветераном войны Г. Г. Мнояном приехали в аэроклуб на состязания.

Итак, сдача норм комплекса ГТО в Грозненском аэроклубе прошла как спортивный праздник. Этот праздник стал своеобразным итогом большой работы, проводимой в клубе по физическому воспитанию авиационных спортсменов, инструкторов-летчиков, авиатехников.

Об уровне физической подготовки в клубе говорят результаты соревнований. Большинство участников в тот день сдали или подтвердили нормы по пяти видам упражнений комплекса ГТО.

Конечно, такие показатели достигнуты благодаря регулярным тренировкам, которые особенно интенсивно проводятся в летний период на аэродроме.

Плавательных бассейнов и водоемов поблизости от аэродрома нет, однако подготовка и сдача норм по плаванию в клубе обеспечиваются постоянно. Довольно часто спортсмены выезжают на Каспийское море и там сочетают отдых со сдачей норм ГТО.

Хорошая физическая подготовка личного состава способствовала достижению значительных результатов в выполнении учебно-летной программы.

В прошлом году Грозненский аэроклуб по итогам социалистического со-



Инструктор-летчик Ростовского аэроклуба С. Игнатенко и спортсменка И. Выпрынцева перед полетом.

Фото А. ВИНОКУРОВА.

Читайте в следующем номере

- **МОСТ.** Рассказ о подвиге летчика в годы минувшей войны.
- **НАСЛЕДНИКИ.** Молодые авиаторы учатся мужеству у ветеранов.
- ПЕРВАЯ СТУПЕНЬ В НЕБО.
- **ИДЕТ ШЕСТАЯ ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА.**
  На стартах — молодость.
  Купола над Душанбе.
  Прыжки из стратосферы.
  Пилотажный комплекс.
- **1975 г. — МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГОД ЖЕНЩИН**
  Небо на всю жизнь.
- ТРИБУНА ПЛАНЕРИСТА.
- **АЭРОФЛОТ.** Рассказывает первый заместитель министра гражданской авиации А. Н. Катрич.
- **ПОСТРОЙ МОДЕЛЬ-КОПИЮ.**
- **КОСМИЧЕСКИЕ СТАРТЫ.**
  Экипаж корабля «Союз» готов к полету по программе ЭПАС.
- САМОЛЕТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.

ревнования среди авиационных учебных организаций данной категории вышел на второе место. Немалая заслуга в этом принадлежит инженерно-техническому составу, обеспечившему безотказную работу материальной части.

Инженерно-авиационной службой в клубе руководит С. Л. Коложвари. Он имеет крепкую опору в лице старшего инженера Н. Выборного, техника-бригадира Н. Волынщикова, авиационных техников В. Беспавлюка — одного из ветеранов клуба, Н. Акопова — участника боев за освобождение Новороссийска. Свой богатый опыт и знания ветераны умело передают молодежи. Только в прошлом году они подготовили и ввели в строй двадцать молодых специалистов.

Основная фигура в клубе — инструктор-летчик. От степени его теоретической, летной и физической подготовки, отношения к труду, дисциплины зависит успеваемость курсантов, приобретение ими профессиональных навыков. Следует отметить, что в Грозненском аэроклубе инструкторы-летчики — хорошие методисты и многие из них для своих учеников служат примером. Среди них выделяются Юрий Дегтярев, Владимир Шепет, Николай Качура, Валерий Медведев, командир звена Петр Огурцов. Они отлично владеют техникой пилотирования и уже не один год помогают молодежи совершенствовать мастерство, овладевать сложными элементами полета на реактивном самолете.

Инструкторы клуба показали хорошие результаты и при сдаче норм комплекса ГТО. Например В. Шепет пробежал 100 м за 12,2 сек., а Ю. Качура преодолел 1000 м за 3,05 сек.

—У нас, — заявил начальник аэроклуба В. Мамонтов, — еще не все сделано: требует улучшения спортивная база, но мы и в этих условиях стараемся вести физическое воспитание личного состава так, чтобы обеспечить качественное выполнение задания. Ребята в клубе здоровые, перегрузки в полетах на реактивных самолетах переносят хорошо. Вот уже восемь лет в аэроклубе не было случая, чтобы курсантов отчисляли по летной неуспеваемости и восемь лет клуб работает безаварийно. Мы, — подчеркнул начальник аэроклуба, — считаем, что в этом немалое значение имели и систематические занятия спортом всех наших работников. Теперь каждый понимает, что сдача норм комплекса ГТО является основой физического воспитания летного, технического и курсантского состава.

ЗАКАЛКА НА ЗЕМЛЕ — УСПЕХ В ВОЗДУХЕ

В Ростовском аэроклубе спортсмены собрались на лагерные сборы уже в апреле. Они с большим увлечением приступили к полетам на вертолете Ми-1. Большинство из них здесь впервые поднялись в воздух. Естественно, что после полетов юношам хочется размяться, порезвиться, померяться силами со своими товарищами.

В Ростовском аэроклубе есть где это сделать. Спортивный городок оборудован хорошо. В нем имеются многопролетные брусья, перекладины, лопинг, гимнастическое колесо, две волейбольные и одна баскетбольная площадки, легкоатлетический сектор для прыжков в длину и высоту и другие снаряды. Все это огорожено металлической сеткой, находится в исправном состоянии, покрашено, всюду чисто.

В оборудовании и благоустройстве спортивного городка активное участие принимает физкультурный организатор аэроклуба С. М. Сокольский. Майор запаса, он знает и любит физкультурную работу и проявляет заботу о физическом воспитании не только курсантов, но и всего личного состава клуба. Сокольский добился, что в 1974 году все до одного летчика и авиатехника сдали нормы комплекса ГТО.

Немалую роль в этом сыграл, конечно, личный пример руководящего состава. Надо отдать должное начальнику аэроклуба И. Г. Кондратову, его заместителю по летной подготовке Г. Н. Шегедевичу, инженеру по труду и заработной плате П. Г. Казначееву, преподавателям В. И. Никитину и Н. Я. Любченко, которые сдали нормы ГТО одними из первых. Причем начальник аэроклуба все нормы выполнил на золотой значок.

Для занятий по физической подготовке с курсантами используется каждая свободная минута. Часто можно видеть, когда на снарядах тренируются инструкторы-летчики вместе со своими группами. Надо признать, что такая система тренировок приносит положительные результаты.

Взять к примеру инструктора Станислава Игнатенко. Он один из первых сдал нормы на значок ГТО. Всесторонне развитый спортсмен: гимнаст-разрядник, хорошо бегает и прыгает, отлично выполняет упражнения на летно-тренировочной аппаратуре, Игнатенко систематически проводит занятия по физической подготовке со своими воспитанниками.

В прошлом году из шести его учеников пять выполнили нормы комплекса ГТО на золотой значок и один — на серебряный. Все они вылетели самостоятельно одними из первых в клубе. А когда после окончания программы комиссия принимала у них экзамены по технике пилотирования, то пятеро из шести получили отличную оценку и только один — хорошо. Отсюда можно сделать вывод — спорт и летная практика неотделимы друг от друга.

Об этом говорит и личный пример самого С. Игнатенко. Постоянная физическая закалка позволила ему добиться больших успехов в вертолетном спорте. Он мастер спорта международного класса, член сборной команды страны, на чемпионате мира в Англии занял шестое место.

В отличной спортивной форме находится заместитель командира подразделения К. П. Корабейников. Ему около 50 лет, но в клубе нет ни одного человека, кто смог бы потягаться с ним в плавании. И на снарядах он работает так, что не уступает молодым.

Инструктор-летчик Ю. Сагайдак не только примерный спортсмен, но и помогает физоргу С. Сокольскому в художественном оформлении спортгородка и наглядной агитации.

Ежегодно в Ростовском аэроклубе составляют график подготовки и сдачи норм ГТО, который тщательно контролируется и выполняется.

Значительным стимулом в сдаче норм комплекса является военно-спортивная игра-соревнование «А ну-ка парни!» В нее включаются такие упражнения, как бег на 100 м, кросс на один километр, вращение на лопинге (20 оборотов) и другие. Она проводится ежегодно и вызывает большой интерес. Как правило, сдача норм комплекса заканчивается бегом на 6 км. К этому дню приурочиваются соревнования по многоборью и на аэродроме, создается праздничная приподнятая обстановка.

Следует отметить, что при сдаче норм комплекса и на различных соревнованиях, в лучшую сторону выделяются выпускники Калужского и Волчанского авиационных училищ ДОСААФ, приехавшие на работу в аэроклубы.

В Ростове нам довелось присутствовать на контрольно-поверочных занятиях по физической подготовке с инструкторами-летчиками и молодыми курсантами. Те и другие бегали на сто и тысячу метров, подтягивались на перекладине. Абсолютное большинство по этим упражнениям уложились в нормы комплекса ГТО. Однако были и такие, кому они оказались не под силу. Не сумели подтвердить нормы комплекса командир звена Ю. Каюров и инструктор-летчик Е. Королев. А ведь год назад им были вручены значки ГТО. Это говорит о том, что спортом надо заниматься систематически, а не надеяться на старый багаж.

А. ВИНОКУРОВ, И. КРИШКЕВИЧ,
спецкоры «Крылья Родины»



КОМСОМОЛЬСКИЕ НАГРАДЫ КОСМОНАВТАМ

Крепкая дружба связывает советских космонавтов с Ленинским комсомолом. И это естественно. Рассказывая о жизненном пути первого гражданина Вселенной Юрия Гагарина, дважды Герой Советского Союза Андриян Николаев подчеркивал:

— Жизнь Юрия Гагарина неразрывно связана с Ленинским комсомолом. Как и все мы, советские космонавты, он получил в комсомоле первую идейную и жизненную закалку, готовил себя к свершению великого подвига... И, став членом Коммунистической партии, первым космонавтом мира, он продолжал активно участвовать в многогранной деятельности комсомола. Как член ЦК ВЛКСМ много сил и энергии отдавал благородному делу воспитания молодежи.

Активное участие в работе комсомола, особенно в патриотическом воспитании советской молодежи, стала для всех космонавтов неотъемлемой частью их общественной деятельности. И это с удовлетворением отметил во время традиционной встречи комсомольцев с экипажами кораблей «Союз-14», «Союз-15», «Союз-16» и «Союз-17» Первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е. М. Тяжельников.

— Все наши космонавты, — говорил Е. М. Тяжельников, — были и остаются друзьями комсомола, работают с молодежью, помогают комсомолу воспитывать молодежь в духе беззаветной преданности Родине, делу нашей родной Коммунистической партии.

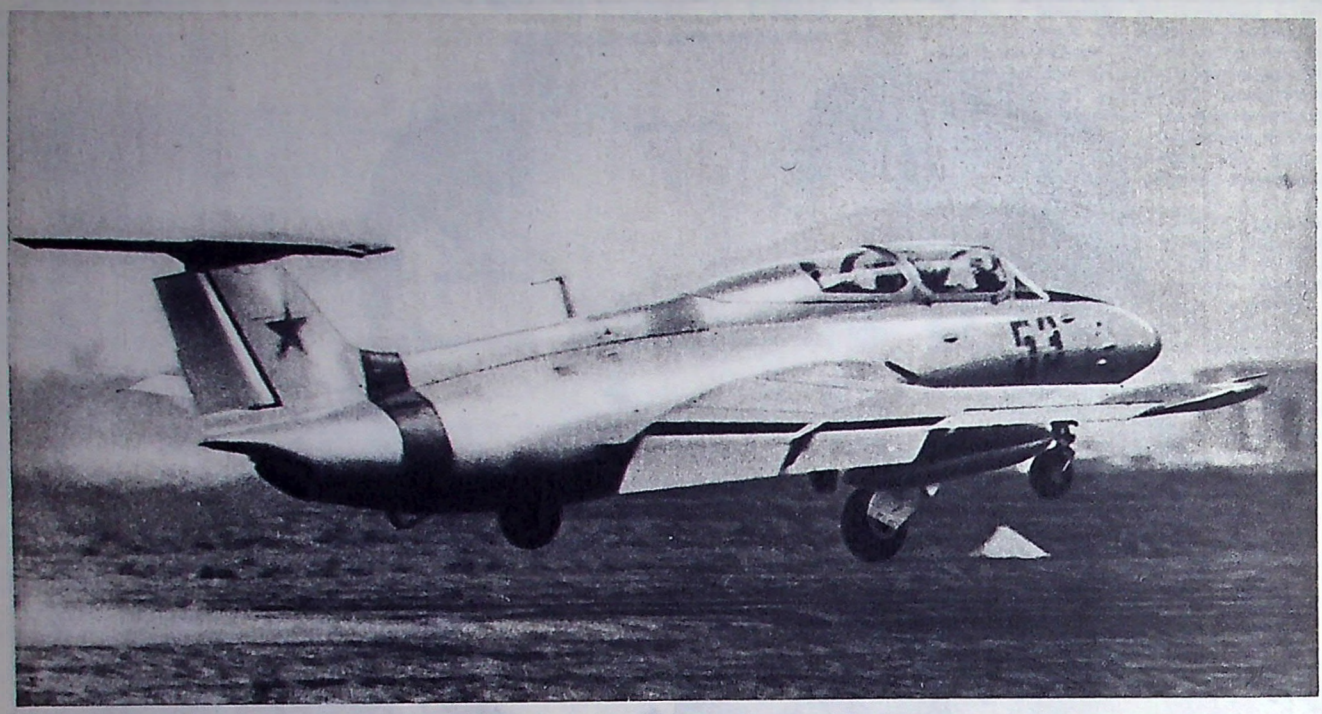
От имени многомиллионного комсомола Е. М. Тяжельников вручил летчикам-космонавтам СССР дважды Героям Советского Союза П. Р. Поповичу, А. В. Филипченко и Н. Н. Рукавишникову Почетные знаки ВЛКСМ. Удостоверения и знаки о занесении в Книгу почета ЦК ВЛКСМ были вручены летчикам-космонавтам Героям Советского Союза Ю. П. Артюхину, Г. В. Сарафанову, Л. С. Демину, А. А. Губареву, Г. М. Гречко. Он имени летчиков-космонавтов П. Р. Попович поблагодарил за награды и передал секретарю ЦК ВЛКСМ вымпелы и другие комсомольские реликвии, которые на борту кораблей «Союз-14», «Союз-15», «Союз-16» и «Союз-17» побывали в космосе. На сувенирах, доставленных из космоса П. Р. Поповичем и Ю. П. Артюхиным, поставлены и штампы долговременной орбитальной научной станции «Союз-3».

С большим интересом слушали собравшиеся в конференц-зале ЦК ВЛКСМ представители комсомольских организаций Москвы, Украины, Ленинграда и других городов короткие рассказы космонавтов об их работе в заоблачных далях. С таким же интересом сами космонавты слушали выступления комсомольских активистов об успехах молодых патриотов в труде и учебе, о деятельности школ и кружков юных космонавтов. Под аплодисменты присутствовавших представители комсомольских организаций Украины, Москвы, Ленинграда, Воронежа, Куйбышева, Саратова, Омска преподнесли подарки своим землякам-космонавтам.

С успешным выполнением полетов в космос и наградами Ленинского комсомола летчиков-космонавтов тепло поздравил член Военного Совета, начальник Политического Управления ВВС Герой Советского Союза генерал-полковник авиации И. М. Мороз.

На снимке: Вручение Первым секретарем ЦК ВЛКСМ Е.М. Тяжельниковым Почетного знака ВЛКСМ летчику-космонавту Н. Н. Рукавишникову.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



В ПОМОЩЬ СПОРТСМЕНУ-ЛЕТЧИКУ

«Л-29» идет на посадку

Посадка самолета — один из самых трудных и ответственных этапов полета. Она требует от летчика повышенного внимания, даже при самых благоприятных условиях.

Практика летного обучения показывает, что на качество посадки оказывают влияние многие факторы. Правильное приземление самолета обеспечивается четким выполнением таких элементов, как расчет, выравнивание и выдерживание.

На планировании с выпущенными щитками-закрылками, на эволютивной скорости 200—210 км/час, аэродинамическое качество самолета «Л-29» в два раза меньше, чем его максимальное качество, поэтому эффективность рулей хотя и достаточна, однако меньшая чем в режиме горизонтального полета по кругу. Не учитывать этого — значит, допустить ошибку на посадке.

Летчику надо хорошо знать особенности пилотирования данного типа самолета, уметь исправлять допущенные в полете отклонения, анализировать ошибки. Еще до полетов, в период наземной и предварительной подготовки,

НА СТАРТЕ ДВА ЗВЕНА

Первоначальное летное обучение курсантов на реактивном самолете — трудный и сложный процесс. Он требует от руководителей максимальной организованности, вдумчивости, постоянного поиска новых форм организации летного дня.

Одним из первостепенных требований, предъявляемых к руководителю, является обеспечение благоприятной воздушной обстановки. Курс летной подготовки предусматривает возможность параллельного решения различных задач обучения. Это позволяет выводить на полеты больше техники и значительно увеличить налет на каждый самолет.

В начале летного обучения (вывозная программа) такой возможности почти нет, так как основная масса курсантов летает по кругу или в зону. Как показывает опыт, для того чтобы создать благоприятную обстановку на старте и в воздухе и обеспечить безопасность полета, на кругу одновременно может находиться не более 6 самолетов.

Из этого следует, что при полетах в составе подразделения половина выведенных на старт самолетов простаивает на земле. Значительно снижается интенсивность использования авиационной техники, уменьшается налет на курсанта в летный день, процесс обучения по вывозной программе удлиняется, не полностью используются благоприятные погодные условия летних месяцев.

Чтобы добиться наиболее высокой производительности и в то же время обеспечить безопасность, в нашем аэроклубе практикуются полеты в составе двух звеньев. Преимущества таких полетов очевидны: значительно увеличился налет на самолет (на курсанта), повысилась безопасность полетов.

В летный день на полеты планируются два звена. Третье проводит предварительную подготовку авиационной техники и летного состава к предстоящему летному дню.

Календарное распределение рабочих дней в месяц можно изобразить так (см. таблицу, п — полеты, м — предварительная подготовка).

Из приведенной таблицы видно, что при такой организации полетов обеспе-

ЧИСЛА И ДНИ МЕСЯЦА

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1 звено	Выходной день	Парков. день	П	П	М	П	П	Выходной день	М	П	П	М	П	П	Выходной день	Парков. день	М	и т. д.
2 звено			П	М	П	П	М		П	П	М	П	П	М			П	
3 звено			М	П	П	М	П		П	М	П	П	М	П			П	

он обязан усвоить все значение предшествующих посадке элементов: места третьего разворота, захода и расчета по посадочным знакам; высоты вывода из четвертого разворота; выдерживания угла планирования и скорости планирования; уточнения и исправления расчета до начала выравнивания увеличением тяги двигателя; момента начала выравнивания. Без этого потом, в период вывозной программы не избежать многих грубых ошибок. Ранний или поздний переход на планирование после третьего разворота, вывод самолета из четвертого разворота на малой или большой высоте могут испортить расчет. Недопустимо планирование с малыми углами на больших оборотах двигателя, как и планирования с большими углами, но с оборотами менее 65 процентов. Увеличение скорости планирования более 280 км/час приводит к самопроизвольному убиранию щитков-закрылков и к перелету. Выход из четвертого разворота под углом к посадочным знакам, не по полосе, позднее определение сноса самолета при планировании с боковым ветром, довороты самолета и другие исправления расчета на малой высоте затрудняют посадку, приводят в дальнейшем к грубым ошибкам.

Грубое приземление самолета с последующими отделениями его от земли и повторными приземлениями («козлы») может привести к поломке самолета. Природу и технику исправления этой ошибки должен знать каждый курсант, каждый спортсмен-летчик.

Всем известно, что динамика движения самолета в момент выравнивания и выдерживания зависит от умения летчика, соразмерно выбирая ручку на себя, обеспечить выход самолета из угла планирования в режим горизонтального полета на высоте 0,75—1 метр. Снижение самолета на планировании происходит за счет того, что подъемная сила в этом режиме полета меньше веса самолета. Практика показывает, что, если летчик задержит увеличение угла атаки в процессе выдерживания, самолет быстро потеряет высоту и преждевременно на повышенной скорости коснется колесами земли. Нормальной считается такая посадка, когда самолет будет приземляться на углах атаки не менее 8—9 градусов (при этом носовое колесо будет поднято на 15—20 см. от поверхности взлетно-посадочной полосы, скорость приземления составит 155—160 км/час).

«Козлы» бывают скоростные и нескоростные.

Скоростные, как правило, возникают при слишком энергичном, несоразмерном скорости самолета и его положению отклонении ручки управления на себя. Вследствие этого из-за увеличения угла атаки больше посадочного на каком-то участке выдерживания подъемная сила становится несколько больше веса самолета.

Нескоростные появляются в случаях приземления с недостаточно поднятым носовым колесом, отклонения ручки управления от себя в момент приземления самолета, удара передним колесом о неровную поверхность аэродрома. Их возникновению способствует хорошая амортизация стоек шасси и пневматиков.

Особенно опасным является приземление самолета «на три точки», когда при определенном соотношении между вертикальной и продольной угловой скоростями в момент приземления амортизатор и пневматик обжаты.

Опыт показывает, что посадка реактивных самолетов с передним носовым колесом значительно проще посадки поршневых самолетов с хвостовым колесом. Расположение центра тяжести впереди основных колес способствует уменьшению углов атаки при ударах о землю. Самолет «Л-29» устойчив на посадке как с малыми, так и с большими углами атаки. Эффективность рулей сохраняется до скоростей значительно меньших, чем посадочная, и поэтому взмывание самолета на посадке возможно только вследствие грубых ошибок летчика — чрезмерно энергичного дотягивания ручки управления на себя в момент приземления резкого последующего ее отклонения от себя, в результате чего амортизация носовой стойки может привести к значительному увеличению угла атаки и подъемной силы, приземлению на три колеса, когда момент трения неподвижных еще основных колес велик.

Причинами ошибок могут быть неправильное распределение внимания, непостоянство режима планирования и попытки исправления расчета в процессе самой посадки.

Могут быть и другие причины, вызывающие взмывание. Так, например, в одном из вывозных полетов курсант В. Иванов, поздно заметив снижение самолета в процессе выдерживания (угол наклона траектории стал уже большим), продолжал подтягивать ручку управления на себя в прежнем темпе. Траектория полета начала искривляться кверху, хотя угол наклона еще некоторое время оставался отрицательным. Самолет на время прекратил снижение, а затем слегка коснулся колесами земли и произошло взмывание.

Вот другой пример. Спортсмен-летчик Н. Финаев, неправильно оценив высоту, в конце выдерживания привычно отклонил ручку управления на себя. Колеса самолета коснулись посадочной полосы, но Финаев продолжал тянуть ручку, тем самым увеличил угол атаки и подъемную силу. Возник нескоростной «козел».

При исправлении нескоростного взмывания самолета какие-либо движения ручки управления недопустимы. В этом случае нужно задержать ее в том положении, в котором она оказалась, и, не отрывая взгляда от земли, внимательно следить за движением самолета. По мере приближения к земле плавно выбрать ручку на себя и произвести посадку на два колеса.

Д. ПИЛИПЕНКО,
преподаватель аэродинамики

Липецк

чивается проведение двух общих парковых дней в месяц, каждое звено имеет подряд две летных смены в неделю.

На летный день планируется десять самолетов (по пять на звено), тогда как при полетах в составе подразделения звено имеет возможность выпускать только четыре самолета.

Применяемая нами организация полетов позволяет сократить на десять процентов вынужденные простои техники на старте. Повысилась эффективность ее использования. Кроме того значительно сократилась работа двигателя на земле, а это в свою очередь исключает случаи перегрева двигателей, выхода из строя генераторов, оплавления из-за плохого обдува изоляции проводов к пусковым свечам и другие отказы. Как же организуется работа личного состава?

Звенья, участвующие в полетах, работают по распорядку летного дня. Третье звено — по распорядку дня предварительной подготовки.

Подготовка самолетов к полетам проводится под руководством техника-бригадира. Контролирует — старший инженер технико-эксплуатационной службы (ТЭС), выполнивший перечень мероприятий, связанных с организацией инженерно-авиационного обслуживания полетов. Чтобы обеспечить возможность контроля за проведением предварительной подготовки авиатехники к предстоящим полетам, он не назначается старшим инженером полетов. Эти обязанности выполняет инженер.

В подготовке авиатехники к полетам участвуют специалисты подразделения по радио и электроспецоборудованию. В процессе летного дня часть специалистов, по указанию, старшего инженера ТЭС, проводит предварительную подготовку самолетов нелетающего звена.

Как известно, сложные метеорологические условия в начале летного периода прошлого года не позволяли в ряде клубов ритмично проводить летную работу. По этой причине образовалось значительное отставание в выполнении плана летной подготовки курсантов и в нашем клубе. Как быть?

На методическом совете мы тщательно проанализировали создавшуюся обстановку и решили просить Управление авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР согласиться с нашим мнением производить полеты в составе двух звеньев и по остальным задачам Курса учебно-летной подготовки. Согласие было получено. За счет увеличения количества летающих самолетов на звено и наиболее эффективного использования их в течение летного дня, нам удалось увеличить налет и ликвидировать отставание.

Интенсивность полетов усложняет их организацию, затрудняет руководство. Все это, как известно, отражается на обеспечении безопасности полетов. Поэтому очень важно заранее определить наиболее оптимальное количество самолетов, участвующих в полетах.. Например, нормальная пропускная способность пилотажной зоны — не более двух самолетов в час. Следовательно, чтобы обеспечить ритмичную работу, можно планировать полеты в зону, исходя именно из этой нормы. По нашим подсчетам подразделение может выводить в среднем 18 самолетов в летный день. Это будет самая благоприятная воздушная обстановка, позволяющая резко увеличить налет.

Полеты в составе двух звеньев значительно упростили руководство. Улучшился контроль за летающими самолетами. Прекратились случаи сближений самолетов, особенно при выходе на приводную радиостанцию. Руководитель полетов получил возможность более бдительно следить за самолетами, заходящими на посадку и на самой посадке.

За два месяца подразделение налетало более 2000 часов без грубых предпосылок к летным происшествиям. План летной подготовки был выполнен досрочно.

Наш опыт организации полетов предполагает увеличение нагрузки на личный состав, на авиационную технику и средства обеспечения полетов. Это нас не пугает. Повышение интенсивности труда при правильной его организации — обязанность каждого работника, всех советских людей.

Е. ЛЕБЕДЕВ,
начальник аэроклуба

Курск

В помощь участнику Спартакиады

◆

Раскрытие парашюта УТ-15



1.



2.

Наш отечественный парашют УТ-15 серии 2 завоевал большую популярность не только у нас в стране, но и за рубежом. Он признан лучшим в мире благодаря таким качествам, как высокая маневренность, большой диапазон подбора скоростей, устойчивость, простота и легкость управления.

Однако, как всякий спортивный парашют со втянутой вершиной купола, имеющий большое количество щелей и клапанов, УТ-15 предъявляет повышенные требования к процессу ввода его в действие. Именно неправильное положение тела во время раскрытия бывает одной из главных причин частичного отказа парашюта. Поэтому всем спортсменам, особенно начинающим, прыгая на УТ-15, следует обратить особое внимание на процесс раскрытия.

Раскрытие является одним из важнейших этапов прыжка. Оно разделяет прыжок на две весьма разные по содержанию и исполнению части. Первая — отделение от самолета и свободное падение, в котором деятельность спортсмена зависит от задания; вторая — парашютирование, в течение которого спортсмен управляет куполом, чтобы приземлиться в центр круга. И надо сказать, что от раскрытия зависят и безопасность прыжка, и качество выполнения упражнения.

Раскрытие парашюта подразделяется на принудительное, ручное и со стабилизацией. В первом случае оно мало зависит от положения тела. Самое главное здесь — правильное отделение от самолета и стабильное падение самого парашютиста. В прыжке со стабилизацией правильное положение тела обеспечивается стабилизирующим парашютом. При введении в действие парашюта ручным способом очень важно, в каком положении находится спортсмен в момент выдергивания вытяжного кольца и раскрытия ранца.

УТ-15 вводится в действие только ручным способом, поэтому он рекомендуется для опытных спортсменов, которые в совершенстве освоили стабильное падение и все способы правильного раскрытия парашюта.

Основная особенность раскрытия купола — это кратковременность: процесс длится всего 2—4 секунды. Если же за это время спортсмен не почувствует динамического удара от наполнившегося купола, то он должен немедленно оценить обстановку, а на это отводятся считанные секунды. Поэтому к раскрытию парашюта в воздухе нужно готовиться заранее. Сколько времени потребуется на подготовку — это зависит от мастерства спортсмена и наличия высоты. Важно успешно создать наиболее выгодное положение для срыва потоком вытяжных парашютов. От скорости ввода их в действие зависит правильность выхода чехла с куполом из ранца, строп из сот, а затем и наполнения купола.

Что же влияет на скорость срыва вытяжных парашютов после выдергивания вытяжного кольца и раскрытия ранца? Как известно, при стабильном падении в горизонтальном положении поток воздуха симметрично обтекает тело. Вследствие срыва струй воздуха за телом образуются вихри. Они прижимают к спине спортсмена вытяжные парашюты, которые, как правило, беспорядочно перемещаются и могут зацепиться за отдельные части снаряжения.

Перемещение вытяжных парашютов хорошо видно на снимках 1 и 2, заснятых с интервалом в одну секунду. Чтобы избежать затенения (так спортсмены называют этот момент), необходимо создать крен или наклон туловища под углом 30—40 градусов, то есть перейти в пикирование головой вниз. Для этого спортсмен левой рукой берется за вытяжное кольцо, а правую подтягивает к



3

голове или к груди, одновременно выпрямляя ноги (снимок 3). Это самый распространенный метод правильного раскрытия парашюта.

Опытные парашютисты часто пользуются и другим методом: взявшись левой рукой за вытяжное кольцо, они резким движением сгибаются в пояснице (получается клевок вниз головой) и в этот момент выдергивают кольцо (снимок 4). После срыва потоком вытяжных парашютов так же резко выпрямляются и, почувствовав, что чехол с куполом вышел из ранца, принимают положение сидя, чтобы смягчить динамический удар в момент наполнения купола. В этом случае удар направлен вдоль тела парашютиста и ощущается значительно слабее, чем при раскрытии в пикировании. Молодым спортсменам такой способ раскрытия не рекомендуется, так как они могут не удержать тело в нужном положении и сорваться в беспорядочное падение в самый ответственный момент.

Раскрытие парашюта в зависимости от высоты или задания может производиться немедленно после отделения от самолета или после определенной задержки. Однако нужно помнить, что парашюты типа УТ-15 вводятся в действие не раньше, чем через 3 секунды после отделения. Дело в том, что за самолетом тянется возмущенный поток и если в нем раскрывать парашют, то возможен частичный отказ купола (залипание кромки купола, спутывание боковых полотнищ со стропами управления и т. д.).

Чтобы создать нормальные условия для раскрытия парашюта, важно уметь правильно отделяться от самолета в направлении на мотор или под хвост. При отделении перпендикулярно траектории полета (парашютист некоторое время перемещается боком за самолетом) в момент наполнения купола возможно залипание боковых полотнищ или другие отказы.

Если через 3—4 секунды после того, как спортсмен выдернул кольцо, он не почувствовал динамического удара, необходимо посмотреть через плечо и разобраться в причине отказа. В случае зацепки вытяжных парашютов следует попытаться рукой освободить их, или стряхнуть со спины резкими движениями тела, или изменить режим падения, например, перейти в пикирование. Но следите за высотой, чтобы при необходимости вовремя воспользоваться запасным парашютом!

Бывают случаи, когда спортсмен перед раскрытием вдруг обнаруживает, что в кармане нет вытяжного кольца. Оно может выпасть и болтаться над головой. Спокойно посмотрите чуть выше кармана, где прикреплен гибкий шланг и, взявшись рукой за трос от вытяжного кольца, раскройте парашют.

При выполнении групповых прыжков на точность приземления в зависимости от веса спортсменов устанавливается очередность отделения, время задержки каждого участника, а также направление планирования в свободном падении. Здесь особенно важно точно выдержать заданное время и высоту раскрытия.

При выполнении групповых акробатических прыжков спортсмены стараются отделиться от самолета очень плотной группой. Перед раскрытием каждый участник планирует от центра «кольца» в сторону, следя, чтобы под ним или над ним не было другого человека. Раскрывают парашюты на разных, заранее определенных эшелонах (перед прыжком каждому парашютисту, в зависимости от веса, определяется высота раскрытия). На заданной высоте необходимо осмотреться и дать знак — дважды скрещивая перед собой руки, что означает: «раскрываю парашют». Только после этого можно выдернуть вытяжное кольцо. Если по каким-либо причинам спортсмен оказался над парашютистом, подающим знак о раскрытии, то нужно энергично повернуть и планировать в сторону на безопасное расстояние и только тогда вводить в действие свой парашют.

Важно также строго выдерживать высоту раскрытия и при выполнении одиночных прыжков на точность приземления, особено, когда в воздухе работают два самолета по очереди (как это часто бывает на соревнованиях), либо с одного самолета при плотной выброске. В этом случае большая высота раскрытия заставляет следующего парашютиста раскрывать свой купол еще выше и усложняет его действия в воздухе. Каждому спортсмену перед отделением нужно следить за куполами, находящимися внизу, а после раскрытия своего парашюта — за самолетом и отделяющимся от него спортсменом. При необходимости — принять меры, чтобы предотвратить столкновение в воздухе и обеспечить нормальное раскрытие парашюта своему товарищу.

Все рассмотренные вопросы, правила и рекомендации следует тщательно изучить и строго выполнять. От этого зависит безопасность прыжков. И прежде чем начать прыгать с парашютом УТ-15, нужно хорошо отработать все способы раскрытия парашюта на земле, используя тренажеры, а также закрепить знания в воздухе. Каждый спортсмен должен знать все возможные особые случаи, возникающие при раскрытии парашюта, уметь быстро находить единственно правильное решение — в этом залог безопасности прыжка, залог успеха.

В. ЛАПИЦКИЙ,
тренер сборной команды СССР;
В. АЛЬПЕРОВИЧ,
спортсмен-парашютист

4







Молодежи о жизни Военно-Воздушных Сил

ГР

Летно-тактические учения — в разгаре. Группе истребителей-бомбардировщиков военного летчика первого класса капитана Федора Перекрестова поставлена задача поддержать подразделение артиллеристов, отражающее контратаку танков «противника». Командир собрал подчиненных. Летчики внимательно изучили тактическую обстановку. Еще и еще раз проверили каждый вариант. Оплошность недопустима. Удар авиаторов должен быть точным и неотразимым.

— Группе седьмого запуск! — раздалось по селекторной связи. Бортовые радиостанции эхом разнесли команду по самолетам группы.

— Вас понял! — коротко отозвался командир.

Пара за парой истребители-бомбардировщики выруливают на взлетно-посадочную полосу. Стремительный разбег, и серебристые молнии почти вертикально взвиваются в небо.

— Дельфин! Я — седьмой. Взлет произвел, — доложил командир.

— Курс сто двадцать пять, высота... — последовала команда с земли. Офицеры наведения четко наводили группу капитана Перекрестова на цель.

— Выполнено, — закончил диалог ведущий группы и энергично, с незначительным снижением, начал разворот до заданного курса. Летчики группы точно дублируют маневр командира. Самолеты стремительно несутся над самой землей, которая по обе стороны пилотской кабины слилась в сплошную серую полосу. Только впереди, перед лобовым стеклом — тонкая отчетливая линия горизонта. Район действий приближается. Пора набирать высоту...

— Седьмой, я — Дельфин, — в шлемофоне пилотов — голос штурмана наведения. — До цели пятьдесят секунд, доворот вправо пять.

— Вас понял, — голос капитана Перекрестова спокоен. Впереди чуть вправо уже просматривался дым и всплески разрывов наземного боя. Это артиллеристы вели упорную дуэль с наседавшими танками «противника». Еще через несколько секунд полета стремительные машины вошли в пикирование. Почти одновременно летчики группы нажали на кнопки управления бортовым оружием. Хвостатые кометы реактивных снарядов устремились к темневшим на земле квадратам танков. Когда они окутались дымом разрывов, истребители-бомбардировщики один за другим круто взмыли вверх. Атака с кабрирования была столь же точной. Бомбы, сорвавшись с пилонов, черными каплями понеслись вниз. Самолеты выходили из атаки, а в наушниках шлемофонов новая команда:

— Следующая атака с курсом восемьдесят! Четвертому и шестому встретить истребителей противника.

В круговерти воздушного боя не так-то легко своевременно разобраться в обстановке. Но с этим успешно справляется первоклассный летчик капитан Федор Перекрестов. Воспитанник Ленинградского аэроклуба ДОСААФ, он успешно постигает сложную науку побеждать. На всех учениях капитан Перекрестов демонстрировал отличное летное мастерство. Вот и сейчас не успела пара истребителей-перехватчиков «противника» перейти в атаку, как ей навстречу уже неслась пара самолетов группы. Пока ее основные силы продолжали выполнять задание, лейтенанты Филиппов и Кащук связали боем пытавшиеся помешать им истребители.

Вновь и вновь устремлялись в пикирование истребители-бомбардировщики. Дымными кострами обозначались на земле танки «противника».

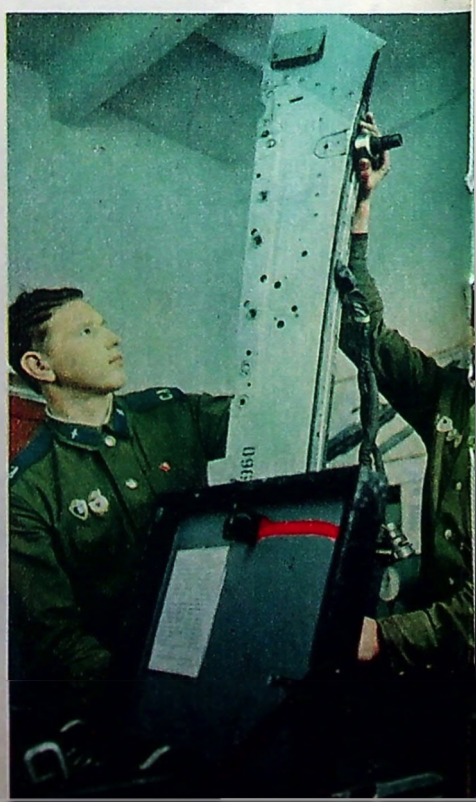
— Седьмой, я — Звезда, — в наушниках раздался твердый голос руководителя учений. — Разрешаю уход на точку. Отлично поработали!

Самолеты группы приземляются на аэродроме, заруливают на стоянку. Не успели летчики покинуть кабины боевых машин, как к ним устремились техники и механики. В считанные минуты подготовят они самолеты к новому учебно-боевому вылету. И снова над полигоном пронесутся ураганные молнии неотразимых ударов истребителей-бомбардировщиков.

Старший лейтенант В. ГРИБОВ

На снимках: Слева вверху — задание выполнено, поэтому отличное настроение у воспитанников аэроклубов ДОСААФ ныне военных летчиков (слева направо) лейтенанта Валерия Кащука (окончил Донецкий аэроклуб), капитана Федора Перекрестова (Ленинградский клуб) и лейтенанта Михаила Филиппова (Пермский клуб); слева внизу — тщательно готовят технику к вылету специалисты по вооружению рядовые (слева направо) Владимир Богданов и Василий Бродюк; справа внизу — по сигналу рядового Петра Игнатьева самолеты выходят на рулежку; справа вверху стартует истребитель-бомбардировщик.

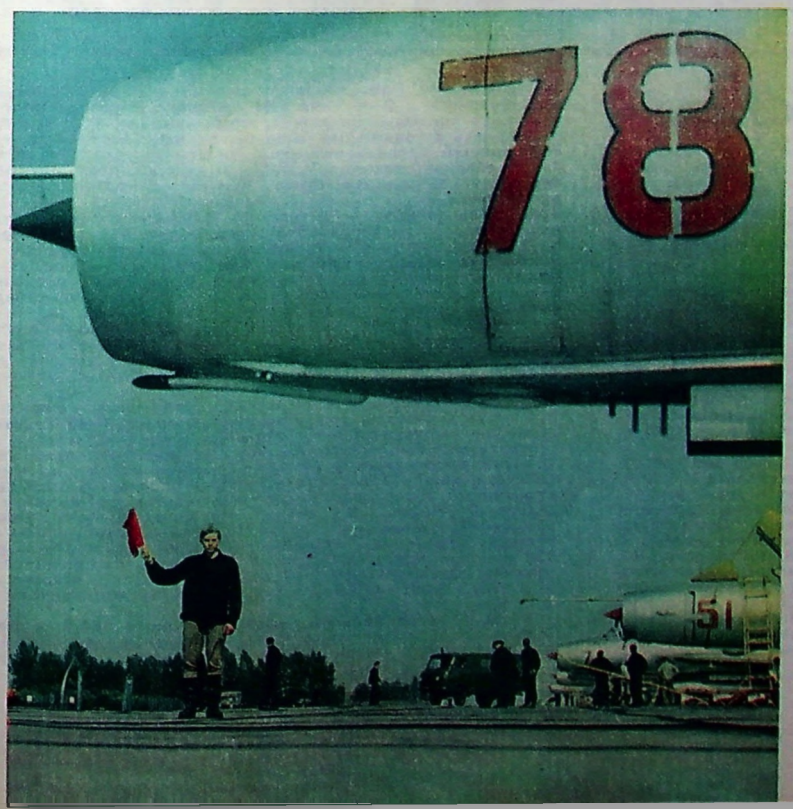
Фото автора





УППЕ — ЗАПУСК!





Владимир РОДИОНОВ

Запахи земли

Трава еще не отцвела
Вдоль взлетной полосы.
Блестят на плоскости крыла
Кристаллики росы.

С командой, поданной на взлет,
Отрывистой, как: «Пли!»,
Пилот взлетающий возьмет
Все запахи земли.

КИНО

◆

„НЕБО СО МНОЙ“

Фильм о летчиках — это всегда увлекательно. В последнее время кинематографисты обращаются к этой теме довольно часто. Совсем недавно мы с интересом смотрели киноленту «В бой идут одни старики», которая рассказывала о подвигах и самоотверженности защитников советского неба в дни Великой Отечественной войны.

Новый фильм «Небо со мной» повествует о летчиках-испытателях, людях трудной и романтической профессии, о беззаветной любви к небу, о летной работе, о невозможности жить без авиации для того, кто вверил ей свою судьбу.

...В самый разгар Великой Отечественной войны в воздушном бою летчик Иван Клинов прикрыл своего друга Дмитрия Грибова. Фашисту удалось подбить самолет Клинова. Дмитрий видел, как вспыхнула и устремилась к земле машина Ивана. Тяжело переживали гибель Клинова его друзья, и особенно невеста — Надя.

Прошло время. Надя вышла замуж за Грибова. В семье авиаторов выросла дочь, которая стала летчиком-испытателем. Опасная, сложная, но очень интересная профессия, поглощающая человека целиком, занимающая жизнь без остатка. И когда после случайной аварии Ирине запрещают летать, она мучается, переживает и соглашается работать на спортивных машинах — лишь бы не списали из авиации!

По-другому, но так же глубоко любит небо и Клинов. Он не погиб в том бою. Он сумел посадить подбитую машину, но... на территории, занятой врагом. Раненым попал в плен, перенес все ужасы гитлеровского концлагеря. Только после третьей попытки ему удалось бежать.

В 1955 году по состоянию здоровья медицинская комиссия определила: Клинов больше летать не может. И тут летчик допустил ошибку, которую осознал значительно позже: он ушел из авиации совсем.

Клинов страдает. Ему снятся картины воздушного боя, взгляд неотступно следит за самолетами, проплывающими в высоком небе. И лишь случайная встреча с Надей, которая мягко, тактично говорит о необходимости вернуться в авиацию, приводит его к решению. «Пойду работать на аэродром, — решает Иван. — Буду работать слесарем, механиком — все равно! Это давно надо было сделать!»

Небо остается с воздушным асом. В этом — его жизнь! Несмотря на все тяготы и несчастья, выпавшие на его долю, Иван не опустился, не пал духом. Он остался верен фронтовой дружбе, сумел сохранить в себе главное: способность к борьбе, любовь и преданность небу.

В фильме, созданном на киностудии «Мосфильм», снимались Игорь Ледогоров, Лариса Лужина, Владимир Заманский, Наталья Бондарчук, Зинаида Кириенко и другие. Сценарий для фильма написали О. Стукалов, Т. Кожевникова и М. Попович. Эта тема — не случайная в их творчестве. Имя летчика-испытателя Марины Попович хорошо известно читателям журнала. Гвардии подполковник-инженер Т. В. Кожевникова в годы войны была инженером истребительного авиационного полка, награждена четырьмя орденами.

О. АЛЕКСЕЕВА



Пятые гагаринские научные Чтения. Председатель Федерации авиационного спорта СССР генерал-полковник авиации И. Н. Кожедуб вручает начальнику Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина летчику-космонавту СССР генерал-майору авиации Г. Т. Береговому Почетный знак ДОСААФ СССР.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

ТРАДИЦИОННЫЕ НАУЧНЫЕ ЧТЕНИЯ

В марте и апреле в Москве прошли очередные Пятые гагаринские научные Чтения. Они были посвящены Дню космонавтики СССР, Всемирному Дню авиации и космонавтики, установленному Международной авиационной федерацией в честь исторического полета первого космонавта мира, гражданина СССР Юрия Алексеевича Гагарина, и тридцатилетию победы советского народа в Великой Отечественной войне. Чтения 1975 года отличались от предыдущих более широкой тематикой и массовостью участия в работе секций и пленарных заседаний ученых, космонавтов, инженеров, техников, преподавателей и студентов высших учебных заведений. В подготовке и организации Чтений приняли участие Центральный Дом авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе, Комитет космонавтики ДОСААФ СССР, Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина, Военно-воздушная Краснознаменная ордена Кутузова академия имени Ю. А. Гагарина и Федерация авиационного спорта СССР.

В этом году тематические секции, в том числе впервые созданные секции «Системы управления летательными аппаратами» и «Технология в космосе», начали свою деятельность еще в середине марта. Благодаря этому появилась возможность увеличить круг обсуждаемых вопросов, затронуть ряд новых проблем развития авиации и космонавтики. На заседании секций: «Механика полета», «Системы управления летательными аппаратами», «Авиационная и космическая техника», «Астрономические исследования», «Проблемы авиационной и космической медицины и биологии», «Технология в космосе» — заслушано и обсуждено 88 докладов и 11 сообщений. В работе секций приняло участие более 800 человек. Выступали ученые, космонавты, инженеры, техники, врачи, студенты, летчики-испытатели.

В этом году в рамках общих гагаринских Чтений по инициативе оргкомитета Гагаринских чтений и комитета комсомола Московского авиационного технологического института (МАТИ) были проведены студенческие научные Чтения. В них приняло участие более 1100 студентов московских авиационных и физико-технических институтов, высшего технического училища имени Баумана. Перед студентами выступили летчики-космонавты СССР Е. В. Хрунов и Л. С. Демин, профессоры Г. П. Леонов, В. М. Карагодин, В. В. Васильев и другие.

Содержательными были выступления ученых и космонавтов на пленарных заседаниях, проведенных 9, 10 и 11 апреля. С большим вниманием собравшиеся в Доме культуры Звездного городка заслушали доклады трижды Героя Советского Союза И. Н. Кожедуба о 30-летии победы советского народа в Великой Отечественной войне; дважды Героя Советского Союза Г. Т. Берегового «Человек в космосе». Г. Т. Береговой познакомил участников Чтений с итогами деятельности Центра по подготовке космонавтов за минувшие 15 лет со дня его организации. Герой Советского Союза А. А. Губарев рассказал о работе экипажа корабля «Союз-17» на борту орбитальной станции «Салют-4», ее устройстве и оборудовании.

Развивая проблему использования долговременных орбитальных космических аппаратов для дальнейшего освоения и использования околоземного космоса, с интересным докладом на втором

Не забудет юность подвига отцов

В Музее истории Ленинграда есть один экспонат, с которого хотелось бы начать рассказ. Это журнал из 384-й школы — школы, в которой занятия не прекращались все долгие 900 дней блокады...

Как это было? Об этом помнят учительницы Евгения Федоровна Стефаненко и Раиса Максимовна Антонова — они и тогда работали в школе.

Школа находится недалеко от Кировского завода, а в дни войны линия фронта проходила всего в трех-четырех километрах отсюда. Война диктовала свои условия, свою «методику» преподавания. Не было света, тепла, воды — разбирали на дрова деревянные дома, собирались по несколько классов в одной комнате. От холода становилось невозможно писать — занимались устно. Уроки часто прерывались артиллерийскими обстрелами, бомбежками — учителя составляли по два плана урока: для школы и для бомбоубежища на случай налета. И наперекор войне, наперекор врагу весной 1942 года 2500 ребят Ленинграда сдали школьные экзамены, из них более 1700 на «хорошо» и «отлично». И на празднике выпускников (он состоялся, как всегда, во Дворце пионеров) каждому вручили книгу с надписью: «Окончил полный курс школы Ленинграда в 1941—1942 учебном году — в год Отечественной войны с фашизмом, блокады и героической защиты Ленинграда»...

384-я — первая школа, построенная в Ленинграде после революции. В числе ее воспитанников три Героя Советского Союза: Зинаида Портнова, Виталий Белоусов и Федор Фоменков. Сегодняшние ученики хорошо знают эти имена.

Федор Васильевич Фоменков — бывший летчик-штурмовик, живет сейчас в Минске. Он приезжает в школу, выступает перед ребятами. Рассказывал о войне, о летной службе, о боевых товарищах... О героическом прошлом Родины наши дети знают, но чрезвычайно важно, чтобы знание это, углубляясь, расширяясь с годами, не было бы сухим, бесстрастным. Живой, горячий рассказ очевидца, участника незабываемых событий облекает историю в плоть и кровь, помогает ребятам перенестись в прошлое, стать как бы свидетелями героических деяний.

Когда следопыты — активисты ДОСААФ разыскивали родных артиллериста Героя Советского Союза Виталия Федоровича Белоусова, случай познакомил их с другим героем — летчиком Белоусовым, человеком исключительной воли, повторившим подвиг Алексея Маресьева. Школьники подружились с этим удивительным человеком. От него узнали, как сражались в пламенные годы Великой Отечественной войны советские соколы, а на примере судьбы самого Белоусова учились трудной науке — не сдаваться, преодолевать казалось бы непреодолимые препятствия на пути к поставленной цели. Такие встречи становятся для подростков настоящими уроками мужества.

Школа живет сегодня интересно, увлеченно. Стоит лишь прочитать несколько выпусков школьной стенной газеты «Неделя» (ее выпускают все классы по очереди), чтобы почувствовать горячий пульс этой жизни. Новости школьные и городские, спортивные и научные, сообщение о космическом полете, о необычном сборе в шестом классе, о победителях спортивных соревнований и о результатах сражений «Зарницы» и «Орленка»... В течение пятнадцати лет существует школьный туристский лагерь. На свой собственный «необитаемый остров» на реке Вуоксе каждый год выезжают около 150 ребят — лагерная жизнь воспитывает самостоятельность, чувство ответственности. «Островитяне» сдают нормы на значок ГТО, «Турист СССР», получают звание инструктора по туризму.

В год 30-летия Великой Победы учащиеся 384-й школы, как и всех школ города-героя, участвовали в Звездном походе, в походе по поясу Славы, в конкурсе «Салют, Победа!», в шест-

пленарном заседании выступил дважды Герой Советского Союза В. А. Шаталов. Он убедительно показал, какие широкие возможности открывают орбитальные станции типа «Салют» для решения важнейших задач в различных областях науки, техники, народного хозяйства.

О том, как решается главная проблема космической медицины и биологии— обеспечение жизнедеятельности человека в космическом пространстве—рассказал профессор Л. И. Кокурин. Его доклад, насыщенный многими примерами, свидетельствовал о серьезных успехах современной медицины в исследовании реакции человеческого организма на влияние перегрузок при старте кораблей и их посадке, при невесомости во время полета в космосе, а также в решении проблем адаптации и реадаптации экипажей космических кораблей и орбитальных станций. Обширные исследования этих проблем позволили медикам выработать ряд рекомендаций по дальнейшему улучшению наземной подготовки космонавтов, расширению «ассортимента» тренировочной бортовой аппаратуры кораблей, которая в ходе полета помогает космонавтам поддерживать свое физическое состояние на высоком уровне.

Космос — это среда, требующая для ее освоения огромных сил и средств. И чем шире ведется его изучение, тем большей является его «отдача» на пользу Земли. И это положение особо подчеркнул в своем выступлении академик Б. Н. Петров на заключительном третьем пленарном заседании. Он подробно рассказал о расширении связей Советского Союза с другими странами в изучении и использовании космического пространства, об успешном осуществлении принятой в 1967 году программы «Интеркосмос». По этой программе уже запущено 13 искусственных спутников Земли, выполнен ряд других космических экспериментов. С их помощью получены обширные данные о Солнце, о нашей планете, об околоземном пространстве, об ионосфере и т. д.

С интересом выслушали участники Чтений доклады академика Г. И. Петрова о движении тяжелых тел в атмосфере планет и тайне Тунгусского метеорита, члена-корреспондента Академии Наук СССР К. Д. Бушуева о программе экспериментального полета кораблей «Аполлон» — «Союз» и профессора О. А. Чембровского о перспективах использования дирижаблей в народном хозяйстве.

На пленарных заседаниях Председатель Федерации авиационного спорта СССР трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб и Первый вице-президент комитета ФАИ по распространению авиационных и космических знаний, начальник Дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе Герой Советского Союза В. Ф. Башкиров вручили медали имени академика С. П. Королева, Почетные знаки ДОСААФ СССР и Дипломы имени Ю. А. Гагарина ученым, конструкторам и пропагандистам достижений советской авиации и космонавтики. В числе награжденных мать академика С. П. Королева Мария Николаевна Баланина, академик Б. Н. Петров, генеральные конструкторы Г. В. Новожилов и А. А. Туполев, летчик-космонавт СССР Г. Т. Береговой, инженер Н. Д. Самсонов, ветераны ракетной техники.



В 1968 году летчик-космонавт СССР П. И. Беляев в День космонавтики посадил на Выставке достижений народного хозяйства СССР молодой каштан в память о своих погибших друзьях Ю. А. Гагарине и В. М. Комарове. С тех пор ежегодно в День космонавтики на ВДНХ члены экипажей космических кораблей высаживают рядом с растущими новые деревца. Так на ВДНХ родилась и растет аллея каштанов — аллея космонавтов. 11 апреля 1975 года члены экипажей космических кораблей «Союз-14», «Союз-15» и «Союз-17», продолжая традицию, посадили свои новые молодые деревца. На снимке: космонавты Г. В. Сарафанов, Ю. П. Артюхин, Л. С. Демин сажают каштаны на космической аллее ВДНХ.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

вии и митинге на Пискаревском кладбище. В День Победы были они у Цветка жизни, в воды Ладожского озера опустили венки и гирлянды цветов и почтили торжественной Минутой молчания тех, кто не вернулся с полей сражений, отдав жизнь во имя свободы и счастья будущих поколений. Состоялась в 384-й школе конференция «Под судом фашизм».

— Эту конференцию мы проводим одиннадцатый раз, — рассказывает директор школы Анна Федоровна Симонова. — Проходит она обычно в течение трех дней. Сначала выступления под общим названием «Незримый фронт» — о предвоенных годах, о работе советских разведчиков. Выпускники старших поколений вспоминают о военных днях, о том, каким самоотверженным трудом была добыта Победа. В гостях у нас также режиссеры, кинооператоры, композиторы и поэты, много интересных людей. Они рассказывают о том, что и в суровое военное время «музы не молчали», песня и стихи становились бойцами, помогали на фронте и в тылу. В организации конференции «Под судом фашизм» нам очень помог В. В. Красилов. Он военный прокурор, расследовал преступления фашистов в лагерях смерти, участник Нюрнбергского процесса. Человек широко эрудированный, отличный оратор. Обычно он не только выступает сам, но и подсказывает, кого можно привлечь к участию в конференции.

Не так давно в школе родилась мысль — создать музей истории военной части, одной из тех, что защищали Ленинград. С чего начинать? Комсомольский актив побывал в школе № 538, у них отличный музей (наш журнал писал о нем), там посоветовали обратиться за помощью в Ленинградский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ, к секретарю парторганизации Н. Ф. Гончару. Николай Федорович был командиром эскадрильи 13-го Ленинградского Краснознаменного отдельного разведывательного авиационного полка. Решили создать музей истории этого полка. Комитет ДОСААФ (председатель комитета — С. Брун) горячо поддержал эту идею.

В Совет ветеранов вошли Н. Ф. Гончар, Н. Ф. Минеев — бывший начальник штаба 275-й дивизии, Г. К. Зарудиев — летчик 13-го авиаполка, М. А. Каше — в годы войны он был фотокорреспондентом газеты «Боевая тревога», М. М. Исьянов — начальник аэрофотослужбы. Председателем Совета стал Антон Мартынович Марценюк, в прошлом начальник штаба полка. Вместе с юными следопытами составили план работы, отдельные пионерские отряды и комсомольские группы получили свои задания. На школьных линейках ребята рапортуют о выполненном... Так, комсомольцы-девятиклассники Лена Тишагина, Андрей Скрипкин, Саша Тихов и их товарищи разыскали Вадима Александровича Беляевского, бывшего комсорга 13-го авиаполка. Сейчас он инженер, работает на заводе «Электросила».

Собрано много интересных материалов — письма, фотографии, газеты военных дней. На просьбы ребят откликнулись родные, друзья летчиков. Из инженерной академии имени А. Ф. Можайского будущему музею передали аэрофотоаппаратуру, аэроснимки — помогли сотрудники академии А. Гусаров и Н. Третьяков. Заведующий Домом юного техника Кировского района Д. Шибанов взялся вместе со школьниками-авиамоделистами изготовить модели — копии самолетов И-16, СБ, Пе-2, Р-5, Як-9, на которых летали разведчики во время войны. Делают ребята и макет аэродрома, где базировался полк.

Итак, музей почти готов. Есть о чем рассказать и что показать. Но хотелось оформить все красиво, со вкусом, не на любительском, а на профессиональном уровне. Помогли студенты Высшего художественно-промышленного училища имени Мухиной. На общественных началах разработали 8 проектов оформления музея, из них был выбран лучший.

Это только начало большой работы юных следопытов и их старших друзей-авиаторов. У них много планов. Хочется разыскать и собрать всех, кто служил в 13-м авиационном полку. Думают найти тех девять выпускников школы, кто закончил ее в трудном незабываемом 42-м... Верится, что все планы будут выполнены. У ребят надежные друзья — в районе партии, в городском комитете ДОСААФ, в авиаспортклубе.

Т. ЛЕОНТЬЕВА,
спец. корр. «Крыльев Родины».

Ленинград

Молодежи о космонавтике

В ИНТЕРЕСАХ ВСЕГО ЧЕЛОВЕЧЕСТВА

В Обращении «К Коммунистической партии и народам Советского Союза! К народам и правительствам всех стран! Ко всему прогрессивному человечеству!», в связи с осуществлением первого полета человека в космос, Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР подчеркнули, что победы в освоении космоса советские люди считают достижением не только нашего народа, но и всего человечества и ставят их на службу всем народам, во имя прогресса, счастья и блага всех людей на Земле. С того знаменательного дня 12 апреля 1961 года прошло 14 лет. И каждый год наша страна вносит весомый вклад в изучение и освоение космоса, щедро делится с народами мира полученными научными и практическими данными.

НАКАНУНЕ СОВМЕСТНОГО ПОЛЕТА КОРАБЛЕЙ «СОЮЗ» — «АПОЛЛОН»

Неуклонно проводя в жизнь ленинскую политику мира, Коммунистическая партия и Советское правительство делают все возможное для расширения сотрудничества со всеми странами мира в самых различных областях человеческой деятельности, в том числе в такой сложной, требующей огромных материальных затрат, как изучение и освоение космоса. Ярким примером широкого многостороннего сотрудничества в изучении космоса являются исследования, проводимые Советским Союзом совместно с социалистическими странами. За последние десять лет учеными, инженерами и рабочими стран социалистического содружества подготовлено и запущено двенадцать искусственных спутников Земли серии «Интеркосмос» и две геофизические ракеты «Вертикаль».

Действенным и активным партнером нашей страны в изучении околоземного космоса, Луны и межпланетного космического пространства стала Франция. Обмен телевизионными программами, запуск с территорий обеих стран совместных геофизических ракет, установка французских отражателей на советских луноходах и с их помощью лазерная локация Луны, вывод на орбиту советской ракетой французского технологического спутника «МАС», проведение совместных экспериментов на спутниках «Ореол» и «Прогноз», на автоматических межпланетных станциях «Марс» — таков вкратце перечень работ, выполненных совместно советскими и французскими учеными. С советского космодрома недавно был запущен первый индийский искусственный спутник Земли, созданный при содействии и технической помощи наших ученых и инженеров.

После детального обсуждения в январе 1971 года вопросов сотрудничества в исследовании космического пространства между Академией наук СССР и Национальным управлением США по аэронавтике и исследованию космического пространства (НАСА), активную форму приняло сотрудничество в исследовании космоса, в решении проблем космической метеорологии, биологии и медицины и между СССР и США. Ученые обменялись информацией о результатах исследований Марса с помощью советских автоматических станций «Марс» и американских станций «Маринер», данными радиолокационных измерений Венеры, выполненных в СССР, и Марса, выполненных в США, каталогами лунных карт и фотографиями поверхности Луны, а также образцами лунного грунта, доставленного советскими автоматическими станциями «Луна» и экипажами американских кораблей «Аполлон».

Важное научное и практическое значение имеет оперативный обмен результатами метеорологических наблюдений с помощью спутников и ракет, а также законченный совместный труд «Основы космической биологии и медицины». Весной 1973 года проведен интересный совместный эксперимент «Беринг». Используя спутник «Нимбус-5», советские и американские самолеты и суда, ученые оценили состояние ледового покрова, водной поверхности и содержания жидкой и парообразной влаги в атмосфере Берингова моря. В 1974 году СССР и США совместно с одиннадцатью другими государствами провели широкий сбор информации о погодообразующих процессах в атмосфере и Мировом океане для разработки новых методов прогнозов погоды и климата. Это самое крупное в истории мирового научного сотрудничества совместное исследование получило название «Тропический эксперимент-74».

Центральным пунктом Соглашения между СССР и США о сотрудничестве в области исследования и использования космического пространства, заключенного в мае 1972 года, является разработка совместных средств сближения и стыковки космических кораблей и станций обеих стран. Создание таких средств вызвано активизацией космических исследований, их интернациональным характером, стремлением повысить безопасность полетов, создать предпосылки для дальнейшего более тесного сотрудничества в космосе.

Разработка совместимых унифицированных средств сближения и стыковки кораблей предполагает их использование в последующем не только кораблями и станциями СССР и США, но и аппаратами других стран или межгосударственных объединений, которые могут создать и выводить на орбиты такие аппараты. Таким образом запланированный на июль 1975 г. и подготовленный советскими и американскими специалистами совместный экспериментальный полет кораблей «Аполлон» — «Союз» (так называемая программа ЭПАС), имеет большое значение для будущего космонавтики. Реализация этой программы означает, что Советский Союз и США взяли на себя все расходы по созданию и отработке средств, повышающих безопасность полетов в космосе, которыми могут воспользоваться и другие страны.

Прежде чем полностью подготовить совместный полет, советскими и американским специалистам пришлось решить множество сложных технических и организационных вопросов, связанных с тем, что существующие корабли «Союз» и «Аполлон» состыковать принципиально невозможно из-за различий в их конструкции. Отличались своими особенностями и оборудование кораблей, и подготовка их экипажей, и работа наземных служб. Все это нуждалось в серьезной предварительной «стыковке» на Земле, чтобы ликвидировать те или иные «несовместимости».

Чтобы представить себе, какая огромная работа была выполнена советскими и американскими специалистами, расскажем коротко, как устранялись основные «несовместимости». Начнем с кораблей. В принципе стыковочные устройства кораблей аналогичны. Это штырь с механизмами стягивания у активного корабля и приемная воронка — у пассивного корабля. То есть каждый «Союз» или «Аполлон» может быть либо активным, либо пассивным. Но из-за различного конструктивного решения каждой страной стыковочных устройств своих кораблей стыковка «Союза» с «Аполлоном» при любом распределении ролей между ними, оказалась невозможной. Поэтому после неоднократных встреч специалисты СССР и США решили разработать принципиально новое стыковочное устройство. Его назвали АПАС, то есть андрогинный периферийный агрегат стыковки.

В соответствии со своим названием — андрогинный (что означает обополый или бесполый), новый агрегат позволяет любому кораблю, имеющему такое устройство в зависимости от обстановки быть и активным, и пассивным. Первыми элементами, которыми входят в контакт стыкующиеся корабли, в этом устройстве являются кольца с трапециевидными лепестковыми направляющими. Подвешенные на шести штангах-амортизаторах, оборудованных системой выдвижения и стягивания, эти кольца являются плавающей конструкцией. (Подробно о новом стыковочном устройстве см. «Крылья Родины» № 1 за 1974 г.). Здесь можно добавить, что в первом экспериментальном полете кораблей «Союз» и «Аполлон» стыковочные агрегаты будут отличаться системой приводов. На советском корабле она электромеханиче-

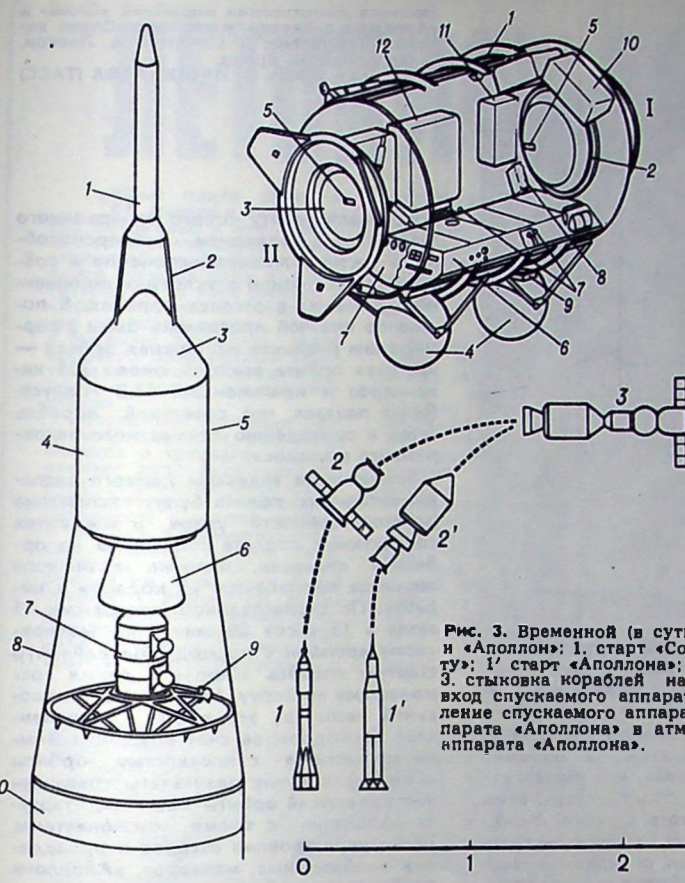


Рис. 1. Стартовая конфигурация «Аполлона» и стыковочного модуля: 1. двигательная установка системы аварийного спасения; 2. ферма системы аварийного спасения; 3. командный модуль корабля «Аполлон»; 4. обслуживающий модуль корабля «Аполлон»; 5. двигатели системы управления; 6. сопло основного двигателя; 7. стыковочный модуль; 8. переходник между кораблем и ракетой-носителем; 9. крепление стыковочного модуля; 10. последняя ступень ракеты-носителя.

Рис. 2. Общий вид стыковочно-шлюзового (переходного) модуля: I. торец со стороны «Аполлона»; II — торец со стороны «Союза». 1. герметичная цилиндрическая камера; 2. люк с крышкой со стороны «Аполлона»; 3. люк с крышкой со стороны «Союза»; 4. шар-баллоны с запасами воздуха и кислорода; 5. датчики перепада давления на крышке; 6. блок оборудования; 7. панель индикации и управления системой жизнеобеспечения; 8. переговорное устройство; 9. дренажное отверстие; 10. блок скоростной подачи кислорода; 11. блок подачи кислорода. 12. отсек для размещения выносного оборудования.

Рис. 3. Временной (в сутках) график полета кораблей «Союз» и «Аполлон»: 1. старт «Союза»; 2. выведение «Союза» на орбиту; 1′ старт «Аполлона»; 2′ выведение «Аполлона» на орбиту; 3. стыковка кораблей на орбите; 4. разделение кораблей; 5. вход спускаемого аппарата «Союза» в атмосферу; 6. приземление спускаемого аппарата «Союза»; 5′ вход спускаемого аппарата «Аполлона» в атмосферу; 6′ приводнение спускаемого аппарата «Аполлона».

ская, на американском — гидравлическая. Совместимость между агрегатами достигается за счет стандартизации элементов, которые будут взаимодействовать при стыковке.

Различными на кораблях «Союз» и «Аполлон» являются и радиотехнические средства взаимного обнаружения и управления сближением кораблей, рабочие частоты, характеристики используемой информации. Для устранения их «несовместимости» между СССР и США заключено соглашение, предусматривающее разработку новых унифицированных радиотехнических средств кораблей. Для первого же полета, в интересах экономии времени, решено использовать американские радиотехнические средства. Такое решение принято еще и потому, что функции активного корабля в этом полете возложены на «Аполлон», так как космодром на мысе Канаверал, с которого он будет стартовать, расположен ближе к экватору, чем наш Байконур, а это выгоднее энергетически и позволяет расширить диапазон возможных наклонений плоскостей орбит. На советском же корабле установлен приемоответчик, с помощью которого на этапе дальнего наведения «Аполлон» будет получать информацию о расстоянии между кораблями.

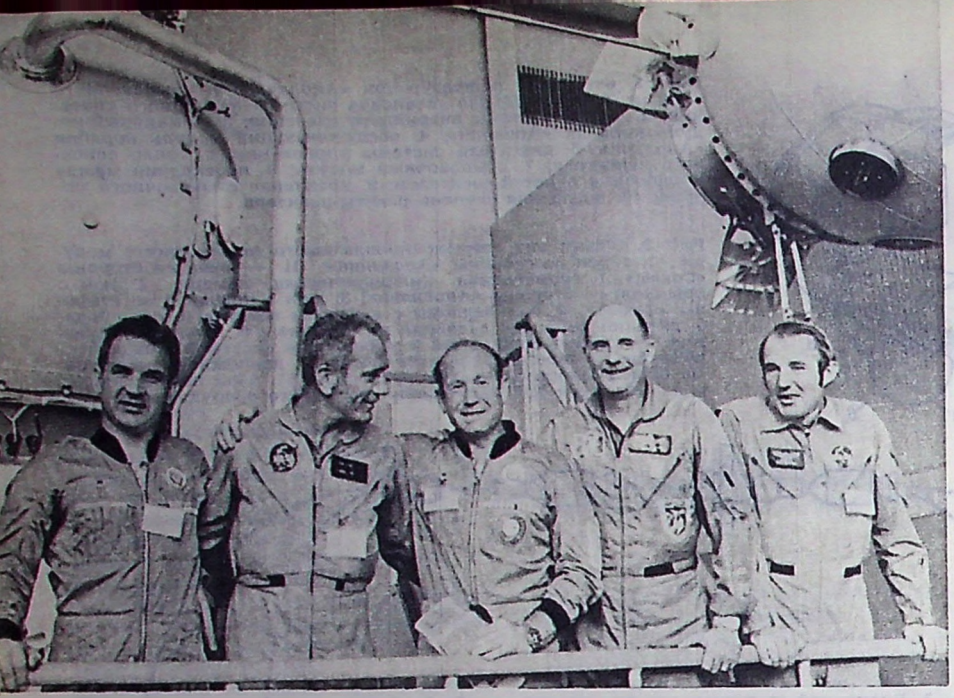
При наведении с расстояния в несколько сотен километров основной информацией для экипажа «Аполлона» будут данные оптической системы, визирующей маяк «Союза». Кроме импульсного маяка на «Союзе» установлены бортовые огни ориентации. Они позволяют визуально определить взаимное положение кораблей на заключительном участке сближения. Помимо этого для более точной оценки взаимного положения на этом участке будет использована стыковочная мишень, в виде креста установленная на «Союзе».

По программе ЭПАС после стыковки предусмотрен переход членов экипажа одного корабля в другой (такая необходимость может возникнуть в будущем при спасении экипажа корабля, терпящего бедствие в орбитальном полете). Но сделать это сразу нельзя, так как атмосферы в «Союзе» и «Аполлоне» различные. На наших «Союзах» давление и состав атмосферы (смесь азота с кислородом) почти равны околоземным, а в «Аполлоне» давление в три раза меньше, а атмосфера состоит из почти чистого кислорода. Резкая же смена давлений и состава атмосферы может вызвать серьезные расстройства у космонавтов. Кроме того, регенерационные системы «Союза» поглощают углекислый газ и выделяют кислород. В «Аполлоне» же углекислый газ удаляется невосстанавливаемыми поглотителями, а израсходованный кислород пополняется за счет бортовых запасов. Соответственно различаются и автоматика управления системами жизнеобеспечения.

Чтобы не создавать новых систем жизнеобеспечения на «Союзе» или «Аполлоне» (а это весьма трудоемкий и длительный процесс), в первом совместном полете несовместимость атмосфер кораблей специалисты решили устранить введением специального шлюзового модуля, в котором космонавты смогут постепенно привыкнуть к атмосфере другого корабля. Этот модуль (переходный отсек) является составной частью ракетно-космической системы «Сатурн-1В»— «Аполлон». Он размещается между последней ступенью ракеты-носителя и космическим кораблем (см. рис. 1). При выходе на орбиту «Аполлон» развернется на 180 градусов, пристыкуется к переходному модулю, а затем, после поиска и сближения, его свободным торцом, оборудованным новым стыковочным устройством, будет стыковаться к «Союзу».

Переходный модуль представляет собой герметичный трехметровый цилиндр с самостоятельными системами жизнеобеспечения, терморегулирования, управления, связи. Он имеет запас кислорода и воздуха, соответствующую пневмоарматуру для их подачи, систему стравливания давления, датчики перепада давления на крышках люков, клапаны выравнивания давления, механизмы открытия люков. На его «дне» размещается блок оборудования, имеющий со стороны «Союза» панель индикации и управления системой жизнеобеспечения.

После стыковки кораблей и проверки герметичности стыка в переходном модуле (рис. 2) будет создана такая же атмосфера, как в отсеке экипажа «Аполлона». Для этого в американском корабле смонтирован специальный пульт управления системами модуля. Открыв люк командного отсека, а затем и люк переходного модуля, два американских космонавта войдут внутрь модуля. Люки со стороны «Аполлона» закроются, и в модуле начнет создаваться атмосфера, аналогичная по составу и давлению атмосфере «Союза». Когда это будет достигнуто, откроется люк модуля со стороны «Союза», а советские космонавты откроют люк орбитального отсека своего-



Экипажи космических кораблей «Союз» и «Аполлон» в Звездном городке. Слева направо: В. Кубасов; Д. Слейтон, А. Леонов, Т. Стаффорд, В. Бранд.
Фото А. ПУШКАРЕВА (ТАСС)

го корабля и пригласят гостей в «Союз».

Обратный процесс перехода связан с процессом десатурации, то есть выведения из организма космонавтов растворенного в крови и тканях азота. Так как этот процесс требует значительного времени, советские и американские специалисты решили его сократить путем «сближения» параметров атмосфер. В планируемом на июль совместном полете в корабле «Союз» будет поддерживаться давление в пределах 500—520 миллиметров ртутного столба при соответствующем повышении до 40 процентов содержания кислорода. Несколько увеличено будет давление и в отсеках «Аполлона».

Важным условием успешного совместного полета кораблей является полное взаимопонимание их экипажей. Поэтому космонавты обеих стран начали изучать язык своих будущих партнеров по эксперименту на околоземной орбите. Освоению языка весьма способствовали регулярные встречи и совместные занятия в классах, на тренажерах, магнитофонные записи радиопереговоров кораблей с Землей, которыми обменялись космонавты, специально разработанный единый профессиональный словарь, содержащий около трехсот терминов. Надписи в кабинах кораблей сделаны на двух языках. Во время реального полета советские космонавты будут говорить на английском, американские — на русском языке. Это, по мнению специалистов, будет способствовать более правильному построению фраз. В советском и американском центрах управления будут находиться переводчики, которые будут информировать персоналы Центров о диалогах на орбите.

Так же тщательно во время подготовки к полету устранялись и наземные «несовместимости». А их было немало. Это различные частоты связи кораблей с наземными пунктами слежения за полетом; различные модели земной атмосферы и гравитационного поля Земли; различные системы координат, методики и т. д. А так как в работе наземных служб участвуют многие сотни людей с той и другой стороны, то устранение наземных «несовместимостей» потребовало упорного и кропотливого труда советских и американских специалистов. Они разработали приемлемые для обеих сторон принципы взаимодействия центров управления полетом и экипажей между собой и решили, что управление каждым кораблем будет осуществлять страна — хозяин этого корабля. Между центрами управления установлены надежные каналы связи, определены порядок оперативного обмена информацией, полетная документация и подробный временной график полета. Выработаны совместные методики его баллистического обеспечения. Согласованы также объемы и время ретрансляции телевизионных передач с орбиты в Центр другой страны, а также порядок информирования общественности о ходе выполнения полета.

За истекшие после Соглашения три года специалисты СССР и США выполнили работу, обеспечивающую успех совместного полета. Спроектированы, изготовлены и всесторонне испытаны новый андрогинный узел и стыковочный модуль, произведен обмен различным оборудованием и технической документацией. Назначены центры управления полетом, проведены совместные тренировки их персоналов, разработана баллистическая схема совместного полета, согласован перечень совместных экспериментов, которые будут выполняться на борту обоих кораблей. В их числе — биологические аспекты взаимодействия экипажей; изучение микрофлоры космонавтов и процессов обмена микрофлорой между ними; технологические эксперименты в электрической печи; искусственное «солнечное затмение»; оценка концентрации атомарного кислорода, атомарного азота и других газов в окружающем пространстве.

В декабре прошлого 1974 года Советский Союз провел летные испытания своего корабля. В шестисуточном полете «Союза-16» космонавты А. В. Филипченко и Н. Н. Рукавишников испытали модернизированные системы «Союза» в условиях, максимально приближенных к реальным в предстоящем в июле полете. Используя имитатор «Аполлона», они опробовали работу нового стыковочного устройства, проверили работоспособность системы жизнеобеспечения и собственное состояние в условиях пониженного давления в отсеках корабля. В полете по штатной программе была сформирована реальная монтажная орбита — круговая орбита высотой около 225 километров и наклонением 51,8 градуса. Полет показал, что советский корабль готов к проведению совместного эксперимента в космосе.

Важнейшими задачами первого экспериментального полета будут испытание работоспособности узлов и элементов совместимых средств сближения на орбите и стыковки, техника взаимного перехода космонавтов из корабля в корабль. По согласованной программе 15 июля в 15 часов 20 минут по московскому времени с космодрома Байконур стартует корабль «Союз» с двумя космонавтами на борту. Через семь с половиной часов (за это время американский космодром за счет вращения Земли совместится с плоскостью орбиты «Союза»), получив результаты траекторных измерений орбиты «Союза», стартует «Аполлон» с тремя космонавтами. После перестроения отсеков и проведения необходимых маневров «Аполлон» приблизится к «Союзу» и состыкуется с ним.

Полет кораблей в состыкованном состоянии продлится около двух суток. За это время космонавты осуществят взаимные переходы, проведут совместные научные и технические эксперименты, сеансы телевизионных и радиопередач. Затем корабли расстыкуются и продолжат полет каждый по своей программе. На шестые сутки полета советские космонавты возвратятся на Землю. Через 3-е суток совершат посадку в океане американские космонавты (рис. 3).

Известно, что СССР готовит к полету два корабля «Союз», чтобы обеспечить запланированный полет даже в том случае, если по каким-то причинам произойдет задержка «Аполлона» на старте. На них соответственно назначены четыре экипажа. Первый экипаж — командир корабля А. А. Леонов, бортинженер В. Н. Кубасов, второй — командир А. В. Филипченко, бортинженер Н. Н Рукавишников; третий — летчик В. А. Джанибеков, бортинженер Б. Д. Андреев; четвертый — летчик Ю. В. Романенко, бортинженер А. С. Иванченков.

В США для осуществления совместного полета назначены два экипажа. Первый из них возглавляет неоднократно летавший в космос бригадный генерал Т. Стаффорд (пилот В. Бранд и пилот стыковочного модуля Д. Слейтон). В дублирующий экипаж «Аполлона» вошли А. Бин (командир), Р. Эванс и Дж. Лусма.

Руководить полетом с советской стороны будет летчик-космонавт А. С. Елисеев, с американской — неоднократный руководитель космических полетов инженер П. Франк.

Н. НОВИКОВ,
инженер

ЛЕТОПИСЬ ОГНЕННЫХ ЛЕТ

«Как будто вновь я вместе с ними...» — так лаконично и емко выразил свои впечатления от выставки «Великая Победа» в книге отзывов один из посетителей. И за этой строкой — судьба человека, стоявшего «на огненной черте», вместе с боевыми друзьями защищавшего безымянные высоты и вместе со всем народом — родную землю, Отечество.

Посетители выставки увидели фотографии, рассказывающие о трудных, незабываемых днях испытаний Родины, о величии духа советского человека. Снимки рассказывают о героях войны, о судьбах и характерах людей подвига. Виктор Талалихин и немецкий самолет, сбитый им. Известная фотография М. Рунова «И. Кожедуб с ведомым после боя». Снимки А. Морозова, М. Редькина, Г. Санько, Г. Зельмы и других фотомастеров — о порабощенных фашизмом народов. Именно такое решение темы отличает работы А. Архипова «Давай закурим, товарищ, по одной...», А. Егорова «Осталось немного», А. Шайхета «Утро победителей» и многие, многие другие.

Высокой одухотворенностью, красотой и несгибаемой в своей чистоте и нежности силой отличается портрет гвардии старшего лейтенанта Руфины Гашевой. Она была штурманом эскадрильи в женском полку ночных бомбардировщиков. Когда командира эскадрильи Героя Советского Союза Ольгу Санфирову спрашивали после возвращения с задания: «Как слетала?» — она отвечала: «С таким штурманом, как Руфина Гашева, плохо не слетаешь». Руфину — человека общительного и отзывчивого, с честным сердцем и острым умом, девушки единодушно избрали комсоргом эскадрильи. Многим из них она помогала овладевать боевым мастерством.



А. Морозов и М. Редькин. 3-й Белорусский фронт. «В день авиации — в логово зверя». 1944 год.



А. Егоров. 2-й Украинский фронт. Собрание комсомольского актива гвардейского штурмового полка. 1944 года.

В начале 1945 года группе летчиков и штурманов 46-го гвардейского бомбардировочного Таманского Краснознаменного ордена Суворова авиационного полка было присвоено звание Героя Советского Союза. Среди награжденных была и Руфина Гашева...

Но не только о воинах — солдатах и военачальниках говорят представленные на выставке фотографии, а и о тех, кто ковал оружие победы в тылу. Великая победа была добыта мужеством, волей и силами всего советского народа. О бойцах тыла рассказывают такие кадры, как «Еще одно орудие готово к бою» или «В цеху авиационного завода», как портреты Героев Социалистического Труда С. Лавочкина и В. Климова — конструктора авиационных двигателей.

Самоотверженно трудились советские люди в тылу, трудились и жили с одной мыслью: «Все для фронта, все для победы!» Вот снимок А. Шайхета — «Доноры в институте переливания крови». Бледные исхудавшие женщины воодушевлены желанием помочь своим мужьям и братьям, отдать и свою каплю крови для защиты родной земли. Это мера такая у крови — капля, а отдавали ее не каплями: истощенные, недоедавшие, работавшие без отдыха люди находили в себе силы сдавать кровь по многу раз...

А рядом фотопортрет. «Сынкам на фронт» — называется эта работа. Старушка вяжет, и ее труд наполнен все той же заботой и готовностью сделать все, что в твоих силах, для победы. О единстве народа и армии с большой выразительностью говорит снимок Г. Санько «Жительница Петрозаводска А. Рогозина передает советским морякам спасенное ею знамя» (1944 г.).

Выставку, которая проходила в Центральном Доме Советской Армии, подготовили редакция журнала «Советский воин», Московская организация Союза журналистов СССР и ЦДСА. Ее экспозицию составили снимки из архива «Советского воина», сделанные фотокорреспондентами журнала в годы Великой Отечественной войны. Фотолетопись огненных лет никого не могла оставить равнодушным — ни ветеранов, ни молодежь.

Т. ВИКТОРОВА



Г. Санько. Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Руфина Гашева. 1945 год.

Запоминается снимок А. Архипова «На Орловско-Курской дуге». Зритель видит группу солдат — они идут по полю, в огонь и дым. Столько непреклонности в этом движении, столько несгибаемой силы, воли к победе, что верится — исход битвы предрешен. И еще об одном думалось перед этим снимком: какой же это неимоверно тяжкий труд — война, ратный труд во имя свободы и счастья Родины и мира...

Лучшие из фотографий, представленных на выставке (а лучшими хочется назвать большинство), — это не просто остановленные, запечатленные на века мгновения Великой Отечественной войны. Это поистине художественные произведения с широким философским обобщением характера советского воина — защитника Отечества, освободителя

Расти школьным

Известно, что техническое моделирование, начиная с первого класса, входит в школьные программы трудового обучения. Оно развивает у ребят творческие способности, конструкторские навыки, помогает воспитывать будущих новаторов производства и воинов. Так, например, среди бывших кружковцев клуба юных техников бакинской 6-й средней школы, недавно отметившего свое сорокалетие, — есть квалифицированные рабочие, военные летчики, учителя, инженеры и техники, член-корреспондент Академии Наук СССР, 72 доктора и кандидата наук. Кружок, что в Знаменской средней школе Калининградской области, помог приобщить ребят к исследовательской работе.

Школьников особенно привлекает авиационное и ракетно-космическое моделирование. Органы народного образования, их внешкольные учреждения придают большое значение развитию сети кружков. Они есть на всех станциях юных техников, в подавляющем большинстве дворцов и домов пионеров, а также во многих клубах, дворцах и домах культуры профсоюзов. При некоторых областных станциях юных техников с помощью комитетов ДОСААФ для сельских ребят организованы заочные клубы.

Сейчас, в год 30-летия Победы в Великой Отечественной войне, многие авиамоделисты строят новые микросамолеты, с которыми они выступают на стартах VI летней Спартакиады. Ее девиз «Готов к труду и обороне СССР». Они готовят макеты боевых машин, участвовавших в воздушных сражениях минувшей войны.

Девяносто процентов общего числа авиамоделистов в стране это школьники. К сожалению, кружковая работа еще не стала массовой, не всегда четко определены ее цели и задачи. Крайне мало кружков в школах, а деятельность действующих большей частью оценивается неправильно. Нельзя согласиться с тем, что ныне основной и, пожалуй, единственный показатель — это места на соревнованиях, занятые ребятами. Но авиамоделизм — не только спорт, а техническое творчество и спорт вместе взятые, — одно из средств воспитания молодежи.

В оценке работы кружка, наряду со спортивным, важными, на наш взгляд, должны быть такие элементы: эксперименты ребят, постройка ими оригинальных моделей, не предусмотренных правилами соревнований и по идеям, заимствованным из области научной фантастики; участие в создании и оборудовании учебных кабинетов и мастерских; сдача норм ГТО; общественная активность ребят в оборонной, комсомольской и пионерской организациях. Иными словами, кружок должен помогать школьнику определить свою будущую профессию, свое место в рядах строителей коммунизма.

Сейчас главное — улучшить кружковую работу в школах, сделать ее массовой. Здесь необходимы совместные усилия комсомола, профсоюзов, органов народного образования, Домов пионеров и станций юных техников, школ, организаций и клубов ДОСААФ.

Неотложная проблема — подготовка инструктора — наставника. Очевидно, к руководству кружками следует готовить будущих учителей. Ныне, как правило, при всех педагогических институтах страны организованы факультеты общественных профессий, однако лишь в немногих из них (Ленинградский пединститут имени А. И. Герцена, Пензенский пединститут имени В. Г. Белинского и некоторые другие), есть отделения военно-технических видов спорта, созданные с помощью комитетов ДОСААФ и станций юных техников. Добиваться же надо, чтобы на всех факультетах общественных профессий были такие отделения.

Возглавить кружки могли бы и взрослые авиамоделисты-спортсмены, готовить которых обязаны авиаспортклубы ДОСААФ и станции юных техников, при активном участии институтов усовершенствования учителей. Целесообразно, на наш взгляд, создать центральные очно-заочные курсы инструкторов школьных авиамодельных кружков, для начала хотя бы в масштабе Российской Федерации, а руководство этими курсами поручить Центральному авиамодельному клубу ДОСААФ и Центральной станции юных техников РСФСР.

Трудно расширить сеть школьных кружков, не обеспечив их методическими и техническими пособиями. Книга «Авиационный моделизм» последний раз издавалась 14 лет назад тиражом всего 13 тысяч экземпляров. Сборник «Лети, модель!» выходит нерегулярно (за пять лет — два выпуска). Методические пособия для инструкторов вовсе не издаются. Рабочие чертежи летающих моделей в централизованном порядке никто не выпускает, а кустарное их размножение — не выход из положения.

Юные авиамоделисты порой не имеют самого необходимого для своей конструкторской работы. Крайне мало материалов, а также микродвигателей, работающих не на метиловом спирте (этим спиртом кружкам пользоваться категорически запрещено); нет топливных смесей в мелкой расфасовке.

Теперь о соревнованиях. Их роль огромна. Для детей и подростков они имеют качественно иное назначение, чем для взрослых авиамоделистов. Н. К. Крупская в статье «О работе деткружков» подчеркивала, что тут не цели важны, а привычка сообща их ставить и разрешать, рассказать о своей работе, сделать отчет.

Именно таким рассказом, отчетом и призваны служить соревнования юных. Их программа, по нашему мнению, должна включать: розыгрыш первенства по различным моделям, в том числе подчеркиваем, и нечемпионатных классов, встречи с героями труда, с авиаторами — ветеранами боев, выставки спортивной техники и викторины. Важнейший результат соревнований выражается отнюдь не только спортивно-техническими показателями, а прежде всего тем, сколько школьников заинтересовались моделизмом, сколько новых кружков возникло после встречи юных и так далее.

Безусловное требование к соревнованиям — равные возможности и равные — с учетом возраста — условия. Удачное выступление достигается мастерством, высоким качеством изготовления модели, умением ее запускать, но отнюдь не путем применения дефицитных материалов и мощных двигателей, недоступных абсолютному большинству ребят. Часто слышишь — «тепличные условия». Тепличные как раз те, в которые ставятся команды, использующие на моделях импортные бальзу, двигатели и другое. Соперничать с ними остальные кружки, не имеющие самого необходимого, не могут. Надо считаться с реальными возможностями массовых кружков.

И если речь идет о известном снижении требований к юным спортсменам, то это вовсе не значит создать им «тепличные условия», а знать и понимать возрастную психологию, что обязательно для всех, кто работает со школьниками. Ведь не придет же в голову требовать, чтобы выпускник школы, придя на завод, стал бы сразу работать токарем пятого или шестого разряда. Точно так же нельзя ставить знак равенства между 14-летним подростком и студентом пятого курса авиационного института. Могут возразить «Иногда модель, сделанная школьником, летает лучше, чем модель опытного спортсмена». Вполне возможно. Но это не общее правило, а исключение. Способных, конечно, надо всячески поддерживать, помогать им.

В центре внимания должны быть соревнования местные — междушкольные, районные, межрайонные, городские и чтобы участие в них было доступно любому кружку — в меру его возможностей и реальных условий ра-

кружкам!

боты. Пусть каждый кружковец стартует со своими лучшими моделями, сделанными из обычных материалов.

И если занятия в авиамодельном или ракетном кружке помогут школьнику сродниться с современной техникой, воспитают у него общественную активность, стремление к общественно-полезному труду и спортивные навыки, разовьют познавательные способности, техническое мышление и конструкторскую смекалку, помогут подготовиться к службе в армии, к защите Родины — основная воспитательная цель будет достигнута!

Следует не забывать, что умело поставленная кружковая работа создает самые благоприятные условия и для совершенствования нашей спортивной смены, которой в недалеком будущем защищать спортивные флаги Родины на международной арене. В этой связи напомним, что все наши ведущие авиамоделисты первоначальную подготовку получили именно в кружках. Вчерашние кружковцы, — например, — авиационные инженеры старший тренер сборной команды страны заслуженный мастер спорта СССР Ю. Сироткин, мастера спорта СССР международного класса С. Жидков, Е. Петров и многие другие.

В этой статье затронута лишь часть вопросов, успешное решение которых, как уже подчеркивалось, возможно лишь в тесном содружестве комитетов ДОСААФ, органов народного образования, комсомола и профсоюзов, в одинаковой мере заинтересованных в развитии массового технического творчества, военно-технических видов спорта среди школьников. Назрела крайняя необходимость глубоко изучить и проанализировать состояние авиамодельной работы во всех ее звеньях. Желательно также провести Всесоюзную научно-практическую конференцию по авиационному и ракетному моделизму, рекомендации которой послужили бы основой для совместного решения руководящих органов. В этом решении, думается, найдут отражение такие вопросы: подготовка инструкторов, содержание и методы работы кружков, соревнования юных, материально-техническая база.

И. БРАГИНСКИЙ,
член бюро Всесоюзной авиамодельной федерации;
А. СТАХУРСКИЙ,
заведующий сектором общей методики и проблем технического творчества Центральной станции юных техников РСФСР.



В РОДНОМ КЛУБЕ

Герой Советского Союза Александр Николаевич Синицын частый гость Тульского авиационно-спортивного клуба. Здесь он впервые познал радость полета. Отсюда пошел на войну. Сражался храбро, умело — сбил 5 самолетов противника, потопил 12 крупных вражеских кораблей.

Внимательно слушают рассказ ветерана о боевых вылетах спортсмены-летчики (слева направо): телеграфистка Надежда Полегаева, мастер завода Владимир Соболев, токарь Александр Сидоров, студент Владимир Беркович, электрик Александр Юрасов, студенты Александр Мусорин и Александр Апохин, слесарь-инструментальщик Валентин Мотовицкий.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

СПОРТИВНОМУ КОМИССАРУ — МЕДАЛЬ ИМЕНИ КОРОЛЕВА

Большой вклад в развитие авиационных видов спорта в стране вносит ответственный секретарь авиационной спортивной комиссии Центрального аэроклуба СССР, заслуженный мастер спорта, судья международной категории Николай Михайлович Голованов.

Не раз Н. Голованов демонстрировал свое мастерство на воздушных парадах в Москве. Им разработана и осуществлена идея уникального пилотажа группы из 32 самолетов.

Двадцать четыре года его фамилия значится в таблице мировых авиационных рекордов. На поршневом самолете четвертой весовой категории Голованов достиг скорости 442,289 км/час на дистанции в тысячу километров.

Однако деятельность ответственного секретаря или, как его называют, спортивного комиссара, не ограничивается только регистрацией и оформлением авиационных и космических рекордов, на что, кстати, уходит уйма энергии и времени. Он частый гость в школах, где проводит беседы с учащимися о достижениях в воздушном пространстве и космосе, помогает оформлять стенды на авиационные и космические темы. К спортивному комиссару за помощью обращаются и некоторые музеи страны.

За многолетнюю плодотворную деятельность в пропаганде авиационных и космических знаний среди молодежи, личные спортивные достижения Бюро Федерации авиационного спорта СССР наградило Николая Михайловича Голованова медалью имени С. П. Королева.

«КОГДА РУКОВОДИТЕЛЬ НЕ СЛУЖИТ ПРИМЕРОМ»

Под таким заголовком в № 3 журнала «Крылья Родины» была опубликована корреспонденция, в которой рассказывалось о недостатках в организации социалистического соревнования в Сумском аэроклубе, недостойном поведении его начальника В. Пономарева.

Председатель Центрального Комитета ДОСААФ Украинской ССР тов. Покальчук сообщил, что за проявленную недисциплинированность, неудовлетворительное исполнение своих служебных обязанностей, пренебрежительное отношение к подчиненным В. Пономарев освобожден от занимаемой должности.

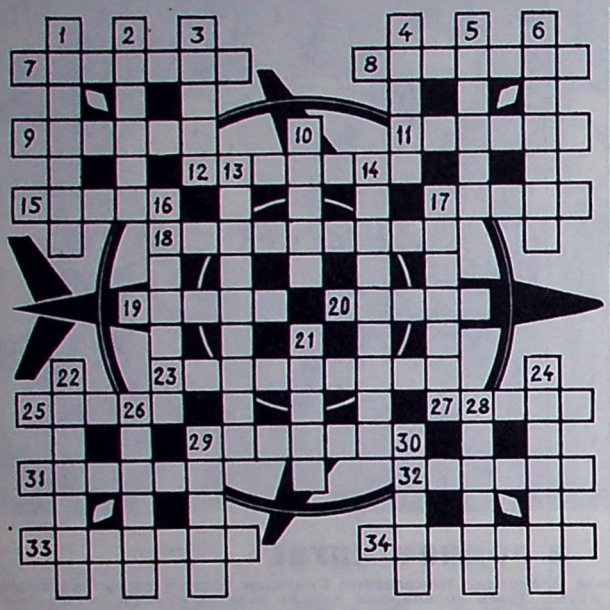
Корреспонденция обсуждалась на общем собрании коллектива аэроклуба.

На партийном собрании коммунисты осудили недостойное поведение члена КПСС В. Пономарева. На него наложено партийное взыскание — строгий выговор с занесением в учетную карточку.

Центральным комитетом ДОСААФ УССР и Сумским областным комитетом ДОСААФ приняты меры по укреплению учебной авиационной организации руководящими кадрами.

Принимаются меры к улучшению политико-воспитательной работы с инструкторско-преподавательским составом и курсантами.

КРОССВОРД



По вертикали: 1. Летчик, один из первых в истории Великой Отечественной войны совершивший воздушный таран. 2. Внешняя часть солнечной атмосферы, образующая лучистое сияние вокруг Солнца. 3. Прибор для кислородной газовой резки металлов, применяемый в авиаремонтных мастерских. 4. Штурман звена женского авиационного полка ночных бомбардировщиков, Герой Советского Союза. 5. Внутренняя полость снаряда для помещения заряда. 6. Единица измерения продолжительности работы авиационного двигателя. 10. Вращающаяся часть турбокомпрессора. 13. Верхние слои атмосферы, начинающиеся на высоте 50—60 километров. 14. Прибор для измерения радиусов кривизны оптических линз. 16. Ряд полок для хранения материалов, деталей и приборов. 17. Насыпь в окопе для защиты от фланкового огня и от осколков снарядов и бомб. 21. Военно-морская база в Греции. 22. Маневрирование самолета с целью выполнения фигур в воздухе. 24. Южное зодиакальное созвездие. 26. Состояние возбуждения человека. 29. Часть самолета, создающая подъемную силу и служащая для размещения груза. 30. Воздух.

По горизонтали: 7. Создатель первой в мире ракетно-космической системы. 8. Пилот, первым в нашей стране налетавший миллион километров. 9. Командир эскадрильи женского авиационного полка ночных бомбардировщиков, Герой Советского Союза. 11. Командир 1-го дальнего бомбардировочного авиакорпуса, в дни Великой Отечественной войны действовавшего на Северо-Западном фронте. 12. Город Мурманской области. 15. Созвездие северного полушария. 17. Удар винтом или корпусом самолета по вражескому самолету. 18. Прибор для измерения деформаций в деталях самолета. 19. Разряд, квалификация летчика. 20. Верхний слой земной коры. 23. Прибор для измерения скорости ветра. 25. Разворот самолета на 360° в горизонтальной плоскости с постоянным креном. 27. Период повторяемости солнечных и лунных затмений. 29. Кристаллическое вещество — пластификатор в производстве взрывчатых веществ. 31. Химический элемент. 32. Специалист, руководитель подготовки авиационных спортсменов. 33. Советский авиаконструктор — создатель первого в мире подкосного моноплана. 34. Участок местности для проведения учебных стрельб и бомбометаний.

Составил Ф. СТОЯНОВ

Ленинград

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 5)

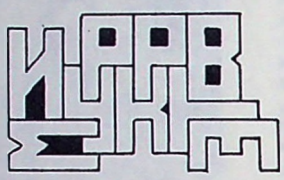
РАСШИФРУЙТЕ

Ребусы: Петля. Шасси. Лайнер. Свеча. Модель.

Римская цифра означает номер ребуса, арабская — порядковый номер буквы в слове. Проставив вместо цифр буквы, читаем: «Дело нашей спортивной чести — в мастерстве не стоять на месте».

РАЗРЕЗНАЯ ЗАДАЧА

Курвиметр.



ГОЛОВОЛОМКА



КАК ПРОЧЕСТЬ?

В верхних квадратах даны условные изображения: Козерог. Стрелец. Меркурий. Рыбы. Водолей. Числа в числителе указывают на название планеты или созвездия, знаменатель — какую букву из слова нужно взять. Заменив дроби буквами, читаем: «В космосе следует быть готовым ко всему».

С ПОМОЩЬЮ КОМПАСА

Подвиг трудно совершить в одиночку.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 6 1975

XXV съезду КПСС — достойную встречу! 1

Н. Платонов. Парад победителей 2

И. Жарковский. Пулями пробитые, кровью обагренные . . . 4

А. Журавлев. Творчество . . 7

С. Ушанов. Ночной фотограф 9

В. Сорокин. Над трассой мужества 10

М. Лебединский. Тон задают коммунисты 12

А. Винокуров, И. Кришкевич. ГТО — основа физического воспитания 14

К. Бабич. За себя и за героя-летчика 15

А. Коваль. Групповым полетам — права гражданства 17

Д. Пилипенко. «Л-29» идет на посадку 18

Е. Лебедев. На старте два звена 18

В. Лапицкий, В. Альперович. Раскрытие парашюта УТ-15 20

В. Грибов. Группе — запуск! . 22

В. Родионов. Запахи земли . . 23

О. Алексеева. «Небо со мной» 23

Традиционные научные чтения 24

Т. Леонтьева. Не забудет юность подвига отцов . 24

Н. Новиков. В интересах всего человечества 26

Комсомольские награды космонавтам 29

Самолеты второй мировой войны 30

В. Жебрак. «Сирена» . . . 32

Т. Викторова. Летопись огненных лет 33

И. Брагинский, А. Стахурский. Расти школьным кружкам! 34

Таблица всесоюзных авиационных рекордов 37

На 4-й стр. обложки: Камчатка. Вертолет летит над «Тремя братьями» — знаменитыми камчатскими скалами. Фото В. Суходольского.

НАПОМИНАЕМ:

Подписка на журнал «Крылья Родины» принимается без всяких ограничений с любого месяца.

Подписная плата за год — 3 р. 60 коп., за 6 месяцев — 1 р. 80 коп.

Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-68-08, 261-68-35, 261-73-07

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

Художественное оформление Т. Линберг. Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ

Сдано в производство 22.3.75 г. Подписано в печать 14.5.75 г. 60×90¹/₈ б. л. 5,5 п. л. Г-71030 Тир. 70 000 экз. Зак. 2985 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата





НЕБО ЗОВЕТ

ВОЛЧАНСКОЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ ЛЕТЧИКОВ ДОСААФ ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ НА ПЕРВЫЙ КУРС

Училище готовит летчиков-инструкторов для работы в авиационных организациях ДОСААФ.

На учебу принимаются лица мужского пола в возрасте от 17 (на 1 мая 1975 года) до 21 года, имеющие среднее образование, по состоянию здоровья годные к летной работе.

Срок обучения 3 года.

Заявления принимаются до 31 июля.

К заявлению прилагаются следующие документы:

документ о среднем образовании (копия);

служебная и партийная (комсомольская) характеристики;

выписка из трудовой книжки (представляется имеющими стаж практической работы не менее двух лет);

— медицинская карта (с заключением медицинской комиссии);

— четыре фотокарточки (снимки без головного убора), размером 3×4 см.

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, документ о среднем образовании (в подлиннике) поступающие предъявляют лично.

Конкурсные вступительные экзамены проводятся с 1 по 21 августа по математике (устно), русскому языку и литературе (сочинение).

Выезд только по вызову.

Начало занятий с 1 сентября.

Курсанты училища обеспечиваются бесплатным питанием, обмундированием, общежитием и стипендией.

Выпускникам училища присваивается квалификация «летчик-инструктор» и выдается общесоюзный диплом о среднем специальном образовании.

Адрес: 312510, г. Волчанск, Харьковской области, ул. Фрунзе, дом 1.

КАЛУЖСКОЕ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ ДОСААФ ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ НА ПЕРВЫЙ КУРС

Училище готовит авиационных техников по эксплуатации самолетов, вертолетов, двигателей и авиационного оборудования для работы в авиационных организациях ДОСААФ.

На учебу принимаются лица мужского пола в возрасте от 17 до 21 года, имеющие законченное среднее образование, годные по состоянию здоровья к поступлению в средние военные учебные заведения.

Срок обучения 3 года.

Заявления принимаются до 31 июля.

К заявлению прилагаются следующие документы:

— документ о среднем образовании (копия);

— выписка из трудовой книжки (представляется имеющими стаж практической работы не менее двух лет);

— служебная и партийная (комсомольская) характеристики;

— четыре фотокарточки (снимки без головного убора) размером 3×4 см;

— медицинская справка (форма № 286).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, документ о среднем образовании (подлинник) поступающие предъявляют лично.

Конкурсные, вступительные экзамены проводятся с 1 по 21 августа по математике (устно), русскому языку и литературе (сочинение).

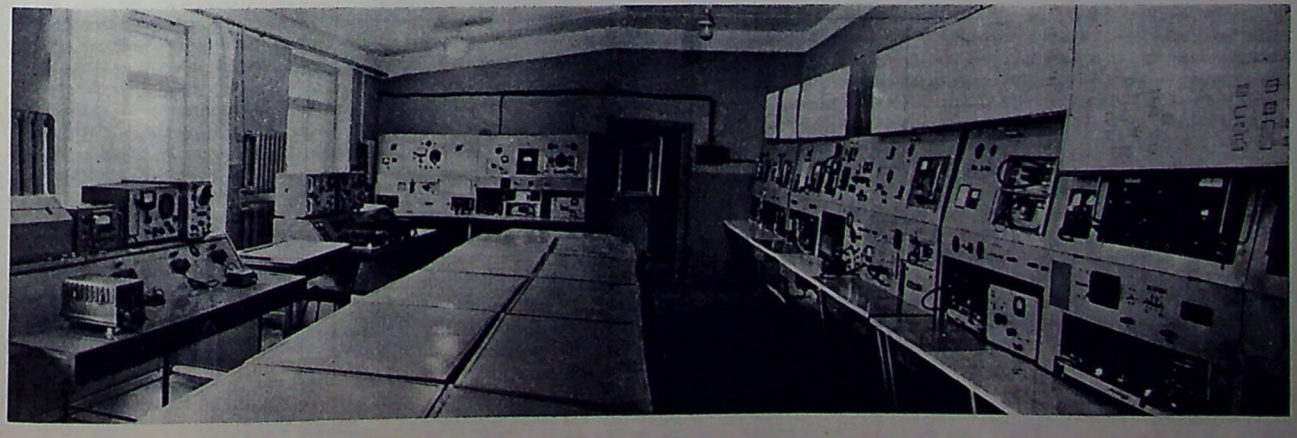
Выезд только по вызову.

Начало занятий с 1 сентября.

Курсанты училища обеспечиваются бесплатным питанием, обмундированием, общежитием и стипендией.

Выпускникам училища присваивается квалификация «техник-механик по эксплуатации самолетов и авиационных двигателей», «техник по эксплуатации авиационного оборудования летательных аппаратов» и выдается общесоюзный диплом о среднем специальном образовании.

Адрес: г. Калуга областной, п/я 22, авиатехучилище ДОСААФ.





Индекс
70450

Цена
30 коп.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ИЮЛЬ • 7 • 1975

XXV съезду КПСС — достойную встречу

БОРЬБА ЗА СЕКУНДЫ



Новые мировые рекорды советских летчиков

В МЕЖДУНАРОДНУЮ авиационную федерацию (ФАИ) направлены материалы об установлении советскими летчиками новых мировых рекордов скороподъемности на высоту 25,30 и 35 тысяч метров.

Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Александр Федотов на одноместном сверхзвуковом самолете Е-266М достиг высоты 25 тысяч метров за 2 мин. 34,2 сек. Высоту в 35 тысяч метров он покорил за 4 мин. 11,3 сек. (рекорд установлен впервые).

Заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза Петр Остапенко на том же самолете поднялся на высоту 30 тысяч метров за 3 мин. 9,7 сек.

Поначалу рекорды скороподъемности на высоту 25 и 30 тысяч метров установили американские летчики З. Энвольдсон и Д. Джорден. Затем они были улучшены их соотечественниками Д. Юнгом и А. Нордбергом.

С июня 1973 года эти рекорды стали принадлежать Советскому Союзу. Их установил летчик-испытатель П. Остапенко. Он показал скороподъемность на высоту 25 тысяч метров — 3 мин. 12,6 сек. (на 38,38 сек. выше рекорда американского летчика Д. Юнга) и на высоту 30 тысяч метров — 4 мин. 3,86 сек. (на 2 мин. 7,57 сек. выше рекорда Д. Нордберга).

В январе нынешнего года американские военные летчики майор Д. Петерсон и майор Р. Смит решили перекрыть рекорды, установленные П. Остапенко. Для этого они избрали созданный в конце 1974 года истребитель Ф-15, который сами американцы называют «машиной завоевания превосходства в воздухе». Этот самолет — последнее слово американской военной техники. Готовясь к рекорду, американские инженеры сняли с самолета вооружение, аппаратуру обнаружения цели, счетно-решающее устройство и даже окраску. Вес машины был уменьшен почти на 2 тысячи килограммов.

Д. Петерсону для того, чтобы подняться на высоту 25 тысяч метров, понадобилось 2 мин. 41,025 сек., а Р. Смиту для достижения высоты в 30 тысяч метров — 3 мин. 27,799 сек.

Американские летчики такую скороподъемность считали недосягаемой. Но вот прошло менее четырех месяцев, и достижения американцев оказались побитыми советскими летчиками Александром Федотовым и Петром Остапенко. Причем высоту в 25 тысяч метров Александр Федотов покорил за меньшее время, чем американец Д. Петерсон на 6,8 сек. А Петр Остапенко при штурме 30-километровой высоты довел разрыв с показаниями американского летчика Р. Смита до 18 секунд.

Основная особенность новых рекордов в том, что они установлены на обычной серийной машине, созданной из жаростойких материалов. От летчиков требовалось в полете предельно точно выдержать единственно правильную невидимую линию, выданную электронно-вычислительной машиной. От этого зависело все. Новые достижения явились в то же время проверкой слаженности системы «земля — самолет», взаимодействия летчиков и десятков специалистов, которые готовили и «вели» рекордный полет.

За установление абсолютных мировых рекордов Международная авиационная федерация (ФАИ) дважды награждала А. Федотова медалью де ля Во.

На счету П. Остапенко восемь мировых рекордов. Он также удостоен медали де ля Во.

Оба рекордсмена — мастера спорта СССР. Свои новые достижения в воздухе они посвятили 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне и предстоящему XXV съезду Коммунистической партии Советского Союза.

На снимке: А. ФЕДОТОВ (слева) и П. ОСТАПЕНКО.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

СОВЕТСКИЙ СПОРТСМЕН

Красное полотнище флага Страны Советов под звуки Государственного Гимна медленно поднимается по флагштоку, а на верхней ступеньке пьедестала почета — советский спортсмен, одержавший очередную труднейшую победу в борьбе с сильнейшими мастерами спорта международного класса. Знакомая, отрадная картина, волнующая сердце каждого советского человека. И мы искренне радуемся успеху нашего соотечественника, завоевавшего славу не только себе, но и своей команде, своей любимой Родине.

Советский спортсмен... Как гордо звучат эти слова! Это он, верный сын своего народа, воплощает лучшие его черты — преданность делу коммунизма, любовь к социалистической Родине, высокое сознание общественного и гражданского долга, самоотверженный труд во имя Отчизны, коллективизм и взаимное уважение, нетерпимость к нарушителям законов советского строя, простоту и скромность, высокие морально-этические качества, присущие советскому человеку, созидателю коммунистического общества.

Коммунистическая партия и Советское государство проявляют постоянную заботу о развитии физической культуры. На эту заботу советские спортсмены — сильные, закаленные, ловкие — отвечают по-сыновьи.

Многие представители славной армии физкультурников показывают ныне образцы самоотверженного труда на ударной вахте девятой пятилетки, активно участвуют в общественной жизни.

Центральный комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР в приветствии участникам VI Спартакиады народов СССР выразили уверенность в том, что многомиллионный отряд советских физкультурников и спортсменов будет и впредь на передовых рубежах коммунистического строительства. Физическая культура, занятия по комплексу ГТО должны еще активнее внедряться в повседневную жизнь населения, особенно детей, служить интересам воспитания у советских людей трудолюбия и упорства в достижении цели, способствовать волевой закалке, готовности в любой момент стать на защиту социалистического государства.

Сотни тысяч авиационных спортсменов — юношей и девушек вышло на старты VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы в Великой Отечественной войне. Идут спортивные баталии в клубах и первичных организациях. Начались республиканские и всесоюзные встречи. Все они требуют от спортсмена проявления высокого мастерства, наступательного характера, величайшего напряжения воли — ведь борьба ведется не только за свой личный, но прежде всего за спортивный престиж клуба, республики.

Девушка — летчик, девушка — планерист, парашютистка! Это так же привычно, как, скажем, женщина — педагог, врач, инженер, рабочий высокой квалификации. Многие наши девушки — чемпионки, рекордсменки мира. Любителям авиационного спорта хорошо известны такие имена как Светлана Савицкая, Тамара Егоркина, Наталья Сергеева, Мая Костина, Регина Гармуте, Наталья Мамай и многие, многие другие.

В положениях о соревнованиях записано, как обязательное условие розыгрыша первенств участие в них женщин. Это одно из многих замечательных проявлений общественной активности женщин в нашей стране, их участия в культурном строительстве. И нет сомнения, что девушки-спортсмены ознаменуют 1975 год — Международный год женщины новыми, еще более высокими спортивными достижениями.

Коллективизм, дружба, товарищеская взаимопомощь — характерные черты советского спорта, норма поведения каждого спортсмена, основанная на моральном кодексе советского гражданина, воспитанного славной Коммунистической партией. Наше социалистическое общество сильно сознательностью, духовной и политической зрелостью масс. Коммунистическая партия делает все для того, чтобы каждый советский человек воспитывался в духе высокой гражданственности, идейной убежденности, нравственной чистоты.

В речи на XVII съезде ВЛКСМ товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Мораль, которой мы руководствуемся, — сплав беззаветной преданности идеалам коммунизма и высокой гражданственности, любви к своей социалистической Родине и братской солидарности с трудящимися всех стран, коллективизма и непримиримости к нарушениям общественного долга. Наша коммунистическая мораль по праву наследует и развивает гуманистические нормы нравственности, выработанные человечеством. Трудолюбие, честность, скромность, чувство собственного достоинства, товарищество, взаимное уважение — все это неотъемлемые черты морального облика советского человека».

Эти и ряд других принципов морального кодекса строителя коммунизма составляют норму поведения большинства авиационных спортсменов. В составе наших сборных команд клубов, республик, страны по авиационным видам спорта — представители многих категорий трудящихся: инженеры и техники, рабочие и колхозники, служащие и студенты, учащиеся средних учебных заведений и общеобразовательных школ. Многие спортсмены — передовики производства, ударники коммунистического труда. Да иначе и быть не может — ведь спорт у нас в стране — не самоцель, а средство для всестороннего гармоничного развития людей, их физических способностей, которое осуществляется в тесной связи с нравственным и эстетическим воспитанием, закаляет молодежь, делает ее бодрой, стойкой, сильной, выносливой, трудолюбивой.

На московском чемпионате мира в 1966 году абсолютным чемпионом стал тогда дебютант нашей команды инструктор-летчик Кемеровского аэроклуба Владимир Мартемьянов. А ведь ему пришлось вступать в единоборство с сильнейшими асами воздушного спорта. «Я думал об интересах своей команды, о престиже Родины,— говорил потом Мартемьянов.— Разве можно было допустить проигрыш на своей земле».

Такими же мотивами руководствовались на международных соревнованиях, одерживая внушительные победы спортсмен-летчик Игорь Егоров, планерист Евгений Руденский, парашютисты Николай Ушмаев и Наталья Сергеева, вертолетчик Александр Капралов, авиамоделисты инженеры Виктор Онуфриенко и Валентин Шаповалов.

Законную гордость вызывают достижения наших спортсменов, рост их мастерства. Только в прошлом году почетного звания мастер спорта СССР были удостоены 411 авиационных спортсменов. У нас — 81 заслуженный мастер спорта, 134 мастера спорта СССР международного класса. Советским авиационным спортсменам принадлежит более одной трети мировых рекордов.

Высокие нравственные нормы поведения наших авиационных спортсменов приходят не сами собой. Они прививаются в коллективе различными формами воспитательной работы. Главное состоит в том, чтобы наши усилия направить на воспитание высоких моральных качеств спортсменов, на устранение чуждых влияний, которым иной раз подвергаются некоторые незрелые молодые люди.

Воспитательной работе среди спортсменов было уделено много внимания на III Пленуме Центрального комитета Всесоюзного добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР), на котором обсуждался вопрос «О состоянии и мерах по дальнейшему развитию и совершенствованию военно-технических видов спорта». Пленум потребовал от комитетов ДОСААФ дальнейшего усиления воспитательной работы среди инструкторско-тренерского состава, спортсменов клубов и первичных организаций Общества; наведения строгого порядка в клубах, исключающего случаи происшествий, аварий и катастроф, нарушений дисциплины. В решении особо подчеркивается необходимость поднять роль инструкторов, тренеров, судей в воспитании высоких морально-волевых качеств спортсменов. Однако и поныне ряд комитетов и спортивно-технических клубов, обращая главное внимание на физическую и техническую подготовку спортсменов, нередко забывают о необходимости формирования у них коммунистической убежденности, высоких моральных качеств, сознания личной ответственности за спортивную честь Родины.

Спортсмен живет не только для себя. Тысячи и тысячи людей видят в нем пример для подражания. Поэтому так велико значение воспитательной работы. Глубоко анализируя и обобщая богатый опыт совместной деятельности комсомольских, профсоюзных и физкультурных организаций, следует всемерно повышать уровень идейно-политического воспитания спортсменов, развивать у них чувство советского патриотизма, коллективизма, мужества и воли к победе. Это насущная задача комитетов, работников клубов, тренеров сборных команд — всех, кто причастен к физическому и нравственному воспитанию авиационных спортсменов.

С большим воодушевлением авиационные спортсмены, все работники комитетов и клубов восприняли решения апрельского Пленума ЦК КПСС, весть о созыве в 1976 году XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза. Воспитанные в духе преданности своей Родине, они ознаменуют славную дату новыми еще более величественными успехами, сделают все, чтобы с честью нести славное знамя советского спорта.

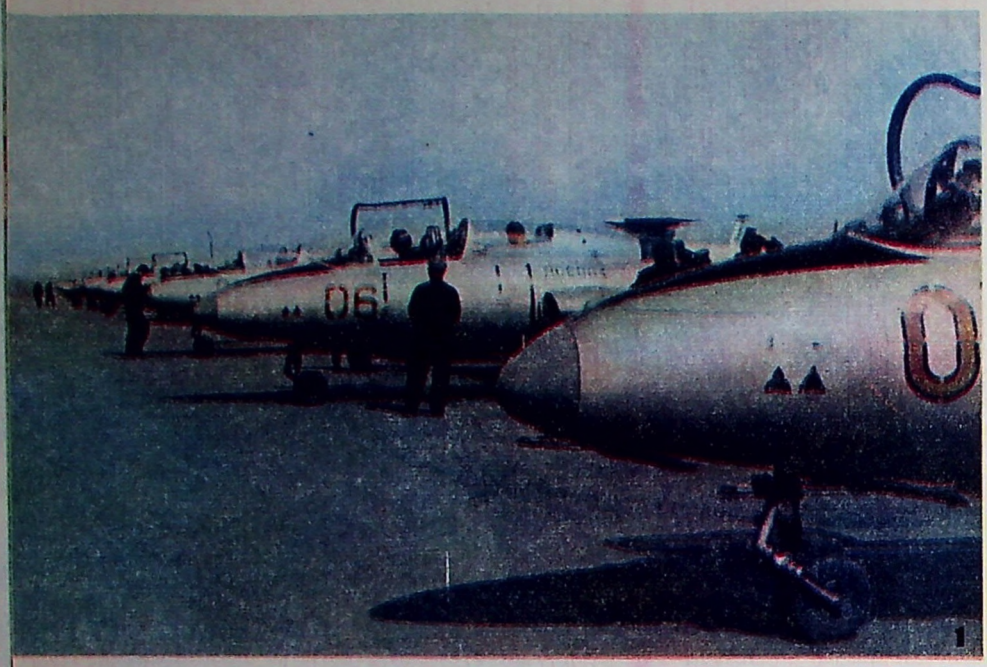
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

7 (298) 1975

© «Крылья Родины», 1975.



в честь XXV съезда партии



АПРЕЛЬСКИЙ ПЛЕНУМ ЦК КПСС воодушевил коммунистов, всех советских людей на новые славные дела. Частью этой большой работы должно стать и дальнейшее совершенствование деятельности оборонных коллективов. Героические традиции старшего поколения, пылая неугасимым огнем, служат постоянным источником воспитания трудящихся, молодежи в духе готовности к защите завоеваний Октября, высокой личной ответственности за безопасность Родины.

— Решение апрельского Пленума ЦК КПСС о созыве в феврале 1976 года очередного XXV партийного съезда, — сообщил в беседе с нашим корреспондентом заместитель председателя Воронежского обкома ДОСААФ И. Семенов, — нашло единодушное одобрение членов оборонного Общества. Нет ничего выше для советского человека, чем учиться, жить, трудиться, бороться по-ленински и своим ударным трудом укреплять могущество Советского государства, его международный авторитет, обороноспособность. Вот и сейчас суть откликов на решения апрельского Пленума ЦК КПСС — это стремление прийти к XXV партийному съезду с новыми достижениями. Мы видим свою задачу в том, чтобы шире развивать массовое патриотическое движение за достойную встречу предстоящего съезда партии — улучшить военно-патриотическую, оборонно-массовую и спортивную работу, повысить эффективность хозяйственной и производственной деятельности, укрепить учебно-материальную базу, выполнить принятые обязательства завершающего года девятой пятилетки.

В оборонных коллективах, клубах и школах в честь XXV партийного съезда ширится, набирает силу социалистическое соревнование под девизом — успехи, завоеванные на вахте имени 30-летия Победы в Великой Отечественной войне, не только закрепить, но приумножить!

В Воронежском аэроклубе на митинге, посвященном началу летной работы, летчик-инструктор В. Стариков, авиатехник В. Власов, инженер В. Маликов и спортсмен В. Забровский от имени всего личного состава обязались ознаменовать предстоящий партийный съезд успешным выполнением планов учебной, летной и спортивной работы.

После митинга состоялся показательный летный день. Его открыл начальник клуба В. Суховеев, продемонстрировавший пилотаж на реактивном самолете. Затем один за другим в воздух поднимались летчики-инструкторы. За наставниками пристально следили курсанты, которым на следующий день предстояло совершить первый полет. «Делай, как я» — вот принцип обучения и воспитания спортсменов клуба.

В честь XXV съезда КПСС взяты повышенные обязательства. Заключили договоры на социалистическое соревнование летные группы инструкторов В. Бунина и А. Тартышного, Б. Литвинова и С. Тюнина. Одна из основных задач в соревновании — обеспечить безопасность полетов и парашютных прыжков. На это клубный коллектив нацелили коммунисты, наметившие на открытом партийном собрании пути обеспечения безопасности летной работы.

Предварительные итоги показывают: впереди идет командир звена ударник коммунистического труда В. Федо-

ров. Заместитель секретаря партийного бюро, руководитель политической учебы курсантского состава, он служит примером для своих подчиненных. Хороший старт взяли летчики-инструкторы В. Бунин, Б. Литвинов, И. Толмачева, А. Старков.

Предстоящему XXV съезду КПСС посвящают свои усилия авиаспециалисты, возглавляемые инженером П. Вялым. Они обязались внедрить 27 рационализаторских предложений, призванных совершенствовать обслуживание и эксплуатацию авиатехники. Ряд новшеств уже взят на вооружение, другие — в стадии разработки. Авторы предложений — ударники коммунистического труда Н. Блеканов, П. Борзаков, С. Попов, В. Жупитяев и другие. Н. Блеканов — молодой специалист, недавно окончивший училище ДОСААФ. За короткий срок он прошел путь от техника до опытного инженера.

В эти дни в организациях ДОСААФ ветераны партии и герои боев и труда выступают перед молодежью с лекциями и докладами на темы: Партия коммунистов — организатор всех наших побед; В. И. Ленин о защите социалистического Отечества; Боевые традиции Советских Вооруженных Сил; Герои девятой пятилетки; Роль стахановского движения в развитии социалистического соревнования. Заметно усилилась лекционная пропаганда в оборонных коллективах Воронежа, Бобровского, Верхнемамонского, Семилукского и Новохоперского районов. Устраиваются тематические вечера «Мы славим тебя, партия родная». На одном из таких молодежных вечеров, состоявшемся на воронежском заводе, где председателем комитета ДОСААФ А. Немыкин, выступили ударники пятилетки, ветераны завода и начинающие свой трудовой путь молодые рабочие, добившиеся высоких показателей в труде. В честь XXV партийного съезда молодые производственники решили выполнить задания завершающего года пятилетки значительно раньше, чем было прежде предусмотрено в обязательствах.

В области широко вошла в практику такая форма патриотического воспитания, как походы по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа и его Вооруженных Сил. В них участвует около четырехсот тысяч юношей и девушек. Молодежь держит равнение на подвиги старших товарищей, в жестоких боях отстоявших честь и независимость Родины. Юноши и девушки стремятся быть такими же мужественными и стойкими, как их отцы и деды.

Участники походов много делают для увековечения боевой славы советского народа. На воронежской земле создано 3200 музеев и комнат боевой и трудовой славы, ставших центрами пропаганды славных традиций нашего народа и Советских Вооруженных Сил. Интересные музеи боевой славы созданы на экскаваторном заводе имени Коминтерна, в первой и второй средних школах Семилукского и Каменского районов, 49-й воронежской школе. Здесь собраны многочисленные документы — схемы боевого пути подразделений и частей, газеты военных лет, личные вещи фронтовиков — героев боев и фотографии, присланные их близкими. Бесценные реликвии — память о нашем героическом прошлом — постоянно используются в военно-патриотической работе.

Так следопыты 49-й средней школы Воронежа под руководством активистки ДОСААФ учительницы истории Марии Тимофеевны Варсуковой написали историю, открыли музей 70-го гвардейского авиационного штурмового полка. Летчики этого полка летали на самолетах, построенных на Воронежском авиазаводе. Целыми классами приходят в музей ребята, слушают рассказы ветеранов боев, учителей, экскурсоводов-старшеклассников. Они узнают, каких усилий, великих жертв стоила народу Победа. Здесь проводятся уроки мужества, беседы «Идем дорогой отцов».

Среди молодежи популярны военно-спортивные игры «Зарница» и «Орленок». Участие в них помогает будущим защитникам Родины лучше подготовиться к воинской службе, сдать нормы физкультурного комплекса ГТО. Например, команда Коминтерновского района Воронежа успешно выступила в Минске на финальных соревнованиях «Орленка», продемонстрировав мастерство и сноровку, ловкость и хорошую начальную военную подготовку, высокую спортивную выучку в поединках по многоборью ГТО.

Проходящая ныне VI летняя Спартакиада народов СССР дала толчок дальнейшему развитию воздушного спорта. Т. Липатова, В. Бухтоярова — известны далеко за пределами Воронежа.

В финальном году Спартакиады много спортивных поединков. Первыми вступили в борьбу строители малой авиации, которых тренирует опытный наставник бывший фронтовой летчик Н. Алферов. Соревнования авиамоделистов — воздушных бойцов состоялись на новом воронежском кордодроме, вступившем в строй в 1975 году. Победу одержал экипаж в составе пилота Г. Иванова и механика М. Семенихина. Первый — помощник машиниста электровоза, второй — инженер.

В 1975-м впервые состоится городской чемпионат парашютистов на первенство Воронежа (до этого проходили только областные и внутриклубные встречи). В первичных организациях ДОСААФ ряда предприятий, университета, политехнического института и других вузов есть парашютные секции, подготовившие с помощью инструкторов аэроклуба немало спортсменов к участию в городских соревнованиях.

Вырастить свыше четырехсот новых разрядников по авиационным видам спорта — таков спортивный рубеж на финальный год Спартакиады. Это будет достойным подарком XXV партийному съезду.

Великий завет Ленина — не довольствоваться достигнутым, идти непременно дальше, добиваться непременно большего. К этому членов оборонного Общества зовут Обращение Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу и решения апрельского Пленума ЦК КПСС.

М. СЕМЕНОВ

г. Воронеж



1

На аэродроме Воронежского аэроклуба ДОСААФ.

2

Передовики предсъездовского социалистического соревнования спортсмен В. Чикин и командир звена В. Федоров.

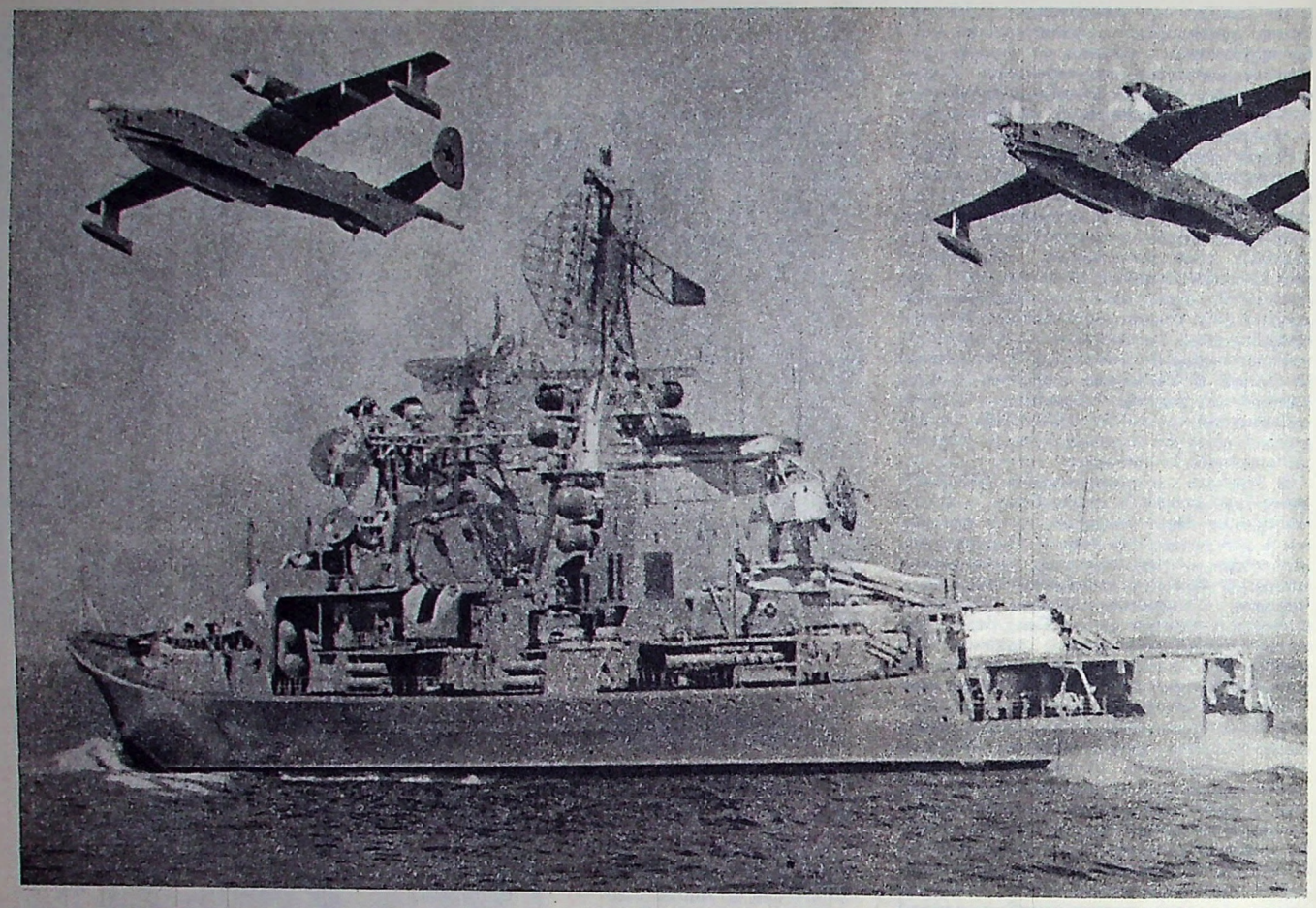
3

Ударник коммунистического труда авиатехник П. Петров.

Фото Б. ВДОВЕНКО

Для примера можно сослаться на уже упоминавшийся заводской оборонный коллектив, возглавляемый А. Немыкиным. Здесь действуют различные авиационные секции. Особенно многочисленна — авиамодельная, объединяющая свыше 120 спортсменов и кружковцев. Авиамоделисты этого предприятия победили на всесоюзных соревнованиях, а мастер спорта В. Панкратов и кандидат в мастера В. Прохоров входят в составы сборных страны и ведомства. Заводские спортсмены, как правило, — передовики производства, теперь они встали на трудовую вахту в честь XXV съезда КПСС. Успешно выполняют взятые на себя обязательства инженеры В. Прохоров и В. Бабкин, фрезеровщик В. Врагин, слесарь В. Огнерубов и другие. Их самоотверженная работа недавно была отмечена в специальном приказе директора предприятия.

На первых этапах Спартакиады отличилось немало воронежских спортсменов. На зональных стартах призовые места завоевали наши летчики, парашютисты и авиамоделисты. Спортсмены-летчики В. Черных, В. Частухин, Б. Литвинов, парашютистки мастера спорта



День Военно-Морского Флота СССР

В последнее воскресенье июля советский народ отмечает традиционный День Военно-Морского Флота СССР. Благодаря постоянной заботе Коммунистической партии Советский Союз — великая морская держава — располагает могучим, достойным ее океанским флотом. В ходе научно-технической революции он превратился в первоклассную, грозную для врага силу.

В настоящее время главным средством, способным решать основные задачи флота, являются атомные подводные лодки, вооруженные различными ракетами и самонаводящимися торпедами, оборудованные совершенными средствами навигации, управления и связи. Они могут наносить удары с больших расстояний по морским целям и наземным объектам, расположенным на побережье и в тылу врага. Флот располагает также ракетоносными, противолодочными, противоминными, десантными и другими надводными кораблями, береговыми ракетно-артиллерийскими войсками, морской пехотой. Он вышел из прибрежных районов и закрытых морей и освоил просторы Мирового океана. В его распоряжении имеется все необходимое для одновременного и длительного ведения боевых действий на океанах и морях.

Неотъемлемой составной частью Военно-Морского Флота являются его военно-воздушные силы. Морская ракетоносная авиация — могучее средство поражения противника. Противолодочные самолеты и вертолеты обеспечивают обнаружение и уничтожение вражеских подводных лодок, как самостоятельно, так и во взаимодействии с кораблями. Наша морская авиация имеет славные боевые традиции, внесла достойный вклад в разгром врагов Советского Союза. Авиаторы всех флотов в годы Великой Отечественной войны героически сражались над морем и над сушей, показывая высокое боевое мастерство и непревзойденные морально-боевые качества.

★

Ниже мы публикуем воспоминания об одной из славных страниц боевой деятельности летчиков Краснознаменного Черноморского Флота.

На снимке: на поиск и уничтожение подводной лодки «противника».

Фото И. НИКИШОВА

АТАКУЮТ ЧЕРНОМОРЦЫ

Генерал-майор авиации
В. МИНАКОВ,
Герой Советского Союза

Каждое утро из дома № 37 по улице Софьи Перовской в Калуге выходит и спешит на турбинный завод уже не молодой, но бодрый и энергичный человек. Это — Борис Михайлович Литвинчук, мой боевой друг, Герой Советского Союза, летчик-истребитель, совершивший в годы Великой Отечественной войны 450 боевых вылетов. Недавно мы свиделись в Ленинграде, вспомнили былое. Эта встреча и заставила меня взяться за перо, чтобы рассказать молодежи о бесстрашном воздушном бойце Борисе Литвинчуке.

Его судьба подобна судьбам тысяч сверстников — комсомольцев тридцатых годов. Рабочий, без отрыва от производства окончил аэроклуб, стал в нем инструктором. Сам учил летать молодежь. Затем — прославленное Ейское военно-морское авиационное училище, служба в Крыму и вновь напряженная учеба. Уже тогда он отличался целеустремленностью, постоянной активностью, высокой техникой пилотирования, желанием как можно больше летать, умением вести активный воздушный бой.

В предвоенный год летчики Борис Литвинчук и Евграф Рыжов первыми в авиации Военно-Морского Флота освоили систему подвески истребителей к тяжелым бомбардировщикам, разработанную и обоснованную советским конструктором В. С. Вахмистровым. Они освоили полет, взаимодействие и боевое применение И-16 в качестве истребителей-бомбардировщиков с помощью самолета-авианосца. Потом обучили своих товарищей этому необычному полету.

Началась Великая Отечественная война. С небольших полевых аэродромов черноморские истребители днем и ночью взлетали навстречу врагу, прикрывая корабли, Севастополь...

— Когда же полетим бомбить и штурмовать объекты противника? — спрашивали летчики особой эскадрильи командира и комиссара.

— Скоро, скоро, — успокаивали они.

И вот командир полка майор Наум Захарович Павлов, собрав личный состав эскадрильи, объявил приказ: нанести удар по нефтеперегонному заводу и нефтехранилищам в военно-морской базе противника Констанца. Запасная цель — военные корабли в гавани. Ведущим группы истребителей-бомбардировщиков был назначен командир эскадрильи капитан Арсений Шубиков, его заместителем — лейтенант Борис Литвинчук. Пока технический состав готовил самолеты и вооружение, ведущий группы провел подготовку летчиков к выполнению задания.

Два ТБ-3 с подвешенными под плоскостями самолетами И-16 готовы к вылету. Зеленая ракета, описав дугу, поплыла над степью и растаяла вдали. И сразу же завращались шесть воздушных винтов на первом самолете, а затем и на втором.

На стоянке собрался летно-технический состав. Многие авиаторы мечтали участвовать в этом сложном, ответственном боевом вылете.

Опытные командиры тяжелых кораблей Серафим Гаврилов и Николай Огнев выруливают на старт, взлетают и берут курс к цели. Вот что вспоминал об этом полете Борис Литвинчук:

— Несмотря на то, что уже много раз доводилось летать совместно с ТБ-3, все равно испытывал странное чувство, связанное с временным бездействием: идем выполнять боевое задание, а тебя катают, как на ярмарочной карусели. Пока шли над морем, опробовали пулеметы. Летящий на подвеске со мной командир эскадрильи Шубиков помахал рукой с поднятым большим пальцем, я ответил ему тем же, что означало — все хорошо...

Когда на горизонте возникла береговая черта, мы поняли, что скоро отцепка.

— «Внимание!» — требует сигнальная лампочка над козырьком.

— «Есть внимание!» — нажимаю я кнопку ответного сигнала, и тотчас же на щитке под плоскостью бомбардировщика, там, где при взлете вспыхнуло слово «Газ!», появляется столь же повелительное слово «Сброс!». Резко поворачиваю ручку отцепки заднего замка и сразу чувствую, что мой «ястребок» имеет уже одну ось свободы. Движением ручки управления от себя произвожу полную отцепку. Истребитель поднимает хвост и плавно скользит под небольшим углом вниз. Теперь самолет летит на своем моторе. Увеличиваю обороты, пристраиваюсь к Шубикову, а затем Филимонов и Самарцев пристраиваются к нам в правый пеленг. Группа со снижением стремительно понеслась к цели. Бомбардировщики развернулись, они могут возвращаться домой.

— До свидания, друзья! До встречи на родном аэродроме!

Берег быстро приближается, чужая земля вырастает перед глазами. Над нами на большой высоте барражируют два «Хейнкеля-113». Мы их обошли и снизились до двух тысяч метров. Под нами порт. Военных кораблей в нем нет.

В плотном строю дважды проходим над Констанцей, отыскивая цели, которые замаскированы сетями, раскрашенными под окружающую местность, и обвалованы землей. Но вот вижу нефтеперегонный завод и баки с горючим. Выхожу вперед, покачивая самолет с крыла на крыло, показываю Шубикову цель. Тот сигналит, что тоже видит. Противник огня не открывает, видимо, принимает нас за своих истребителей, прилетевших на прикрытие. Строй нашей четверки распался. Арсений Шубиков делает резкий разворот и переводит истребитель в отвесное пикирование. За ним устремляюсь я. Вторая пара И-16 ринулась на порт. Земля быстро несется навстречу, цели в перекрестии. Комэск сбрасывает две фугасные бомбы, то же делаю и я. При выходе из пикирования вижу взрывы на нефтеперегонном заводе и в порту.

Только теперь враг открывает беспорядочный огонь. Зенитные снаряды рвутся на всех высотах, красные нити автоматов и зелено-серые трассы пулеметов секут воздушное пространство. Но поздно. «Ястребки» на предельно малой высоте, маневрируя по направлению, выскакивают к морю...

На перехват наших истребителей поднялись с ближайшего аэродрома два «мессершмитта». Они появились над морем на высоте две с половиной — три тысячи метров, считая, очевидно, что советские машины летели там, где рвались зенитные снаряды. Но вот фашисты обнаружили два И-16 над водой, на малой высоте. Шубиков и Литвинчук заметили, как «мессеры» устремились на них, и подготовились к встрече. Завязался воздушный бой. Каждая пара стремилась зайти в хвост другой. Но на одном из маневров Шубиков и Литвинчук вышли на гитлеровцев в лобовую атаку. Те не выдержали, их строй распался, один отвернул и стал уходить в сторону берега, второй тоже ушел из поля зрения наших летчиков. Вскоре к ним пристроились Филимонов и Самарцев, и вся четверка произвела посадку на аэродроме под Одессой.

Пока самолеты заправляли горючим, возбужденные летчики делились впечатлениями. Опытный боевой истребитель Арсений Шубиков, активный участник сражений в Испании, как бы подвел итог:

— Это цветики, ребята, боевые ягодки еще впереди. Думаю, летчики нашей эскадрильи еще не раз дадут о себе знать противнику.

Баки полны. Снова четыре И-16 в воздухе, а вскоре — посадка на родной аэродром в Крыму. Поздравления друзей, расспросы о полете, о бое...

Второй вылет, теперь уже трех ТБ-3, для удара по кораблям во вражеском порту начался ночью. К цели подошли,

когда уже светало. Еще до отцепки, над морем группу дважды облетел «Ме-109». Стало ясно, что этот удар не будет внезапным для противника. Шесть И-16 отцепились от ТБ-3 за 30 километров от берега. При подходе к цели противник открыл плотный заградительный огонь. Зенитные снаряды разрывались на высоте полета наших самолетов, автоматные и пулеметные трассы прошивали все воздушное пространство. Шубиков, маневрируя по направлению, резко меняя высоту, решил с ходу бомбить корабли.

Истребители переходят в пикирование. Теперь главное — держать корабли в перекрестии прицела, не свернуть с боевого курса. Противник пристрелялся, появились пробоины и рваные дыры в плоскостях. Но вот бомбы сброшены. На выходе из пикирования самолеты производят противозенитный маневр. Цель накрыта. Бомбы попали в корабли, угодили в док.

На отходе завязался воздушный бой с «мессерами», закружилась карусель. Наши самолеты имели ограниченный запас бензина и поэтому, ведя бой, все время оттягивались в сторону Одессы.

Этот бой особенно запомнился Литвинчуку, послужил для него хорошим уроком.

— Маневрируя, я зашел в хвост «Ме-109», который стал уходить, а я гнался за ним, предвкушая победу. Но это был обман, отвлекающий мое внимание. Увлекшись атакой, я услышал и почувствовал неприятный дробный стук в бронеспинку. Сразу понял, что на хвосте сидит «мессер». Оглянулся — точно. Произвожу резкий маневр, чтобы оторваться, и одновременно отдаю ручку от себя. Самолет несется к воде. А моего преследователя перехватил Шубиков. Спешу на помощь Арсению. Теперь «мессер» удирает от нас. Смысла гнаться за ним нет, так как топлива осталось совсем мало. Снижаемся до бреющего полета, вскоре показывается Одесса, мы на аэродроме. Через некоторое время садятся еще два И-16.

— А где же пятый и шестой? Кто не вернулся?

Спешим к стоянке, куда заруливали «ястребки». Подошел Каспаров, доложил о выполнении задачи и воздушном бое:

— Командир, Серафима Кузьмина и Дмитрия Скрынника сбили «мессера», — и опустил голову...

— Жаль парней! — тихо произнес Шубиков.

И добавил, обращаясь ко всем:

— Война беспощадна. Допустил ошибку, не учел усиленное противодействие противника — и жестоко расплачиваешься. Вот к чему приводит невнимание. Фашистам это только на руку, они такие победы любят. Сделайте вывод из этого



Б. М. ЛИТВИНЧУК.

печального для нас воздушного боя. Да и Литвинчука сегодня «мессер» чуть на тот свет не отправил. Подробно воздушный бой разберем в Крыму со всей эскадрильей. А сейчас — по самолетам,— повелительно произнес Арсений. — Вылет на свой аэродром по готовности...

Вскоре эскадрилье пришлось выполнять еще более сложную задачу.

— Лиха беда начало! — произнес Шубиков, войдя в штабной класс, где собрался летный состав. — Нам оказано большое доверие. Получен приказ разрушить Черноводский мост. Как операция, орлы?

— Обязательно справимся, товарищ командир, — откликнулся Борис Филимонов. — Это от всех я говорю.

Началась тщательная подготовка к полету и удару. Мост представлял собой узенькую полоску, его уже неоднократно бомбили и с горизонтального полета и с пикирования, но он оставался цел. Каждый понимал, насколько ответственна эта задача. Летчики изучали по фотоснимкам мост, подходы к нему с учетом ПВО...

Глубокой ночью под крыльями ТБ-3 четыре И-16 покинули свой аэродром. На этот раз под каждым истребителем подвешены по две двухсотпятидесятикилограммовые бомбы и дополнительный бензиновый бак, чтобы хватило горючего долететь до места. Ночью прошли маршрут над морем. На рассвете в 30 км от вражеского берега произвели отцепку. Противник, ощутивший удар наших самолетов, держал высокую боевую готовность своих зенитных средств. Появиться у цели внезапно не удалось. Наши самолеты встретил мощный зенитный огонь. Его вели с берегов Дуная, с островков, со специальных люлек, подвешенных к мосту, и даже с высоты 75-метровых ферм. Огненная метель бушевала вокруг «ястребков», прорывавшихся с противозенитным маневром к мосту.

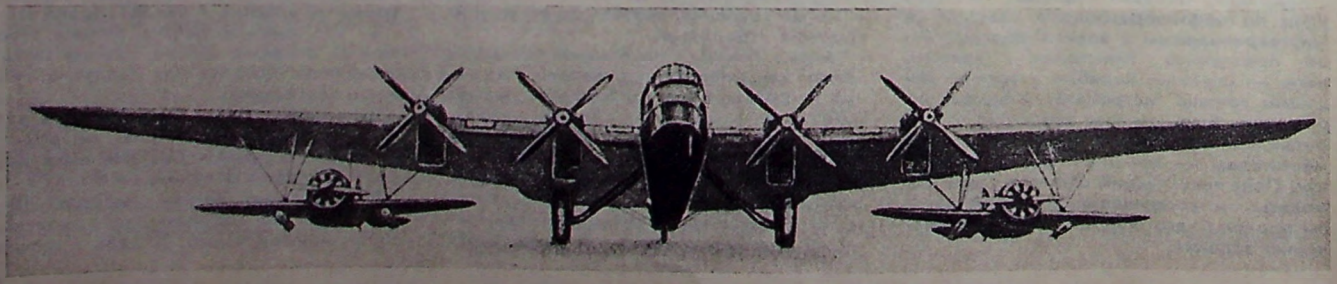
Литвинчук вместе с боевыми друзьями переводит машину в пике, навстречу огню и металлу. Лента моста стремительно приближается. Главное теперь — не упустить мост из рокового для него кольца и перекрестий прицела. Сети автоматных и пулеметных трасс уже подобрались к самолету. Высота четыреста метров. Пора! Борис нажимает кнопку сбрасывателя. Бомбы устремились к цели.

Теперь вывод. Резкое движение ручки управления на себя. Перегрузка вдавливает голову летчика в плечи, спирает дыхание, темнит глаза. Но это Литвинчуку не впервые, его тренированный организм привычно реагирует, а скоро вновь все становится на свое место. Истребитель выходит в горизонтальный полет на малой высоте, поливая огнем пулеметов зенитные установки врага.

Бомбы, сброшенные Шубиковым, Литвинчуком, Филимоновым и Каспаровым, попали в самую середину моста. Рушится стальная ферма, ее разбитый скелет торчит из вспененного взрывами Дуная. Пылает река: горит нефть, хлещущая из перебитого нефтепровода, проходившего под мостом.

Группа в сборе. На предельно малой высоте она понеслась над плавнями в сторону своего аэродрома. Вот и Одесса. Посадка и быстрая заправка. Осмотр самолетов показал, что И-16 имеют пробоины, но летать на них можно. Летчики в кабинах, готовы к перелету в Крым. Но тут поступает сообщение — на одесский порт идет группа бомбардировщиков противника. Взлетели местные истребители на отражение удара. Нужно помочь им.

Славная четверка снова в воздухе, летит навстречу самолетам врага. Атаки, атаки, атаки. Захлебываются пулеметы, кружится воздушная карусель, наконец, бомбардировщики рассеяны. Побросав беспорядочно бомбы, удирают в море «юнкерсы» и «мессершмитты». Налет отбит, наши корабли не пострадали.



Крылатый авианосец.

Снова посадка в Одессе, заправка и — домой в Крым. Поздравления однополчан. На аэродром прибыли командующий и начальник политотдела военно-воздушных сил флота. Они поздравили героические экипажи с успешным выполнением боевой задачи и объявили, что все участники этого боя будут представлены к правительственным наградам.

А вскоре были вручены: орден Ленина — Арсению Шубикову, ордена Красного Знамени — Борису Литвинчуку и остальным участникам этого смелого рейда.

Через два дня летчики эскадрильи повторили налет на Черноводский мост. И вновь шесть И-16, доставленных к берегам противника на летающих авианосцах ТБ-3, показали свое снайперское мастерство.

Слава об истребителях-бомбардировщиках вскоре вышла за пределы Черноморского флота. По просьбе армейского командования ТБ-3 с подвеской двух И-16, которые вели Борис Литвинчук и Павел Данилин, под прикрытием 26 И-16 нанесли удар по мосту через Днепр. Несмотря на плотный заградительный огонь и беспрерывные атаки «мессеров», юркие «ястребки» прорвались к мосту и уничтожили его.

Осенью 1942 года два И-16 с подвески ТБ-3 пошли на уничтожение замаскированной артиллерийской батареи, которая очень досаждала нашим войскам. Истребители вели Литвинчук и Данилин. Для прикрытия маленьких пикировщиков вылетел командир эскадрильи Шубиков. В районе цели наши самолеты встретила группа «Ме-109». Арсений связал их боем, чтобы дать возможность отбомбиться подчиненным. Храбро дрался черноморский сокол, но силы были слишком неравны. В этой жестокой схватке с фашистами Арсений Васильевич Шубиков погиб.

...Враг осаждал Севастополь. Литвинчук и его друзья почти не выходили из боя. Штурмовки, воздушные бои заполняли их фронтовую жизнь. Однажды была поставлена задача разгромить в районе Бахчисарая автоколонну противника. В одном звене летели на штурмовку Н. Павлов, Б. Литвинчук и П. Данилин, второе возглавлял Командующий ВВС Черноморского флота генерал-майор авиации Николай Остряков. С ним летел Николай Наумов. За ними поднялись в воздух еще несколько звеньев. Самолеты пронеслись над бухтами, перелетели линию фронта.

Истребители шли на малой высоте. По дороге на Севастополь двигалась колонна машин и танков. Павлов первым пошел в атаку, за ним ринулись Литвинчук и Данилин. Фашисты открыли огонь из всех видов оружия, но истребители не отвернули. Начали гореть и сталкиваться автомашины. Образовалась пробка. Н. Остряков в паре с Н. Наумовым сбросили бомбы с Як-1. Фашисты в панике бежали от дороги, прячась в канавах, но меткие очереди летчиков настигали их.

На обратном пути несколько «Ме-109» атаковали наши самолеты. Пара вражеских истребителей набросилась на самолет командира полка. На помощь пришел Литвинчук. Очередь его четырех пулеметов решила судьбу «мессера», который вспыхнул и потянул за собой до самой земли дымный черный хвост. Однако враги, имея преимущество в скорости и маневре, упорно наседали. Литвинчук и Данилин не отставали от командира, отбивали атаки истребителей противника. Второй немецкий самолет пулеметными очередями сразил Павлов. Так закончился бой — один из многих, в которых участвовал Литвинчук.

Охраняя корабли, прикрывая порт Туапсе, комэск Литвинчук при защите Кавказа воевал с беспримерной доблестью и отвагой. За короткий срок он уничтожил тогда в воздушных боях еще семь самолетов врага.

Фашисты в то время все чаще посылали свои истребители-«охотники» для внезапных атак наших самолетов, летавших вдоль Кавказского побережья. Пора проучить обнаглевшего врага — такая задача была поставлена 32-му истребительному авиационному полку.

Тревога! На Туапсе летит группа бомбардировщиков «Хе-111». Взлетела шестерка Як-1, ее повел на отражение удара Литвинчук. С ходу «яки» врезались во вражеский строй. Огнем пушек и пулеметов сбит один, второй фашист, остальные сбросили бомбы в море. Удар врага сорван. Шестерка на высоте 5 тысяч метров продолжает барраж, так как возможен подход других групп бомбардировщиков противника. Но вместо них внезапно появилась над морем пара «Ме-109». Жора Колонтаенко передал:

— Командир! Вижу ниже нас «мессеров».

— Атакуй! — приказал комэск.

Колонтаенко бьет из пушки и пулеметов по ведущему «Ме-109». Из загоревшейся, падающей в море машины успел выпрыгнуть летчик. Второй «мессер» после стремительного удара «яков» тоже врезался в воду.

Через некоторое время командующий военно-воздушными силами Черноморского флота генерал В. Ермаченков привез в полк немецкого пилота, сбитого в том бою и подобранного в море. Фашист оказался асом — «охотником», недавно прибывшим из-под Берлина, и утверждал, что за короткое время уничтожил шесть наших самолетов.

— Кто сбил? — показывая на огромного рыжего фашиста, спросил командующий.

— Сержант Колонтаенко, товарищ генерал, — доложил Жора.

— Молодец, Колонтаенко, хорошую птицу завалил, — одобрительно сказал Ермаченков. — Литвинчук, представь сержанта к правительственной награде.

— Есть! — радостно ответил комэск, довольный успехом подчиненного.

Вскоре Георгий Колонтаенко был награжден орденом Ленина.

Затем — воздушные бои за освобождение Новороссийска, Тамани, Николаева, Одессы, Крыма и родного Севастополя. 450 боевых вылетов совершил Борис Литвинчук, сбил 18 немецких самолетов лично и девять в группе, уничтожил при штурмовках десятки различных машин, артиллерийских установок, участвовал в уничтожении складов с боеприпасами, нефтехранилищ, потоплении двух кораблей, разрушении двух мостов противника. Его эскадрилья повергла 102 вражеских самолета.

Золотая Звезда, шесть орденов и двенадцать медалей сияют в праздничные дни на груди Героя Советского Союза полковника запаса Бориса Михайловича Литвинчука, уважаемого на турбинном заводе человека. Его жизнь служит достойным примером для молодежи.

Высокие спортивные звания.

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР присвоил звание «Заслуженный мастер спорта»:

Попович Марине Лаврентьевне — летчику-испытателю I класса, установившей с 1964 года 13 мировых рекордов по скорости и дальности полета на различных типах самолетов, причем 12 рекордов из них еще никем не превышены. 10 мировых рекордов М. Л. Попович установила на самолете Ан-22 («Антей») только в 1972 году.

Сергеевой Наталье Павловне — инструктору-парашютисту Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова (г. Москва), абсолютной чемпионке мира по парашютному спорту 1974 года, мастеру спорта СССР международного класса, неоднократной чемпионке Советского Союза, выполнившей более 3000 прыжков с парашютом, установившей 13 мировых рекордов.

Ушмаеву Николаю Павловичу — военнослужащему, абсолютному чемпиону мира по парашютному спорту 1974 года, мастеру спорта СССР международного класса, неоднократному победителю международных соревнований, выполнившему более 3700 прыжков с парашютом и установившему 15 мировых рекордов.

Костиной Мае Петровне — инструктору-парашютисту Чебоксарского авиаспортклуба, чемпионке мира в затяжных прыжках и командном зачете 1974 года, мастеру спорта СССР международного класса, неоднократной победительнице международных соревнований, выполнившей более 3000 прыжков с парашютом и установившей 36 мировых рекордов.

Д. ЖОРНИК,
старший инспектор ЦК ДОСААФ СССР, заслуженный тренер СССР

СПОРТИВНАЯ ХРОНИКА

85 авиамоделистов из 16 команд городов и районов Крымской области оспаривали первенство по комнатным моделям самолетов. Победу одержали юные спортсмены Симферопольского дворца пионеров (капитан О. Астахов).

В. ЛИТВИНЧУК
Симферополь

Кружковцы-авиамоделисты городского Дома пионеров и школьников успешно выступают на стартах VI летней Спартакиады. Например, Володя Войтович стал третьим призером областных соревнований по экспериментальным моделям самолетов. Повысили спортивные разряды Миша Ермошенко, Витя Долгий и Андрей Яскевич. Они также завоевали призовые места на областной встрече.

Полоцкие юные спортсмены готовятся к новым поединкам на спартакиадных стартах.

Н. СИДОРЕНКО
Полоцк, Витебская область

Нить необрывная



Один из моментов встречи. На снимке: в центре И. Н. Кожедуб, слева от него подполковник П. И. Климук, справа — генерал В. И. Коробков.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

Сначала были фрагменты из кинофильма «Пятьдесят лет Военно-Воздушных Сил», потом, когда в зале зажегся свет, на сцену поднялись почетные гости: генерал-майор авиации М. А. Барабанщиков, комсомолец 30-х годов, делегат XI съезда комсомола; полковник А. В. Ефремов; трижды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации И. Н. Кожедуб; Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. И. Коробкин; бывший летчик М. М. Новохижин; Герой Советского Союза летчик-космонавт П. И. Климук; майор В. И. Брыжахин, помощник начальника политуправления ВВС по комсомольской работе; комсомольские работники В. М. Байбиков, А. П. Чубов...

У микрофона — И. Н. Кожедуб, и снова, как наяву, — пожары в полнеба, снова бои беспощадные, жаркие, насмерть. И, кажется, явственно слышишь, как оттуда, из суровых сороковых годов, доносится рев моторов, рокот пушек, треск пулеметов, взрывы упавших машин. Им нет счета, этим огневым полетам, этим жестоким боям, как нет меры величию духа тех, кто сражался, кто упорно шел от победы к победе. Судьба сполна отмерила им и тяжких испытаний, и ратного торжества, и всенародной славы.

За спиной ветеранов в глубине сцены — флаги Военно-Воздушных Сил, силуэты крылатых машин военного времени и нашего дня, лозунг: «Ты на подвиг ведешь, комсомольский билет!» А перед ними в зале — молодежь комсомольского возраста: летчики, техники, авиационные механики. Они пришли, чтобы встретиться с ветеранами, послушать их, поговорить с ними, сказать им спасибо за то, что отстояли для них свободу и счастье.

«Недавно мне довелось побывать в одном из военных округов, — говорит Кожедуб, — посмотреть, как действуют на учениях летчики. Должен сказать: отлично действуют; у нас, фронтовиков, — достойная смена».

Да, смена достойная. Летчики нашего дня успешно летают на новых современных машинах. Эти машины обладают сверхзвуковыми скоростями и стратосферными высотами полета, оснащены мощным ракетно-пушечным вооружением и совершенным радиоэлектронным оборудованием. Они могут взлетать и садиться на площадки ограниченных размеров, действовать в сложных метеорологических условиях днем и ночью. Они могут наносить ядерные удары по любой цели, не заходя в зону действия вражеских средств ПВО. Получив богатое наследие — фронтовой опыт Великой Отечественной войны, летчики наших дней неустанно овладевают сверхзвуковыми скоростями современных машин, новейшими средствами обнаружения, учатся мастерски применять оружие в любых условиях, днем и ночью. Это ярко проявляется на различных учениях, в обычных полетах.

...Аэродром «противника», по которому предстояло действовать истребителям-бомбардировщикам, находился на большой дальности полета. Стояла плохая погода: дождь, низкая облачность, ограниченная видимость. Цель прикрывалась средствами противовоздушной обороны. «Противник» не ожидал налета при столь неблагоприятных условиях. На это и рассчитывал командир, перед которым стояла задача нанести штурмовой удар. В назначенное время эскадрильи истребителей-бомбардировщиков поднялись в воздух, легли на нужный курс. Они появились внезапно из-за леса. Аэродром был выведен из строя в считанные минуты.

Воины полка — летчики, техники, механики — стремятся высоко нести честь авиаторов-фронтовиков. Они соревнуются за дальнейшее повышение боевой готовности, за отличное знание и сбережение оружия и боевой техники, высокое качество отработки учебно-боевых задач. И успешно выполняют взятые на себя обязательства, подтверждая это на различных учениях. Они умело действуют над полем боя, метко поражают малоразмерные цели со сложных видов маневра, работают без летных происшествий, без грубых нарушений воинской дисциплины.

Успехи не приходят сами по себе, все это результат труда командиров, полит-

работников, партийной и комсомольской организаций полка. Это они мобилизуют личный состав на решение главных вопросов учебно-боевой и политической подготовки, на выполнение взятых обязательств, на четкость и организованность в работе.

«Люблю летать», — говорил летчик гражданской войны. «Не могу без неба», — говорил летчик Великой Отечественной. То же говорят и летчики нашего дня. А за этим слышится: хочу быть в строю сильных и отважных, хочу быть равным среди них, потому что сознание этого может дать самое большое удовлетворение в жизни. Все это так и есть. А чтобы за словами о любви к небу слышалось именно это, тоже нужен труд командиров, труд политработников. Это они прививают молодежи любовь к профессии, чувство ответственности за порученное дело — защиту воздушных рубежей Родины. Бывает, чуть приоткрылась перед юношей красота воинской службы, и вот он в училище. А там жесткая воинская дисциплина, строгий распорядок, черновые дела. И человек опускает голову, не видит больше романтики...

Тут и приходит помощь в лице командира, политработника. Однажды мне, журналисту, довелось быть на комсомольском собрании группы курсантов в Харьковском летном училище. Выступал подполковник Н. Е. Руденко, их начальник, мой старый товарищ. Многоцветная орденская планка и следы ожогов на лице летчика-штурмовика Руденко говорили о его отваге и мужестве.

«Подними голову, посмотри вокруг себя,— говорил он одному из курсантов.— Перед тобой знамя училища. Не спеши пройти мимо него. Постой и подумай. Это не просто алый шелк, это символ воинской чести, доблести, славы. Тысячи курсантов начинали военную службу под этим знаменем. Сто семьдесят стали Героями Советского Союза, семь из них заслужили это звание дважды, свыше ста сорока получили высшие офицерские звания, стали генералами. Их нет в училище, а знамя осталось, и с ним продолжается жизнь училища, его традиции. Их должен продолжить ты — наследник подвига, наследник славы...

Ты летишь на учебный воздушный бой, ты атакуешь. И хоть ты атакуешь машину своего командира, а результат увидишь на фотопленке, твоя атака — продолжение тех атак, тех ударов, которые наносили твой дед в годы гражданской войны, отец — в годы Отечественной. Твоя атака — это продолжение великого дела, начатого Лениным задолго до того, как родился ты и твои товарищи и даже я и мои товарищи...

Ты стоишь часовым на посту. Ночь мирная, звездная, но в твоем сердце не может быть успокоенности. Ты — солдат. Ты выполняешь боевое задание. И Родина возложила на тебя большую ответственность. И для всех ты уже не просто юноша, а часовой — олицетворение неподкупности и стойкости, мужества и преданности долгу...»

Так говорил Руденко. Спокойно, вдумчиво, по-отечески наставлял молодого курсанта. Скажу откровенно, даже меня, прослужившего в армии многие годы, взволновали эти слова. Курсант поднялся и произнес: «Я понял, товарищ подполковник. Я все понял. Спасибо вам». В его словах звучала глубокая искренность.

Я вспомнил тот случай, листая свой журналистский блокнот. «Интересно, — написал я Руденко, — как с тем курсантом, который был готов уйти из училища?» Вскоре пришел ответ: «Нормально, он уже лейтенант, летает в одном из полков ВВС».

Выступает М. М. Новохижин, актер Малого театра, заслуженный артист Российской Федерации, Михаил Михайлович — бывший летчик. После десятилетки окончил планерную школу, аэроклуб. В довоенном Коктебеле он видел уже известных тогда планеристов, будущих летчиков-испытателей В. М. Расторгуева, С. Н. Анохина, будущего академика Сергея Королева. Потом он учился в авиационном институте, из него призван в армию, под Брест-Литовск, оттуда его послали в Московскую авиашколу. Когда он приехал в Москву, ее бомбили фашисты.

— Я понял тогда, — говорит Новохижин, — какая это страшная сила, фашизм. И все-таки мы разбили его. Несколько лет назад мне довелось быть в Париже. Вечером, в одном из кафе, по просьбе французских товарищей я спел им «Землянку», песню военного времени. Люди слушали стоя, со слезами на глазах. Потом они мне сказали: «Мы стояли потому, что вы — представитель Советского Союза. Потому что вы, советские люди, спасли жизнь на земле. Но как вы это сделали? Как вы смогли?»

И мне, сидевшему в этом зале вместе с молодыми пилотами и слушавшему Новохижина, вспомнились кадры из кинохроники, которую однажды во время войны показывали в нашем полку. Бесконечно длинная шеренга бойцов почетного караула. И вдоль этой шеренги близко-близко, почти наступая на носки солдатских сапог, неспешно идет Черчилль, английский премьер, наш союзник. Останавливаясь, он пристально, испытывающе смотрит в лицо каждого воина. В его глазах недоумение, смятение: «Как? Почему они побеждают, эти русские? Почему?»

До сего времени специалисты по «русскому вопросу» ломают голову над «загадками» славянской души, характером русского человека. И по сей час не могут понять, почему капитан Гастелло таранил наземную цель, почему Александр Матросов грудью закрыл амбразуру вражеского дота, почему пытки фашистских варваров не заставили заговорить Зою Космодемьянскую.

Это герои — известные всем. А сколько их, менее известных, о которых знали немногие — их боевые друзья, однополчане. Мне вспоминается осень сорок первого года, когда фашисты подходили к Москве. В штаб, куда собрались все летчики части, пришел командир полка майор А. С. Писанко и, глядя на карту, сказал:

— В лесу у Павло-Лужатска сосредоточилась мотопехота. Необходимо по ней ударить. Вылетать группой не позволяет погода. Придется ходить по одному и только на «Чайках». Придется искать, по кустам лазить. Задача трудна. Нужны добровольцы.

Дав людям подумать, Писанко спросил:

— Желающий?

Желающими оказались все летчики. И те, кто летал на «мигах». А на них в такую погоду и у самой земли было особенно трудно. Командир назначил Петра Дядика. Он улетел, а мы глядели на погоду и ждали. Он не вернулся, погиб. Узнав об этом, Писанко сказал:

— Задача отменяется.

И желающими снова оказались все летчики.

Такие случаи были не только в нашем полку, но и в других. И не только в годы Великой Отечественной, но и раньше. Почему же так смело, бесстрашно люди шли на явную гибель? Потому что были советскими воинами. А воинами они стали потому, что очень любили свою землю. Ее лесные разливы, зори на утренних реках, поля с колосящейся рожью. Любили медь военных оркестров, твердый шаг физкультурных колонн, рассказы отцов про гражданскую. А когда началась Великая Отечественная, когда они взяли оружие и встали плечом к плечу со своими отцами, то в бой пошли не просто цепи пехоты, не строи танков, не армады самолетов, а Страна Советская. Ее прошлое и настоящее. Ее природа и песни. Ее оборванные мечты, ее непомерный гнев.

У микрофона — летчик-космонавт Петр Климук. Он летчик нашего дня. Подвиги героев Великой Отечественной, их боевые дела, их опыт в борьбе с врагом — пример и для него. «Мы должны продолжать и развивать традиции наших отцов и старших братьев, — говорит Климук. — Их время грохотало такими событиями, которые ускоряли становление молодых характеров, требовали мужества, воли, ответственности. Мы живем в мирное время, но наше призвание, наша работа требует постоянной готовности к действию, к бою. Значит, как и они, мы должны постоянно совершенствовать свое мастерство, закалять свою волю, воспитывать в себе отвагу, бесстрашие».

Научиться преодолевать страх — вот о чем говорит подполковник Климук. Кажется, об этом ли вести разговор летчику-космонавту. Но об этом же вел разговор и Кожедуб, трижды Герой Советского Союза. «У меня сжалось сердце, когда я, оглянувшись, увидел четверку «Ме-109». В ту же секунду — удар по машине. Спасла бронеспинка... Но не только это спасло меня в первом воздушном бою. Прежде всего — присутствие духа. Я маневрировал, отбивался. Самолет был избит до предела, но я остался живым, невредимым и даже нормально посадил свой израненный самолет».

— Бесстрашие, — говорит Климук, — это не отсутствие страха вообще, а умение преодолеть его, перебороть себя на пути к цели. Для этого надо во что-то твердо поверить. Вполне очевидно, Кожедуб верил в свое мастерство, в силу воинской дружбы (товарищ всегда поможет, поддержит в бою), я верил в технику, в мой корабль, в советских людей, чьи руки его сотворили. И в мастерство, безусловно: к полету я готовился долго и обстоятельно.

Так говорят выступающие. Разговор не окончится в зале. Во время перерыва молодые пилоты обступят старых воздушных бойцов. Будут вопросы: «А как это было? А где? А чем все это закончилось?» Будут ответы, рассказы. Их прервут приглашением: «Прошу заходить! Концерт начинается!» Разговоры продолжатся и после концерта. Молодые и старые воины будут делиться мнениями, впечатлениями, будут фотографироваться, потому что это большая честь быть на снимке вместе с Героем, или трижды Героем — человеком, познавшим чувство победы в бою, в настоящем бою, с настоящим противником. А пока выступает Владимир Брыжахин:

— Мы твердо можем сказать, что современное поколение воинов достойно своих отцов и дедов, солдат Великой Отечественной войны и солдат революции. Между ними десятилетия, но тех и других объединяет готовность отдать все силы на благо народа, готовность пожертвовать жизнью во имя победы, во имя дела великого Ленина. Когда мы говорим о воине Николае Трофимчуке, о его духовном подвиге, мы вспоминаем Николая Островского и Ивана Шамова. Когда мы говорим о Геннадии Елисееве, мы вспоминаем Виктора Талалихина, Николая Гастелло, Александра Матросова. Традиция — не обязательно история. Она и сегодняшний день. Она и будущее. Она — нить необрывная.

Н. ШТУЧКИН

Григорий МАРАКУЛИН

КРЫЛАТОЕ ПЛЕМЯ

Горячее поле, обвялые травы,
Разбитые вдребезги
переправы.
Бессчетные вылеты, мокрые спины.
Все первое:
раны,
награды,
седины.
Рванулась ракета.
По этому знаку
Опять в карусельную
нужно атаку.
Эх, близкое время!
Эх, дальнее время!
Слепые полеты,
ночные бомбежки...
Росло и мужало крылатое племя,
Старело, редело оно понемножку.
Но опыт — не медь:
не тускнеет с годами.
Но слава,
добытая некогда нами,
Досталась подросшим,
окрепшим,
достойным,
По нашим рассказам
узнавшим про войны.
А звезды все те же,
все та же присяга
И жаркое зарево
красного стяга.

Николай ДЕБДА

ЗА ВСЕ В ОТВЕТЕ...

Армейские будни,
тревоги ночные
И сотни забот
нам ложатся на плечи...
В ответе за все мы:
за тропы лесные,
За детские сны,
за разлуки и встречи.
За реки и горы,
за мир на планете,
За детские книжки,
за счастье влюбленных,
За Родину нашу
всегда мы в ответе
На огненных стартах,
на маршах бессонных.
Отчизна дала нам
надежные крылья
И небо, как знамя,
вручила пилотам.
Прижавшись к бетонкам,
стоят эскадрильи,
По первой ракете
готовые к взлету.
И нет выше счастья,
и долга нет выше —
Гремят над страной
наших будней раскаты...
Пусть Родина знает,
пусть Родина слышит:
На стражу границ
вылетают орлята!

Первый

Скоро тебе, Апполонов, лететь. Готов? Впрочем, что я спрашиваю. Конечно, готов, — с мягкими, против своего обыкновения, нотками в голосе говорил командир эскадрильи. — Не беспокойся. Делай так, как учили, и все будет в порядке.

— Понял, товарищ подполковник, — ответил лейтенант Апполонов, и хотя слова молодого летчика звучали уверенно, комэск уловил в них волнение. «Ничего, все нормально — успокоил он сам себя. — Кто не волнуется в этих условиях».

Действительно, условия были необычными: летчику впервые предстояло перехватить воздушную цель и уничтожить ее боевой ракетой. А цель — управляемая мишень, которая пойдет на большой высоте, с огромной скоростью. Не успеешь глазом моргнуть, как рубеж перехвата уже позади. Сбить собьешь, а задачу не выполнишь. Вдобавок, на экране прицела будут помехи. «Ничего, всем довелось решать эту задачу, и все волновались, и я в том числе, но это не помешало мне поразить цель, — подумал комэск, и распорядился: «Садитесь, Апполонов, в кабину, еще раз проиграйте полет».

«Проиграть полет» — значит продумать свои действия в воздухе от взлета до посадки или самую трудную, самую сложную часть полета. Это делает каждый летчик, независимо от его опыта, подготовленности.

— Самолет к полету готов! — доложил техник, когда Апполонов подошел к перехватчику, и, чтобы подбодрить своего командира, добавил: — Все зависит от вас, товарищ лейтенант, а я уверен, что цель вы не упустите.

— Спасибо, — улыбнулся летчик, — постараюсь не подвести экипаж.

Он сел в кабину, и все земное отступило на второй план. Даже солнце, нещадно палившее, казалось, ослабило свой жар. Перед глазами только приборы, тумблеры, краны. Пока они в нулевых положениях, но пройдет несколько минут и все заработают, начнут контролировать системы самолета. Мысленно включая тумблеры, переводя краны в нужные ему положения, Апполонов «летит» навстречу «противнику», совершает маневры, заходит в атаку. И только он довел ее до конца, как подошло время запуска двигателя. Теперь уже не мысленно, а реально нужно показать на что ты способен, на деле доказать, что труд твоих командиров и твой труд затрачены не напрасно, что пуск боевой ракеты — подтверждение твоей боевой зрелости.

Первый пуск...

Немало первого было в жизни Николая Апполонова. В том числе первый школьный звонок, первая пятерка в дневнике, первый полет в небо. Все это приносило радость, удовлетворение. Но были и огорчения, переживания. Особенно тяжело переживал он, когда его не приняли в аэроклуб. Он мечтал об авиации, хотел, как и двоюродный брат, поступить в летное училище, а предварительно закончить аэроклуб, почувствовать небо, убедиться, что летное дело — его призвание.

— Рано, — сказали ему, — учащихся девятого класса не принимаем. Приходи через год.

Домой возвращался в подавленном настроении. Рокот спортивных самолетов, пилотируемых в зонах аэроклуба, болью отдавался в душе. Казалось, все потеряно и исправить ничего невозможно.

— Чего мрачный такой? — спросил отец. — Не приняли?

Николай только молча кивнул.

— Неприятно, — раздумчиво протянул Федор Кузьмич, — но духом падать не следует. Школу закончишь и сразу в училище, как Вячеслав. Кстати, письмо от него пришло. Почитай, тебе, в основном, и пишет.

Прочитав письмо брата, Николай немного успокоился. Вячеслав писал о том, что его, лейтенанта, выпускника Армавирского училища, очень хорошо приняли в боевом полку и что он уже приступил к полетам. Письмо было восторженным, — молодой летчик не скрывал своих чувств, откровенно делился своей радостью и советовал Николаю, если по какой-то причине не примут в аэроклуб, поступать так же как он: окончив среднюю школу, идти в Армавирское высшее военное училище летчиков противовоздушной обороны. «Лучше нашего Краснознаменного училища нет», — писал Вячеслав.

«Чем оно лучше других?» — спрашивал потом Николай, удивленный такой категоричностью. «Тем, что оно мне родное...» — отвечал лейтенант. Апполонов понял молодого офицера, и ему самому захотелось стать частицей того, очевидно, настоящего коллектива.

На первых порах пребывания в училище думалось, что особых трудностей нет и обязанностей, кроме учебы, тоже нет. Оказалось, что это не так. Соблюдать распорядок дня, стоять на посту, убирать помещение не менее важно и нужно. «Прежде чем стать летчиком, надо стать солдатом, научиться соблюдать армейский порядок и дисциплину, — говорил летчик-инструктор Иван Николаевич Копаев. — Летчик ПВО находится на острие атаки, которая готовится усилиями многих воинов. Малейшее отступление от законов армейской службы может поставить под угрозу срыва боевое задание, а от этого зависит жизнь миллионов людей».

Глубоко в душу курсанта запали слова офицера. Он старался делать все так, как надо, как следует. Это помогало ему при изучении теории, затем при овладении летной практикой. Три самолета освоил Апполонов в училище, и все успешно. Старший летчик-инструктор майор Лобанов записал в его выпускной аттестации: «Летную программу усваивает хорошо. Новыми видами летной подготовки овладевает без затруднений. Летает с большой любовью и желанием. В аварийной обстановке не теряется...»

И вот боевой полк. Здесь лейтенанту Апполонову и его товарищам предстоя-

ПУСК

ло овладеть новым для них истребителем, более сложным и совершенным, более скоростным. И внешне он отличался от тех, на которых летали в училище, — иная компоновка, иные формы. При знакомстве с перехватчиком у лейтенантов загорелись глаза.

— Хороша машина, — выразил общее мнение Николай Апполонов. — Быстрее бы на ней полетать.

— Для того и прибыли, чтобы летать. А что касается «быстрее», предупреждаю заранее: спешить нельзя. Машина сложная. Требует соответствующего к себе отношения, — несколько охладил комэск пыл молодых офицеров. — Готовьтесь к большой и серьезной работе.

В правоте слов командира Апполонов убедился в первые же дни, при прохождении программы вывозных полетов. Не сразу он смог уловить момент начала выравнивания самолета, то есть вывода его из угла планирования при подходе к земле. Выводил с опозданием. А эта ошибка чревата большими неприятностями, и командир эскадрильи не раз брал на себя управление, сам сажал самолет. После разбора полетов к молодому летчику подошел командир звена, сказал:

— С наскоку, Апполонов, нашей машиной не овладеешь. Тренироваться надо больше. Завтра с утра начнем изучать посадочное положение самолета.

— Есть, — ответил лейтенант и, представив себя в кабине истребителя, поднятого на козелки и установленного в посадочное положение, краснея, подумал: «Словно курсанта будут учить...» Это не ускользнуло от командира. Удивленно спросил:

— Недоволен? Стыдишься? Ты знаешь, кто первым сел в кабину для изучения посадочного положения самолета?

— Кто?

— Командир эскадрильи!..

От полета к полету все лучше пилотировал Апполонов машину, все больше ее чувствовал. Подошло время осваивать новый вид боевого применения — перехваты воздушных целей. И снова молодой офицер столкнулся с трудностями. Особенно в заключительном этапе боя, когда успех зависит от быстроты реакции летчика в оперировании бортовой радиолокационной станцией. Один раз получил незачет, второй... Есть от чего покой потерять.

— Вроде бы все делаю так, как учили, — с горечью говорил он командиру, — однако не получается.

— Разберем твой полет с момента посадки в кабину, — распорядился командир. — Рассказывай все, что делаешь, куда смотришь, как ведешь радиообмен. Уверен, где-то ты допускаешь ошибку.



Лейтенант Н. АПОЛОНОВ.

Фото И. ФЕДОТОВА

Летчик рассказывал, а наставник внимательно слушал. И вдруг: «Стоп! Ну-ка еще раз, с момента, как начал сближаться с целью...» Еще раз послушал и твердо сказал: «Причина ясна. Говоришь очень много, а это отвлекает от главного, мешает работать, мешает слушать команды штурмана наведения. Учти, в момент сближения с целью в твоем распоряжении только два слова: «Понял», «Повторите». И все, ничего больше».

Командир оказался прав. До предела сократив разговоры по радио, Апполонов «прибавил» себе время на прицеливание. Перехваты стали получаться, как говорят, один в один.

Так зрело мастерство. Вскоре лейтенант Апполонов приступил к воздушным боям днем в сложных метеоусловиях и ночью в простых. Подошло время, и он стал с нетерпением ждать решения командира о допуске к стрельбам боевыми ракетами. Конечно, вначале были занятия, потом зачеты, потом лейтенант Апполонов «сразил» истребитель «противника», имитирующий скоростную мишень.

И вот под крылом боевые ракеты. Перехватчик в воздухе. Цель впереди. До момента ее обнаружения есть какое-то время, когда летчик «просто» летит, «просто» пилотирует самолет, выходя на дистанцию, с которой прицел начинает «видеть» воздушную цель. «Все как в обычном полете на перехват», — подумал лейтенант Апполонов и успокоился.

— Цель впереди. Удаление... — передали с командного пункта, и летчик тут же увидел светлую точку на экране прицела. «Вижу», — доложил он. Но увидеть цель — это еще не значит, что по ней можно стрелять. Чтобы открыть огонь, надо сблизиться с целью на определенную дистанцию, на которой невидимый луч бортового локатора «захватит» ее и будет «держать» устойчиво, твердо. И не «отпустит», как бы она ни маневрировала. Апполонов вышел на эту дистанцию и доложил:

— Захват!..

И по тому как он доложил, как произнес это слово, штурман понял, что летчик на пути к победе, что еще несколько мгновений — и он нажмет боевую кнопку. И летчик, использовав эти мгновения для введения заданных скорости и высоты в жесткие рамки режима, нажал боевую кнопку. Он почувствовал встряску машины и увидел ракету. Сверкая ярким огнем, она уносилась вперед и полыхнула там темно-багровой вспышкой.

— Цель уничтожена! — услышал летчик по радио и, охваченный радостью первой большой победы, положил машину в вираж, осмотрелся и направился вниз, к земле, закрытой синеющей дымкой.

Подполковник Ю. ПРОТАСОВ

Так растут патриоты

КЛУБ „ПОДВИГ" ПРОДОЛЖАЕТ ПОИСК

Небольшая уютная комната грозненской школы-интерната № 15. На стенах лозунги, красочные плакаты и экспонаты. На столах лежат хорошо оформленные альбомы. Эта комната является своеобразным штабом, где собирается актив клуба «Подвиг», куда ребята приходят, как в свой родной дом. Здесь всегда многолюдно.

ПОЧЕМУ ЮНОШИ И ДЕВУШКИ ТЯНУТСЯ СЮДА! ЧТО ИХ ПРИВЛЕКАЕТ!



Г. МНОЯН

Клуб «Подвиг» организовался в 1964 году на базе парашютного кружка профессионально-технического училища № 1. Затем местом его базирования были ПТУ № 11, ПТУ № 6 и, наконец, школа-интернат № 15. Сейчас он превратился в городской военно-патриотический клуб, где ведется большая воспитательная работа с молодежью. Деятельность клуба направляют и контролируют Чечено-Ингушское педагогическое общество и Грозненский городской комитет ветеранов Великой Отечественной войны. В руководстве клубом активное участие принимают председатель городского комитета ветеранов войны бывший заместитель командующего 51-й армии генерал-майор в отставке М. П. Попков и председатель Чечено-Ингушского республиканского педагогического общества ветеран войны доктор исторических наук заслуженный деятель науки профессор Н. П. Гриценко.

Одиннадцать лет тому назад парашютный кружок послужил основой для организации клуба. И все прошедшие годы в его деятельности парашютная подготовка занимала одно из ведущих мест. За это время клубовцами совершено более тысячи прыжков. Свыше 200 ребят и девчат стали спортсменами-разрядниками. Многие из них, достигнув призывного возраста, пошли служить в воздушнодесантные войска или авиационные части. Так, Александр Курноскин в авиации ПВО был укладчиком парашютов, совершил более 300 прыжков, выполнил нормы кандидата в мастера спорта, вошел в сборную команду военного округа и успешно выступал на соревнованиях. После увольнения в запас А. Курноскин вновь пришел в клуб и начал сам готовить молодых парашютистов. Он был назначен ответственным за парашютную подготовку в клубе.

Чеченец Лема Аслаханов совершил в клубе 20 прыжков, а потом пошел в армию. Служил в ПВО округа. Уволился в запас Л. Аслаханов старшим сержантом. Вернулся в клуб и стал отвечать за физическую и строевую подготовку.

Обстоятельства сложились так, что в 1973 году Л. Аслаханов уехал работать в Мурманск. Он матрос северного рыбного холодильного флота. Казалось, что теперь у него с клубом все покончено.

Однако, приехав в апреле этого года в отпуск, он первым делом зашел в родной клуб да так и провел все отпускные дни вместе со старым коллективом.

Клуб гордится своими воспитанниками Таус Масаевой и Ларисой Мусаевой, ставшими общественными инструкторами, Сергеем Сергеевым, вернувшимся из армии коммунистом и теперь выполняющим обязанности комиссара клуба, Борисом Гудзовенко, который на втором прыжке, попав в сложную обстановку, проявил хладнокровие и находчивость, за что председатель ЦК ДОСААФ СССР наградил его ценным подарком, военным летчиком Аликом Зулгаевым, охраняющим наше мирное небо, Абдуллой Гугиевым и Наташей Лазаревой, поступившими в высшие авиационные учебные заведения. Всем им и многим другим клуб «Подвиг» помог выбрать профессию, определить свое место в жизни.

Большую помощь в подготовке парашютистов юным патриотам оказывали и оказывают Махачкалинский и Грозненский аэроклубы ДОСААФ.

Второе, весьма важное направление в деятельности клуба — военно-патриотическое воспитание молодежи. Здесь создана секция поиска. Она наиболее многочисленна. Следопыты клуба разыскали и взяли на учет более 150 здравствующих ныне, но неизвестных до сих пор участников боев за города-герои Новороссийск, Керчь и Севастополь. Ребята составили и заполнили на всех ветеранов подробные анкеты и передали их в музеи городов-героев. Поиск ветеранов 18, 51, 56-й и Отдельной Приморской армий продолжается.

Стало уже традицией клуба совершать походы по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Особое место занимают поездки в города-герои.

Готовясь к встрече 30-летия Победы в Великой Отечественной войне, члены поисковой секции побывали в Новороссийске и Севастополе, в воинских частях и на кораблях флота.

...Новороссийск — город подвига, мужества и геройства. Новороссийск — это овеянная славой легендарная «Малая земля». Сюда приехали из Грозного 60 следопытов и разбили свой палаточный лагерь прямо на берегу Цемесской бухты, на месте, где высадился десант малоземельцев. Целую неделю они пешком ходили по «Малой земле», побывали в «Долине смерти», на Суджукской косе, увидели тот самый колодец, который малоземельцы называли источником жизни, осмотрели домик, где в 1943 году Леонид Ильич Брежнев вручал партийные билеты героическим защитникам Новороссийска.

Ребята встречались с участниками боев на «Малой земле» В. Лаврентьевым, П. Землянниковым, Е. Остапенко, Т. Землянниковой. Вечером у костра юноши и девушки, затаив дыхание, слушали их захватывающие рассказы о великом мужестве и стойкости воинов Советской Армии.

Домой грозненцы возвратились с богатыми «трофеями». Их рюкзаки были наполнены ценными экспонатами для музея боевой славы. Осколки авиационных бомб и гильзы артиллерийских снарядов, священная земля, окропленная солдатской кровью, и архивные материалы красноречиво говорят, какой дорогой ценой наши люди заплатили за победу.

На базе грозненской школы-интерната № 15 клуб «Подвиг» создал музей боевой славы. В нем собираются и экспонируются материалы о боевых действиях 18-й и 56-й армий, освобождавших Кавказ, и 51-й и Отдельной Приморской армий, которые громили гитлеровских захватчиков в Крыму. Здесь же начался сбор материалов о воздушнодесантных войсках и советских парашютистах. В застекленной витрине выставлены парадные мундиры, подаренные музею ветеранами войны и демобилизованными воспитанниками клуба.

В Севастополь ездила группа из 28 представителей клуба. В их числе были учащиеся средних школ, профтехучилищ и техникумов Грозного. Они ознакомились с историческими памятными местами, установили шефские связи с школой-интернатом № 2 города-героя.

Большое впечатление осталось у ребят от осмотра диорамы «Штурм Сапун-горы 7 мая 1944 года». Побывали следопыты и в районе Балаклавы, там, где на



Активисты клуба «Подвиг» на аэродроме Грозненского аэроклуба ДОСААФ. В центре командир звена аэроклуба первая чеченка-летчица Л. Витарова, освоившая спортивный реактивный самолет. Она часто бывает в клубе, проводит там беседы об авиации и авиационном спорте.

Фото автора

подступах к Севастополю наши войска прорывали немецкую оборону. Памятными остались встречи ребят с севастопольскими моряками, рассказавшими им, как они несут почетную службу по охране мирного труда советского народа.

В этой поездке юные следопыты обогатили знания о подвигах их дедов, собрали экспонаты и документы для своего музея, приобрели новых друзей.

Неоднократно совершались поездки и в другие города Крыма и Кавказа.

Значительное место в деятельности патриотического клуба занимают многодневные туристские походы в горы. Разбивка лагеря, ночевка в полевых условиях, приготовление пищи на костре, трудные переходы, различные соревнования — не только романтика, но и большой труд. Не раз туристам приходилось преодолевать крутые подъемы, проходить над пропастью или речкой по натянутому канату, ориентироваться на местности в сложных условиях. Все это укрепляет организм ребят, закаляет волю, вырабатывает многие качества и навыки, необходимые в жизни и солдатской службе.

Накануне 30-летия Победы в клубе проведены соревнования по военно-техническим видам спорта. В программу состязаний входили стрельба, гранатометание, кросс на 500 и 1000 м, преодоление препятствий. Соревнования прошли интересно и показали, что ребята хорошо физически подготовлены.

О делах клуба известно не только в Грозном, но и далеко за его пределами. Не раз о нем писалось в газетах, передавалось по радио и телевидению.

Клуб взял шефство над памятниками и могилами погибших воинов. Он постоянно оказывает помощь инвалидам Великой Отечественной войны. Эту работу ребята выполняют свято и по праву заслужили большое уважение.

Популярность клуба «Подвиг» выросла еще больше в связи с празднованием 30-летия Победы. Его члены приняли горячее участие в организации встречи ветеранов 242-й Таманской Краснознаменной ордена Кутузова второй степени горнострелковой дивизии. На встрече, проходившей в Грозненской школе-интернате № 15, собралось около семидесяти участников Великой Отечественной войны. Среди них были и воины с «Малой земли»: командир батальона Г. Бехало, парторг полка П. Ерофеев, командир взвода П. Селицкий, разведчик Д. Конов и другие. Ветераны привезли в дар музею боевой славы полевой телефон, сумку и флягу, пробитые пулями, компас, боевые ордена погибших товарищей, фотографии, документы.

За активную деятельность по розыску участников боев за освобождение Кавказа и Крыма клубу «Подвиг» в торжественной обстановке вручен почетный знак ветерана 56-й армии, который навсегда закреплен на знамени клуба.

Инициатором создания клуба «Подвиг» является председатель Чечено-Ингушского штаба Всесоюзного похода молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы, военрук школы-интерната № 15 Г. Г. Мноян. И это не случайно, что именно он взялся за такое дело.

Григорий Григорьевич Мноян в 1941 году окончил Краснодарскую школу летчиков-наблюдателей, потом курсы инструкторов-парашютистов. Несколько месяцев работал инструктором парашютной подготовки, а в начале 1942 года в составе 31-го парашютно-десантного полка вступил в бой с немецко-фашистскими захватчиками. Трудным оказался боевой путь отважного воина. Он один из тех, кто в февральскую ночь 1943 года с канонерской лодки «Красный Аджаристан» был высажен на «Малую землю» под Новороссийском, чтобы в тылу у врага создать плацдарм наших войск. Крохотный клочок земли десантники героически обороняли 250 дней и ночей. В эти тяжелые и грозные дни Григорий Мноян вступил в партию.

Леонид Ильич Брежнев на митинге в Новороссийске сказал: «Много раз я был на переднем крае боевых порядков частей на «Малой земле». Должен признаться вам, товарищи, что более тяжелых и кровопролитных боев, чем на «Малой земле», я, пожалуй, не видел за все четыре года пребывания на фронте... После этих боев фашисты называли малоземельцев — трижды коммунистами. Ну что же — правильная оценка!»

На «Малой земле» Г. Мноян был ранен. Выйдя из госпиталя, он сражался на Кубани, бил врага, освобождая Керчь и Севастополь. Командир взвода разведчиков, он всегда выполнял наиболее ответственные задания. За боевые заслуги отважный воин награжден четырьмя орденами и десятью медалями.

После войны Г. Мноян — начальник парашютно-десантной службы авиационного училища. Он вновь занялся любимым делом, совершил около 500 прыжков с парашютом, стал мастером спорта. После увольнения в запас продолжительное время работал в Грозненском аэроклубе. И вот, став военруком профтехучилища, а затем школы-интерната, ветеран войны и парашютного спорта организует парашютные кружки, а затем клуб «Подвиг», где учит ребят мужеству, увлекает их на интересные дела.

— Григорий Григорьевич, — говорят ученицы школы-интерната Марет Тимерсултанова и Майса Даудова, — для нас как родной отец. Его любит и уважает вся школа. Он нас учит всему хорошему, что пригодится в жизни.

— Мне часто задавали вопрос, — сказал Александр Курноскин, — почему я, отслужив в армии и имея семью, проводил все свободное время в клубе «Подвиг»? Скажу откровенно, что клуб — мой второй дом. Он мне и моим старшим товарищам принес неоценимую пользу. Здесь я привык ценить время, преодолевать трудности, научился дисциплине и порядку. Все это помогло мне в армии отлично выполнять свой солдатский долг. И теперь, вновь оказавшись в Вооруженных Силах и став прапорщиком, никогда не порву связи с клубом.

Григорий Григорьевич Мноян хороший организатор, общительный и жизнерадостный человек, влюбленный в свою работу. Он сумел сколотить вокруг себя большой актив, увлечь ребят и развернуть широкую работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

В работе Г. Мнояну повседневную помощь и поддержку оказывает директор школы-интерната Ф. В. Магомадова.

Сейчас у клуба расширилось поле деятельности. После встречи с ветеранами войны появились новые знакомые, адреса, сведения. Клуб «Подвиг» продолжает поиск.

А. ВИНОКУРОВ

1975 — Международный год женщины



И ВСТРЕТИЛИСЬ ГЕРОИНИ—ОДНОПОЛЧАНКИ

Бессмертен ратный подвиг в минувшей войне советских женщин.
Сотни тысяч славных патриоток встали на защиту
социалистического Отечества в качестве летчиц и санитарок,
снайперов и связистов, пулеметчиц и танкистов,
регулировщиц и минеров, разведчиц и артиллеристов.
Вместе с мужчинами отважные дочери советской Отчизны
геройски сражались за каждую пядь родной земли,
проявляя стойкость и мастерство, мужество и отвагу,
верность воинскому долгу.
Суровая необходимость заставила их взяться за оружие,
чтобы отстоять честь, свободу и независимость Родины,
уничтожить коричневую чуму фашизма,
завоевать мир свободолюбивым народам.

Немало отважных патриоток в войну служило в авиационных полках.
Родина высоко оценила подвиг летчиц: 29 из них удостоены звания
Героя Советского Союза, сотни награждены орденами и медалями.

Имена крылатых героинь 46-го гвардейского Таманского
женского авиационного полка широко известны в нашей стране
и за ее пределами. Летчицы этого полка наносили бомбовые удары
по вражеским позициям, громили аэродромы, штабы, склады,
проявляя бесстрашие, отвагу и высокое летное мастерство.
То было тридцать лет назад.
А теперь, в дни торжеств в честь 30-летия Победы
встретились героини-однополчанки на приеме в ЦК ВЛКСМ,
вспомнили прошлое, почтили память отдавших жизни за Отчизну,
поделились свершениями мирной жизни.

На снимке: летчицы-однополчанки удостоенные звезд Героев Советского Союза, слева направо (в первом ряду): Ирина Федоровна Себрова, Раиса Ермолаевна Аронова, Руфина Сергеевна Гашева, Нина Максимовна Распопова; во втором ряду: Наталья Федоровна Кравцова (Меклин), Полина Владимировна Гельман, Евдокия Борисовна Пасько.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

АВИАСПОРТКЛУБ И ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ БУДУЩИХ ЛЕТЧИКОВ

В практике работы авиационно-спортивных клубов ДОСААФ есть немало форм военно-патриотического воспитания молодежи на боевых традициях старшего поколения. Тут и посещение музеев боевой и трудовой славы, и походы по местам боевых сражений, и проведение праздников улиц, которые носят имена героев, и организация встреч с героями Великой Отечественной войны и многие другие.

В Ленинградском городском авиационно-спортивном клубе уже десятый год существует на общественных началах двухлетняя школа «Юный пилот». Она сочетает в себе единство обучения и военно-патриотического воспитания, отвечая целям и задачам оборонного общества.

Мысль о создании такой школы пришла не случайно. Учащаяся и рабочая молодежь Ленинграда тянется к техническим знаниям, особенно авиационным. Многие юноши и девушки мечтают стать авиаторами. В городе есть — авиационно-спортивный клуб. Но он, в силу своих ограниченных возможностей, не в состоянии охватить всех желающих. Вот поэтому и было решено организовать школу «Юный пилот».

Коммунисты и комсомольцы, — генералы и офицеры в запасе и в отставке, бывшие летчики, авиационные инженеры и техники, участники Великой Отечественной войны, спортсмены охотно взялись за дело. Среди преподавателей главный инженер клуба В. Громов, абсолютный чемпион мира заслуженный мастер спорта Леонид Ячменев, мастер спорта Юрий Хушкин, офицеры запаса П. Буяненко, П. Данцов и другие. Планированием учебы и ее учетом занимается бывший авиационный инженер коммунист Ф. Шелепин.

Разработано положение о школе. В нем определены цели и задачи школы, организационная структура, условия приема, сроки обучения, права и обязанности курсантов и командиров, форма одежды и текст присяги.

Дать юношам теоретические знания в объеме курса «Учебно-летной подготовки в авиационных организациях ДОСААФ на самолетах Як-18, часть 1-я», воспитать их в духе преданности Родине, Коммунистической партии и Советскому правительству, привить элементы дисциплинированности, подготовить для поступления в военные или гражданские авиаучилища, а также в авиаспортклуб — таковы цели и задачи школы.

В программу подготовки курсантов входят дисциплины: аэродинамика, материальная часть самолета и двигателя, самолетовождение, парашютная подготовка, радиотехническое оборудование самолета и наземных радиостанций, Уставы Советской Армии, политическая и стрелковая подготовка. Предусмотрены встречи с участниками Великой Отечественной войны, посещение музеев, лекции и доклады на военно-патриотические темы.

В летний период слушатели школы бывают на аэродроме авиаспортклуба, где более подробно изучают самолет и двигатель, помогают техникам готовить

Первая ступенька в небо

материальную часть к полету, наблюдают за полетами спортсменов.

С разрешения начальника авиаспортклуба, после сдачи зачетов по парашютной подготовке, курсанты совершают по 1—2 прыжка с парашютом.

В школу принимаются учащиеся 9—10 классов средних школ, производственно-технических училищ и техникумов, имеющие хорошие и отличные оценки по основным дисциплинам, годные по состоянию здоровья к полетам на самолетах, внешне опрятные и дисциплинированные.

А какие волнующие слова читаем мы в заявлениях о приеме в школу «Юный пилот»! Вот заявление ученика Валерия Козырева. «Прошу принять меня в школу «Юный пилот». Я обязуюсь строго выполнять Устав школы, добросовестно учиться, настойчиво овладевать сложной профессией летчика. Я уверен, что стану летчиком, чтобы ни случилось со мной в жизни. Просто я не могу стать никем другим, нет у меня в жизни иного пути, чем путь в авиацию. Я прошу Вас отнестись внимательно к моему заявлению. Я знаю, что стану летчиком... Помогите мне сделать хотя бы первые шаги в авиацию».

В школе учатся ребята из многих районов Ленинграда, а также из пригорода. Все они одновременно являются членами авиационно-спортивного клуба, участвуют во всех его мероприятиях.

С начала организации школы «Юный пилот» подготовлено и выпущено более 400 человек. Более половины из них поступили в авиационные училища.

Бывший курсант нашей школы Владимир Чикирда учится в Ейском высшем военном авиационном училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова и за хорошую учебу получает повышенную стипендию им. М. В. Фрунзе. По стопам отца, бывшего летчика, участника Великой Отечественной войны пошли братья Жутко. Анатолий учится на гражданского летчика, а Владимир на летчика-инструктора, чтобы работать в аэроклубе ДОСААФ. Воспитанник школы Александр Мелешкин окончил Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов противовоздушной обороны и сейчас летает в одной из частей Ленинградского военного округа. Бывшие курсанты Николай Куриков и Николай Пучков обучают спортсменов в авиационно-спортивном клубе.

Курсанты школы «Юный пилот» исключительно добросовестно и серьезно относятся к занятиям, получают глубокие знания, свободно разбираются в авиационной терминологии. К концу первого года их просто не узнать. Радует нас и то, что, поступив в нашу школу, юноши начинают с большей ответственностью относиться к своей общеобразовательной подготовке — понимают, что без твердых знаний в летные училища им не поступить.

Мы решили провести такой эксперимент. В порядке исключения принимаем в школу отдельных учеников с невысокими оценками по некоторым основным дисциплинам, принимаем, конечно, условно. Даем срок для исправления этих оценок на более высокие (хорошие, отличные). И что же — в течение 9-ти лет не было случая, чтобы курсанты не выполнили своих обещаний.

Нередко к нам приходят родители, дедушки и бабушки с настоятельными просьбами о приеме в школу «Юный пилот» их сыновей, внуков. Они интересуются учебой, поведением юношей.

Кстати, следует сказать, что еще задолго до начала приема заявлений учащиеся школ и техникумов буквально осаждают нас, просят принять их.

Учеба в школе идет полным ходом, и мы считаем, что делаем полезное дело и вкладываем свою долю труда в воспитание подрастающего поколения, помогаем подготовить кадры для Советской Армии. Жаль только, что не можем удовлетворить просьбы всех желающих постигать авиационную азбуку.

В 1968 году Президиум Центрального комитета ДОСААФ за успехи, достигнутые в оборонно-массовой работе, наградил школу «Юный пилот» знаком «За активную работу».

Мы благодарны руководству авиаспортклуба во главе с его начальником тов. Кучма, а также Городскому комитету ДОСААФ за то, что они уделяют школе «Юный пилот» постоянное внимание.

Генерал-майор запаса
М. КОЛОКОЛЬЦЕВ,
начальник школы «Юный пилот»

Ленинград



В школе «Юный пилот». Будущие авиаторы сдают зачеты.

Молодежи о жизни Воздушнодесантных войск



РОЖДЕНИЕ ДЕСАНТНИКА



Что означает для десантника команда «Пошел!», когда самолет над целью? Это признание его готовности к прыжку, это сжатое в комок тело, брошенное в круговорот клокочущей воздушной струи, это радостное подергивание строп, это сотрясающий хлопок капронового купола за спиной...

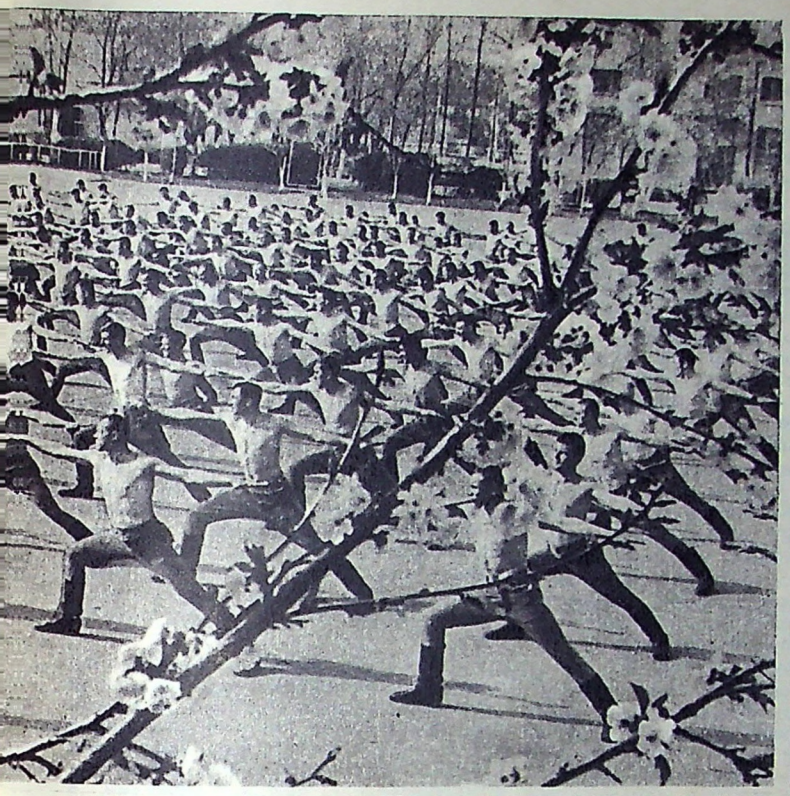
Но прежде чем все это ощутить, прежде чем испытать радость первого заветного, памятного прыжка, надо многому научиться. Дорога в небо начинается с земли — таков первый завет «крылатых гвардейцев».

ПУТЕВКА В НЕБО

— ПОШЕЛ! «Это мне», — подумал комсомолец рядовой Алексей Кияницкий, услышав сигнал.

Плотный, приземистый в десантном снаряжении, с увесистым парашютом за плечами, он казался в дверях тренажера неуклюжим и неповоротливым. Но вот раздалась команда, и он, взявшись за кольцо, приседает и сразу же исчезает в проеме металлической ограды. Затем некоторое время скользит вниз по гудящим полозьям. Скрипят ролики каретки, качается на подвесной системе десантник...

До настоящих прыжков еще далеко. Нет пока ни летящего на большой высоте самолета, ни басовитого гула двигателей, ни кочующих рядом облаков. А все остальное так, как происходит в действительности. Рядовой Кияницкий уже трижды путешествовал по «охрипшим» полозьям тренажера. Раньше ему не приходилось сталкиваться с такими сложными тренировками. Учился, работал. Перед уходом в армию занимался





в Ворошиловградском аэроклубе ДОСААФ. Здесь его научили «азам» парашютного дела, здесь он совершил первый прыжок. Потом был второй, третий. А теперь вот — армия.

Глаза его сейчас полны радости, в них задорный блеск, он старается изо всех сил, весь в поту, но что-то не получается у молодого десантника. По крайней мере так считает лейтенант Алексей Тимошенко, руководитель тренировки.

И рядовой Кияницкий снова взбирается по крутым и звонким ступенькам тренажера. На самом верху оглядывается. Парашютный городок — весь зеленый, как на ладони. Только любоваться им некогда.

— Пошел!

Стоящий впереди рядовой Н. Малеванный, взявшись правой рукой за кольцо, решительно шагает вниз. За ним, оттолкнувшись от борта, последовали рядовые В. Гусак, А. Руденко, В. Зарубин...

Теперь черед Кияницкого. Он ставит середину ступни на срез люка, наклоняет корпус вперед. Тут же группируется и, оттолкнувшись, поджимает ноги. Алексей отсчитывает секунды стабилизации, рвет кольцо...

— ВЕТЕР СПРАВА! На какой-то миг эта команда заглушает скрип полозьев. Парашютные лямки натянулись как струны, и рядовой Кияницкий что есть мочи тянет правой рукой за ближнюю от себя левую лямку, а левой — за дальнюю правую. Выполняет прием энергично и вскоре плавно разворачивается налево.

«Усилие пришлось прикладывать большое, рука даже покраснела, — подумал комсомолец. — А значит в воздухе, при реальном прыжке, разворот будет еще труднее. Надо запомнить».

— Ветер слева! — обрывает мысли команда. Рядовой Кияницкий резко отпускает лямки. Его встряхивает, но он не теряется и в доли секунды разворачивается на подвесной системе.

— Ноги, ноги вместе... Выносите вперед... Удар на всю ступню... — Слышит гвардеец голос лейтенанта Тимошенко и тут же выполняет указание офицера.

«Сейчас — приземление», — не успел новичок подумать об этом, как раздалась очередная команда:

— ЗЕМЛЯ! Слышится резкий щелчок, тугие, как струны, провода ослабевают, и рядовой Кияницкий, плотно сжав вместе ступни ног, колени и немного пригнувшись, приземляется в опилки. «Удар не из мягких. Но зато все правильно». Шум каретки смолкает.

— Молодец, — подтверждает мысли солдата лейтенант.

А за спиной уже снова шуршат каретки. Алексей оглядывается и видит, как другие солдаты приготавливаются к встрече с землей...

Отрабатывает развороты в воздухе рядовой Николай Малеванный. Ему сейчас завидует каждый новичок. Еще бы, за плечами этого новобранца 43 свидания с небом, второй разряд по парашютному спорту. Конечно, эти результаты — заслуга не столько Николая, сколько инструкторов и тренеров аэроклуба ДОСААФ, где до армии занимался парашютным спортом рядовой Малеванный.

Сейчас он повторяет весь комплекс упражнений и ловко приземляется.

На снимках:

На тренажере — как в небе.

Утренняя зарядка.

Десантники преодолевают полосу препятствий.

Фото В. СУХОДОЛЬСКОГО

— Вот это класс! Вот у кого учитесь! — чеканит слова лейтенант Тимошенко. Такая похвала звучит сегодня под тренажером впервые. Малеванный даже задержал дыхание, лицо расцвело в улыбке. Пока что никому не удавалось так правильно приземлиться.

На этом примере командир проводит детальный разбор, подведя всех к месту, где ноги десантника оставили ровные, один в один, следы. По указанию лейтенанта Малеванный рассказывает, как он действовал в воздухе, как готовился к приземлению. Рассказывает сбивчиво, явно смущаясь под добрыми взглядами сослуживцев. Затем лейтенант Тимошенко выполняет все действия сам. Выполняет ловко, красиво, непринужденно, явно лучше солдата, но хвалит все же Малеванного.

— Смотрите за мной внимательно, — говорит он. — Вот левая рука, вот правая, вот положение корпуса, вот ноги в момент отталкивания от борта. Итак, я лечу...

Каретки несут командира легко и ровно.

— Теперь, когда земля близко, сосредоточьтесь на приземлении, — продолжает он после того, как застыл на тросах в подвесной системе.

Так же ловко он и приземляется. Все с восхищением следят за офицером. Следят и верят, что скоро они тоже будут столь же мастерски работать на тренажере. Желание у них есть, настойчивость и упорство тоже. Опытные командиры, такие, как лейтенант Алексей Тимошенко, помогут. Станут и новобранцы настоящими воздушными бойцами.

«ИДУ НА ПЕРВЫЙ!»

ПРЕДРАССВЕТНЫЙ туман еще окутывал зелень деревьев, а солнце, только что всплывшее из-за леса, быстро расплавляло его на открытых местах. Первое, что сделали молодые солдаты после подъема, — прослушали сводку погоды. На сей раз синоптики не ошиблись: погода, действительно, выдалась словно по заказу.

Рядовой Сергей Карпухин, бывший слесарь одного из заводов Ворошиловграда, поднимает голову, смотрит в небо. Тяжелый парашют за спиной непривычно тянет вниз, а солнце слепит глаза.

— Поддержите, поддержите, а то упадет от страха, — подтрунивает над Сергеем рядовой А. Руденко. Но шутка не встречает поддержки. Солдатам не до смеха: первый армейский прыжок с парашютом. А для таких, как комсомолец Сергей Карпухин, и вообще первый в жизни.

Сержант Евгений Тихий, заместитель командира взвода, неторопливо проходит среди молодых солдат и почти каждому повторяет:

— Не волнуйтесь. Просто надо сосредоточиться, вспомнить, как учили вас отделяться от самолета, как после прыжка действовать...

Рядовой Карпухин внимательно слушает слова сержанта, а у самого невольно подкатывает к сердцу плотный, щемящий комочек. Но он справляется с волнением, бодро бросает товарищам, остающимся в ожидании очередного самолета: «Иду на первый!»

А в ответ, как студенту: «Ни пуха, ни пера!» Кто-то добавляет:

— Мягкого приземления!

Ровная цепочка десантников быстрым шагом движется к самолету. Каждый занимает свое место. Выпускающий лейтенант А. Тимошенко хозяйским глазом осматривает все ли на месте, как уселись. Потом всматривается в лица молодых. Сергей Карпухин видит, как офицер притрагивается к плечу рядового Михаила Алимова, улыбается, подбадривает его.

Стремительно завращался винт, самолет плавно тронулся, поднимая за собой клубы песка. Новички уставились в иллюминаторы, взглядом провожая землю.

— ЗАЦЕПИТЬ КАРАБИНЫ! — перекрывая гул мотора, командует лейтенант, встает, делает пояснительный жест рукой. Проходит по кабине, заправляет вытяжные веревки под верхние резинки парашютных ранцев. Проверяет, правильно ли зацеплены карабины.

За иллюминаторами, теперь уже далеко внизу, плывет, медленно поворачиваясь, изрезанная морщинами дорог и оврагов земля. Где-то в стороне блестит на солнце «блюдце» небольшого озера.

Несколько минут полета позади. Из пилотской кабины к двери проходит борттехник. Надевает парашют и ждет сигнала пилота.

Затихает гул мотора.

— Приготовиться!

Рядовые В. Торяник, М. Алимов, А. Кияницкий, С. Карпухин встают. Руки — на вытяжные кольца. Поворот к двери. Взгляды прикипели к табло. Предельное напряжение. У некоторых — бисеринки пота на лбу.

Борттехник приоткрыл самолетную дверь. За бортом — бурлящая река воздуха.

Наконец вспыхнул зеленый и...

— Пошел!

Мимо лейтенанта Тимошенко мелькают только лица. Кидается в ревущий проем Торяник, вслед летят, что-то прокричав, Алимов, Кияницкий. За ними исчезает в прямоугольнике двери рядовой Карпухин.

Сердце на какое-то мгновение замерло, но могучий воздушный поток подхватывает солдата словно щепку, отбрасывает от самолета. Стабилизирующий парашют «тянет» за ворот, не дает кувыркаться. Карпухин старается сосредоточиться на одном — на отсчете трехзначными числами секунд «стабилизированного падения». На пятом счете надо рвануть кольцо. Секунда... Две... Три... И вот вырвался на свободу основной парашют. Купол вмиг вспыхнул в лучах солнца, и сразу стало надежно, спокойно и тихо.

ДЕСАНТНИК оглядывается вокруг. Под ногами зеленая поляна переливается на солнце, колышется под ленивым ветром трава, и с высоты кажется, что земля дышит. Она сейчас в длинных утренних тенях. По горизонту — рощица с приткнувшимися к ней автомобилями. В небе — рокот «Аннушки», да белые бутоны парашютов приближаются к земле. Обычное, будничное утро тренировочных прыжков.

Но Сергею все это кажется необычным, захватывающим зрелищем — ведь он впервые видит землю из-под купола парашюта. До чего же хорошо! Как диковинно тихо после недавнего рева и грохота.

Он щурится от солнца, пронизывающего стропы, слышит где-то рядом песнь жаворонка. Земля приближается. Смутно различимая при выброске из самолета, она сейчас просматривается до мельчайших подробностей, все быстрее притягивает к себе.

Слегка подтянувшись на стропах, Карпухин отдается толчку и тут же валится на бок. Запахи прогретой земли, пыльца цветов щекочут ноздри. По натяжению строп Карпухин понял, что ветра почти нет и купол погас, вскочил и принялся собирать парашют.

— Эгей! — прокатилось от леса. Крик повторился раз, другой. Кто-то, наверное, кричал от радости. Сергей взглянул в небо, где, как огромная гирлянда, высвечивались в голубизне парашюты его однополчан, с которыми он делит трудность солдатских дорог. И сегодня вместе со своими товарищами он успешно сдал очередной экзамен. Сегодня, можно сказать, родился он как десантник. Одержана победа над собой. Совершен первый в жизни прыжок с парашютом.

Собрав парашют, рядовой Карпухин неторопливо, как ходят люди, знающие цену твердым шагам по земле, направился к пункту сбора. Там его ждал заслуженный сине-золотистый значок.

Гвардии старший лейтенант
В. ФОМИЧЕВ

Читайте в следующем номере

- **ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР**
  На страже неба Отчизны
  Атакуют Пе-2
  Быть похожими на героев войны.
- 30 ЛЕТ ПОБЕДЫ
  Советская авиация в разгроме японских милитаристов.
- **VI ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР**
  Старты авиационных спортсменов.
- НА РОДИНЕ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ
  Передовики соревнования Донецкого аэроклуба.
- **СИГНАЛ НА РАССВЕТЕ**
  Учения воздушных десантников.
- ЮБИЛЕЙ АВИАЦИОННОГО КОНСТРУКТОРА
  К 75-летию А. И. Микояна
- **САМОЛЕТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**
- ЧЕРТЕЖИ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ



СОРОКОВОЙ...

Спортивными комиссарами зарегистрирован сороковой рекорд, установленный советскими летчиками на турбовинтовом самолете Ан-22, созданном в конструкторском бюро под руководством лауреата Ленинской премии О. К. Антонова.

Первые двенадцать рекордов были внесены в таблицу Международной авиационной федерации (ФАИ) 27 октября 1966 года. Тогда экипаж, возглавляемый командиром корабля И. Давыдовым, поднял на высоту 6600 м гигантскую машину с максимальным грузом 88103 кг. В том же полете зарегистрировано еще одиннадцать рекордов высоты с коммерческим грузом 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80 и 85 тонн.

Ан-22 перекрыл в то время официальный мировой рекорд грузоподъемности, принадлежавший американскому военному летчику Д. Томпсону на 34624,5 кг. Высота была перекрыта на 4600 м.

В канун празднования 50-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции 26 октября 1967 года Ан-22 вновь продемонстрировал свою богатырскую силу. На борту был опечатан груз в 100444,6 кг, а самолет поднят на 7848 м. Вел машину все тот же И. Давыдов.

В полете было установлено пятнадцать мировых рекордов по классу самолетов с турбовинтовыми двигателями. Причем двенадцать из них улучшили прежние показатели, а три регистрировались впервые: грузоподъемность на высоту 7848 м 90,95 и 100 тонн.

Десять мировых рекордов установлены на самолете Ан-22 экипажем, возглавляемым командиром корабля М. Попович.

19 февраля 1972 года самолет с 50 тоннами груза покрыл расстояние в 2000 км со средней скоростью 593,318 км/час. Пять рекордов в одном полете: скорость на 2000 км с коммерческим грузом 30, 35, 40, 45 и 50 тонн.

Через день М. Попович вела свою машину с таким же грузом на 1000 км. На этот раз средняя скорость была еще выше — 608,449 км/час. Еще пять рекордов скорости с коммерческим грузом 30, 35, 40, 45 и 50 тонн.

Два рекорда Ан-22 зарегистрированы в 1974 году. 21 октября при полете по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 30 тонн достигнута средняя скорость 593,283 км/час. Экипаж возглавил С. Дедух.

Через три дня воздушный корабль, ведомый Ю. Романовым, с грузом уже в 35 тонн покрыл тот же маршрут со средней скоростью 588,639 км/час.

На счету «Антея» — так назван самолет за его богатырскую силу — это был тридцать девятый мировой рекорд.

И вот — сороковой! Ранним утром 16 апреля нынешнего года всех, кто находился на подмосковном аэродроме, вновь оглушил рев четырех двигателей, суммарная мощность которых шестьдесят тысяч лошадиных сил. На борту корабля 40 тонн. Надо было с этим грузом показать максимальную скорость на пятитысячекилометровом замкнутом маршруте.

Погода выдалась сложная: боковой ветер на взлете, почти сплошная облачность, болтанка и сильный встречный ветер на обратном пути. Все это создавало экипажу большие затруднения. Но командир корабля Г. Пакилев уверенно держит штурвал. Ему помогают второй пилот Н. Шибаев, штурман А. Замота, бортинженер И. Шорохов, ведущий инженер В. Ясинавичус, борттехник А. Смирнов, бортрадист А. Яблонский.

Когда Ан-22 опустился на аэродроме, спортивные комиссары подсчитали: средняя скорость полета — 584,042 км/час. С такой скоростью сорокатонный груз на расстояние в пять тысяч километров никем, никогда еще не перевозился.

Материалы полета посланы в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для регистрации достижения в качестве мирового рекорда. Для Ан-22 — сорокового!

Н. БАЛАКИН

На снимке экипаж Ан-22 после выполнения рекордного полета (слева направо): штурман А. Замота, бортрадист А. Яблонский, спортивный комиссар В. Абрамычев, командир корабля Г. Пакилев, второй пилот Н. Шибаев, бортинженер И. Шорохов, борттехник А. Смирнов, ведущий инженер В. Ясинавичус.

Фото Н. ПРИВАЛОВА

В честь 30-летия Победы

14780 МЕТРОВ СВОБОДНОГО ПАДЕНИЯ!

Новый мировой рекорд советских парашютистов

Кто-то тихо постучал в дверь, словно боясь разбудить.

— Пора, — это голос Петриченко.

Половина второго. По привычке взглянула в окно — как погода? Вчера дул такой сильный ветер, что о прыжках и речи не могло быть. А теперь? Невероятно, но за окном тишина. Освещенные уличными фонарями спокойно спят тополя — не колышется ни один листок. И высота есть — все небо в ярких узорах звезд. Отлично! Значит сегодня работаем.

Спортсмены - парашютисты долго ждали этого дня. Ему предшествовала трудная и упорная работа. Прежде всего надо было проверить, переносит ли организм умеренное кислородное голодание... Правда, пятеро из десяти уже побывали в стратосфере, испытали леденя-

Рекордсмены мира (слева направо): А. Молодцов, Ю. Кудряшов, А. Петриченко, Е. Мамаев, Е. Андреев, Р. Королев, Б. Попов, В. Катков, В. Бессонов, А. Чесноков.

Фото М. ЗОЛОТАРСКОГО



щий ее холод и огромную скорость падения, любовались необычными красками земли и неба. Но тогда высота была чуть больше 13 тысяч метров. Теперь они намереваются покорить 15-километровый рубеж. И все, кто уже прыгал и кто только собирается, проходили подготовку с самого начала. Первая ступень — барокамера. Подъем на 5 тысяч метров. Время прохождения на этой высоте — 30 минут без кислородной маски. Строгий контроль врачей, специальными приборами фиксируется работа сердца, пульс, измеряется кровяное давление... Потом «школа» дыхания под избыточным давлением. И снова барокамера — подъем на высоту 16 километров. Теперь уже в специальных высотных костюмах, в парашютном снаряжении. Наземные тренировки чередуются с прыжками. И каждый раз проверяется подгонка обмундирования, парашютного снаряжения, кислородного оборудования. Все должно быть отрепетировано, изучено, учтено...

И вот последняя проверка. Начинают медики.

— Как самочувствие?

— Как всегда, отличное!— улыбается Евгений Николаевич Андреев. Его имя хорошо известно любителям авиации. Это он в ноябре 1962 года совершил небывалый в истории прыжок из стратосферы с высоты более 25 километров. Это он десятки раз катапультировался с разных самолетов, выстреливался на больших и малых высотах, разных скоростях полета — испытывал все новое, чтобы изучить пути для безопасного покидания летательных аппаратов при авариях в воздухе. «За образцовое выполнение заданий по испытанию авиационных спасательных средств и проявленные при этом мужество, отвагу и героизм майору Евгению Николаевичу Андрееву присвоить звание Героя Советского Союза...» (Из Указа Президиума Верховного Совета СССР). Полковник Е. Андреев и теперь всегда там, где труднее.

Врач измеряет кровяное давление, пульс... В специальном журнале записываются данные. Напротив фамилии Андреева легла запись: допущен к прыжку. Следующий Королев... Петриченко... Чесноков... И у всех — допущен...

●

А на востоке лишь занималась заря. Закутавшись в чехлы, дремлют самолеты. Только возле одного деловито суетятся люди. Идет подготовка машины к вылету.

В огромном салоне как-то пусто — лишь десять сидений по бокам: пять напротив пяти. Спортсмены, облаченные в высотные костюмы, меховое обмундирование, парашютное снаряжение, заняли свои места.

Ребят не узнать. Они изрядно «пополнели»: к их собственному весу добавилось еще килограммов по 50. Вокруг них хлопочут спортивные комиссары: прикрепляют барографы, которые покажут весь путь парашютиста — высоту покидания самолета, расстояние свободного падения, высоту раскрытия парашютов... Инженеры подключают кислородное оборудование. Теперь спортсмены, закрыв гермошлемы, проходят десатурацию: дышат чистым кислородом, чтобы вытеснить азот из крови и избежать его выделения на больших высотах. Первым отделяться будет опытный парашютист, мастер спорта Валерий Катков.

— Ну как? — спрашиваю его.

Он поднимает большой палец вверх — значит «отлично» — и улыбается. Валерий начал заниматься спортом 18 лет назад в Московском городском аэроклубе ДОСААФ. Затем проходил службу в Воздушнодесантных войсках. Неоднократный победитель различных соревнований, рекордсмен мира. На его счету 2112 прыжков. Теперь он несет службу в Военно-Воздушных Силах.

За ним сидит заслуженный мастер спорта Александр Петриченко — представитель Воздушнодесантных войск. Он — участник двух комплексных экспедиций на Памир — приземлялся с парашютом у подножий пика Коммунизма (6100 м) и пика Ленина (7100 м). За мужество и смелость, проявленные во время прыжков на Памир, А. Петриченко награжден медалью «За отвагу». Его имя занесено в «Книгу почета» ЦК ВЛКСМ.

Рядом с Петриченко — мастера спорта Рем Королев, Борис Попов, Александр Молодцов. Все они с детства мечтали стать парашютистами, но по разным причинам смогли осуществить свою мечту, когда им было за тридцать. Теперь у каждого более тысячи прыжков.

Самый молодой в группе — мастер спорта Юрий Кудряшов, воспитанник 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ. Пройдя отличную школу в Воздушнодесантных войсках, он снова вернулся в свой родной клуб, работал инструктором. Но Юрий скоро понял, что его призвание — служба в армии. Он обратился в военкомат. Его просьба была удовлетворена, и Кудряшова направили в Военно-Воздушные Силы. Самый же старший в группе — Евгений Мамаев. Скоро ему исполнится 50 лет. Е. Мамаев долгое время летал штурманом и одновременно тренировался в прыжках с парашютом, стал мастером спорта, совершил более 1600 прыжков.

Почти три тысячи раз поднимался в небо и возвращался на землю под куполом мастер спорта Владимир Бессонов. Он — участник прыжка на Памир, на пик Коммунизма. Многократный рекордсмен мира. Свой богатый опыт В. Бессонов передает молодым, подготовил не один десяток мастеров парашютного спорта. Награжден орденом Красной Звезды.

Мастер спорта Александр Чесноков начал свой спортивный путь в Алмаатинском авиаспортклубе ДОСААФ. Теперь несет службу в Воздушнодесантных войсках. Совершил около трех тысяч прыжков — семь из них закончились мировыми рекордами.

Выпускает группу — заслуженный мастер спорта Е. Андреев.

●

4 часа 30 минут. Последние рукопожатия — и в салоне остается только десятка отважных.

4 часа 37 минут. Самолет Ил-76 с надписью «Аэрофлот» уходит навстречу солнцу.

А через час красными тюльпанами встретила волжская степь героев неба. Они вернулись с высоты усталыми, но счастливыми. И снова рукопожатия, поздравления, поцелуи.

— Как там, на высоте?

— Особое впечатление, — рассказывает Молодцов, — оставила разгерметизация кабины, когда пересекли 15-километровый рубеж — как будто пару напустили: ничего не видно. Через несколько секунд все рассеялось и мы медленно пошли к люку.

— Запомнилось отделение. Ждали, что сильно ударит встречный поток, ведь истинная скорость полета почти 800 километров в час (приборная около 350 км/час), но оказалось вовсе не страшно, даже ничего не почувствовал, — смеется Чесноков.

— А какая необычная скорость падения! Вот где быстро можно комплекс «крутить». Малейшее неточное движение и тут же закручивает в штопор, да с такой скоростью, что трудно остановить...

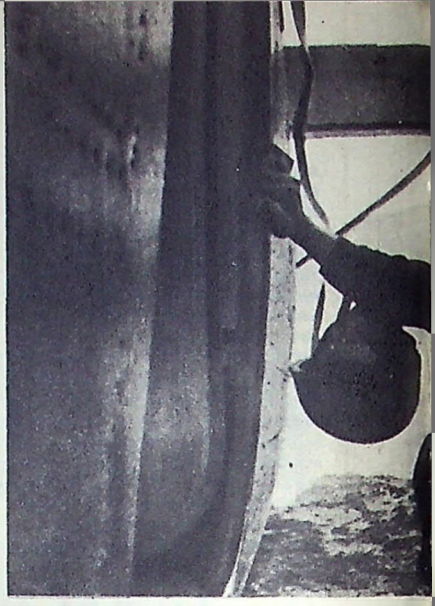
Сколько впечатлений... И ни слова о том, как трудно было. Падать со скоростью более 100 м/сек при температуре минус 60 градусов, когда компенсирующие костюмы, парашютное снаряжение, различные приборы сковывают действия, — очень нелегко. И преодолеть это могут только сильные люди.

Спортивные комиссары Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова А. Сидоренко и В. Швыряев вместе с судьей международной категории И. Лисовым проверили барографы, высчитали записанные ими данные. Итак, спортсмены-парашютисты Военно-Воздушных Сил Е. Андреев, Р. Королев, А. Молодцов, В. Катков, В. Бессонов, Б. Попов, Ю. Кудряшов, Е. Мамаев и Воздушнодесантных войск — А. Петриченко и А. Чесноков, покинув самолет на высоте 15386 м (средний результат всей десятки), раскрыли свои парашюты в 606 м от земли. 14780 метров свободного падения! Это новый мировой рекорд, превышающий прежнее достижение больше чем на 900 метров!

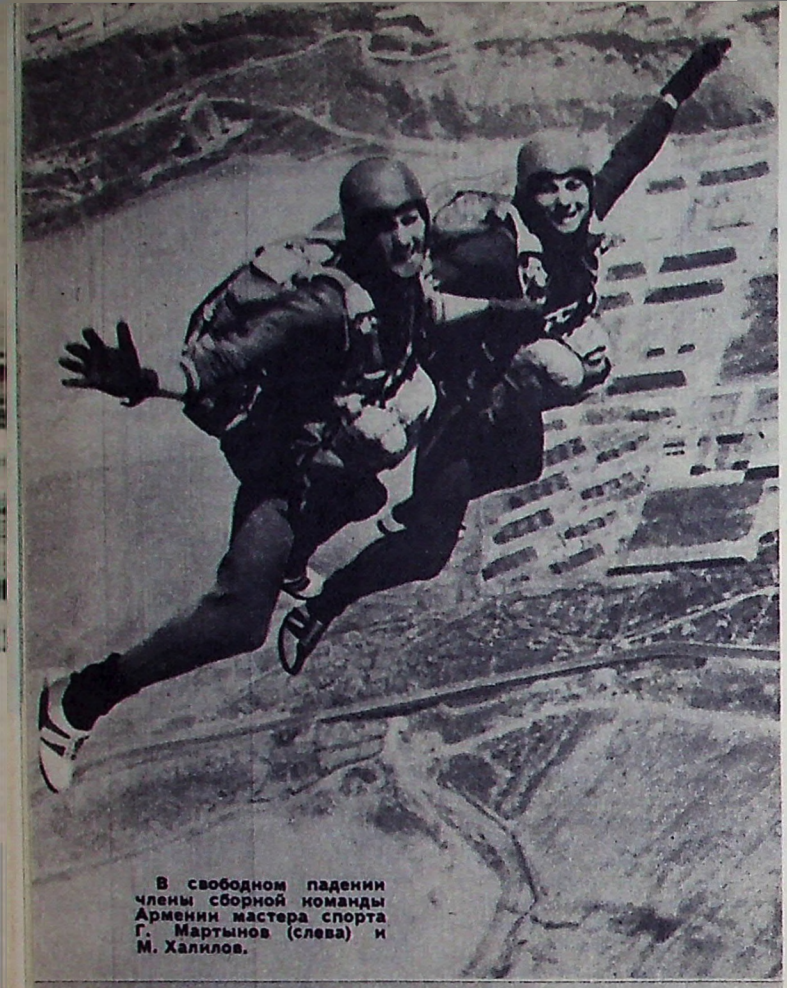
Бэта ВАСИНА,
мастер спорта

VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР 1975

В НЕБЕ АРМЕНИИ



И снова в самолет... на очередной прыжок.

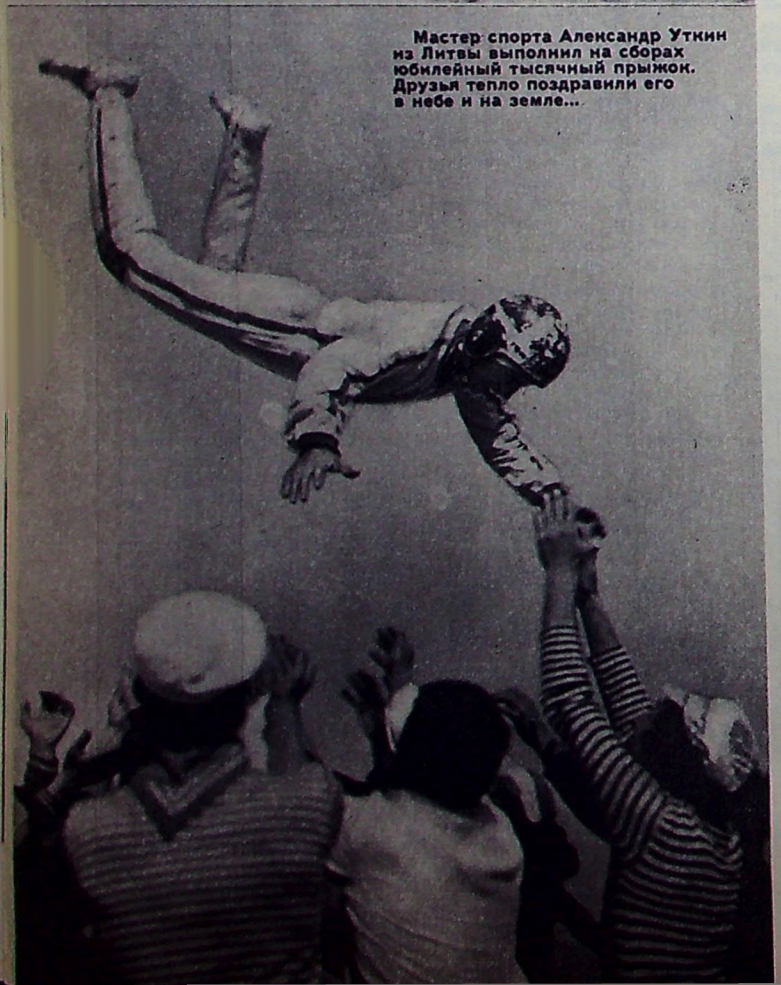


В свободном падении члены сборной команды Армении мастера спорта Г. Мартынов (слева) и М. Халилов.



1





Мастер спорта Александр Уткин из Литвы выполнил на сборах юбилейный тысячный прыжок. Друзья тепло поздравили его в небе и на земле...



3



1. Еще секунда... и спортсмен поразит цель.

2. Руководитель команды Литовской ССР П. Брунза и начальник Ереванского авиаспортклуба Г. Григорян обсуждают планы совместной работы.

3. Тренер сборной команды Армении мастер спорта В. Карапетян дает последние наставления своим ученикам.

4. Работа спортсменов в свободном падении фиксируется тренером на земле.

5. Тренер и член сборной команды Горьковской области Николай Коломенский.

Фото В. РУБАНА





Рекордсменки республики (слева направо) Янина Брунзене, Юрате Мицкевичуте-Уткинене и Людмила Капустина.



Тепло и радушно встретили армянские парашютисты своих товарищей по спорту, прибывших из Литвы и Горького. Отличная, поистине парашютная погода и гостеприимство хозяев настраивали участников сборов на плодотворную работу. А планы намечались большие: отшлифовать технику выполнения фигур, улучшить общую физическую подготовку, повысить точность приземления, а в конце сборов — провести соревнования.

Из Горького прибыло 10 спортсменов. Среди них опытные мастера Фольман, Коломенский, Тарасова, Сазанов, а также молодые парашютисты, которым еще предстоит завоевать право защищать честь своего родного клуба на зональных соревнованиях Спартакиады.

В команде Литвы — неоднократные рекордсмены и чемпионы республики и Прибалтийских соревнований мастера спорта Альгимантас Груздис, Людмила Капустина, Гинтаутас Варнагирис, кандидат в мастера Янина Брунзене. Лучших своих парашютистов собрал на летном поле и тренер сборной Армении мастер спорта Владимир Карапетян.

— Наши парашютисты, — говорит заместитель председателя ЦК ДОСААФ Литвы по авиации П. Брунза, — впервые весной поработали так плодотворно. Каждый член сборной совершил по 60—70 прыжков, большинство из них с 30-секундной задержкой раскрытия парашюта. За этот короткий период они заметно повысили свои результаты. Об этом свидетельствуют и установленные республиканские рекорды. Мы очень благодарны работникам ЦК ДОСААФ Армении и авиаспортклуба за гостеприимство, ну, а когда наши друзья приедут в Вильнюс, мы постараемся ответить тем же.

В конце сборов состоялись дружественные соревнования, посвященные 30-летию Победы. Кроме упомянутых команд во встрече приняли участие спортсмены из Рязани, Ставрополя, Кировабада.

Среди призеров Тарасова (Горький), Брунзене, Мицкевичуте-Уткинене, Капустина (Литва), Мартынов (Армения). В командном зачете победу одержали парашютисты Литовской ССР.

— Эти сборы и соревнования — отличная школа перед зональными и республиканскими стартами VI летней Спартакиады народов СССР, — говорит тренер сборной команды Горьковской области А. Коломенский. — Они нас многому научили.

В. РУБАН

Еще раз о

ПРИБЛИЖАЕТСЯ время массовых соревнований по парашютному спорту: от небольших по масштабу внутриклубных до значительных — республиканских и всесоюзных. Итог работы спортсменов, их тренеров за 1975 год будет подведен на финальных соревнованиях Спартакиады народов СССР, которые состоятся в августе в столице Литовской ССР.

В начале учебного года все авиационные организации ДОСААФ составили планы подготовки парашютистов всех категорий. Один из важнейших разделов этих планов — обеспечение безопасности полетов и прыжков.

Проанализировав работу клубов, следует отметить, что в некоторых организациях еще не изжиты травматизм, недисциплинированность, по вине инструкторов и спортсменов имели место отказы парашютов.

В этой статье разберем некоторые случаи, когда спортсменам во время прыжка пришлось вводить в действие запасной парашют (при отказе основного) или он был раскрыт при помощи страхующего прибора.

В Могилевском авиаспортклубе ДОСААФ спортсмен выполнял первый прыжок со стабилизацией падения. После отделения от борта самолета в момент выдергивания фалом гибкой шпильки, она поломалась и осталась внутри прибора. Естественно, ППК-У на нужной высоте не сработал и не раскрыл основной парашют. В Сумском аэроклубе из-за неисправности страхующего прибора тоже не был введен в действие основной парашют.

Анализ показал, что в этих организациях вопросам эксплуатации страхующих приборов не уделялось должного внимания. Инструкторский состав отнесся формально к исполнению своих обязанностей, тщательно не проверял исправность деталей парашютного снаряжения, то есть не выполнил требований первого этапа укладки парашютов. В Могилевском авиаспортклубе не была обнаружена неисправность гибкой шпильки, в Сумском — страхующего прибора, в котором произошла деформация внутреннего механизма из-за небрежной погрузки и разгрузки парашютов. Надо также помнить, что каждое

Советы участнику финальной встречи

Пилотаж



Условное изображение пилотажного комплекса.

Самолетные соревнования VI Спартакиады народов СССР, посвященные 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, подходят к своему завершению. Состоялись старты в клубах, зонах, республиках. Но впереди самая ответственная встреча спортсменов-летчиков — всесоюзные финальные соревнования. Они определят, кто же будет победителем в личном зачете, кому достанется главный командный приз — кубок Центрального комитета ДОСААФ СССР.

Спортивная борьба ожидается напряженной, а предполагаемое участие в ней членов сборной команды страны по высшему пилотажу безусловно поднимет уровень оценок, который, как правило, бывает ниже, если сборная не участвует в соревнованиях.

Как известно, на всесоюзных соревнованиях 1974 года летчиков сборной не было, и результаты оказались ниже чем в 1973 году. Вот таблица показателей первых пяти мест.

Места	Количество очков			
	мужчины		женщины	
	1973	1974	1973	1974
I	1589	1429	1528	1386
II	1586	1394	1445	1362
III	1531	1390	1424	1341
IV	1490	1379	1408	1324
V	1478	1377	1400	1315

В 1973 году за комплекс было начислено максимально 1650 очков, тогда как в 1974 году — 1630.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что многие спортсмены-летчики даже при выполнении простейшего пилотажного комплекса допускают грубые ошибки.

В этой статье мне бы хотелось дать некоторые советы тренерам, спортсменам и судьям, призванным на соревнованиях сказать последнее слово.

В пилотажный комплекс (см. рис.) входят девять фигур: переворот, восьмерка вертикальная с полубочками на линии восхождения 45°, полупетля, штопор

безопасности прыжков



приземление спортсмена на песчаный грунт не исключает возможности попадания песчинок внутрь прибора, что может привести к его отказу. Поэтому спортсмены и инструкторы во время подготовки парашюта для очередного прыжка должны обязательно проверить, исправно ли действуют страхующие приборы.

Руководителям авиационных организаций следует выделить (где это не сделано) специальные комнаты-лаборатории для хранения и проведения регламентных работ страхующих приборов и замков. В 1974 году по этой теме были организованы специальные сборы с инструкторским составом клубов, где подробно изучали правила эксплуатации парашютных приборов, замков и как их ремонтировать.

В Запорожском аэроклубе во время прыжка с парашютом Т-4-4М использовали деформированный шаровой вытяжной парашют (площадь миделя 0,18 м²), который изъят из эксплуатации еще в 1972 году. Это привело к тому, что в момент раскрытия вершина чехла закрутилась вместе с куполом. Конечно же, чехол не сошел с купола.

В Усть-Каменогорском авиаспортклубе спортсмен выполнял первый прыжок со стабилизацией падения с парашютом Д-1-8. После раскрытия ранца и стягивания чехла со стабилизирующего парашюта шип кнопки двухконусного замка, который оказался незастегнутым, был затянут под слабину троса вытяжного кольца двойной ранцевой резиной верхнего клапана. Во время выдергивания кольца шип кнопки под давлением троса переместился в корпус двухконусного замка и заклинил его. Левая силовая лента из замка не вышла, вследствие чего стабилизирующий парашют не смог стянуть чехол с основного купола.

С первого взгляда — мелочь, но в парашютном спорте нет мелочей, все надо выполнять строго по инструкциям и наставлениям, ведь небо не прощает даже малейшей ошибки.

В Свердловском авиаспортилубе при раскрытии парашюта произошла самопроизвольная отцепка замка ОСК-Д. Вина тут и спортсмена, и особенно, инструктора, выпускавшего его из самолета. Спортсмен не проверил свое снаряжение, а инструктор не заметил, что у парашютиста замок ОСК-Д снят с предохранителя.

Еще раз напоминаем: инструктор, находящийся на борту самолета, перед отделением каждого парашютиста должен убедиться в том, что карабин вытяжного фала правильно зацеплен за специальный трос, а фал не проходит перед лицом спортсмена, замки ОСК (ОСК-Д) поставлены на предохранитель, что спортсмен правильно изготовился и прыжку, — только тогда выпускающий может разрешить ему покинуть самолет.

Сейчас самый разгар прыжков, клубы готовят спортсменов-разрядников, тренируются перед Спартакиадой сборные команды. Поэтому главная наша задача сделать все, чтобы не было в клубах ни единой предпосылки к летным происшествиям. И это зависит от вас — работники клубов, и от вас — спортсмены. Только общими усилиями, тщательной подготовкой к каждому прыжку можно добиться успеха.

В. ВОЛКОВ,
старший инспектор-летчик
ЦК ДОСААФ СССР

должен быть красивым

(один виток), переворот на горке с углом 45°, петля Нестерова, переворот на горке с углом 45°, управляемая горизонтальная бочка, горизонтальная восьмерка с креном 55—60°.

Оценивается: качество выполнения отдельных фигур, слаженность (ритмичность) комплекса, выдерживание места и высоты пилотажа.

Укажем на характерные, наиболее часто допускаемые спортсменами ошибки при выполнении фигур, которые приводят к искажению пилотажного рисунка.

На перевороте спортсмены создают крен относительно заданной плоскости, который возникает при неточном прекращении вращения самолета относительно продольной оси. Ошибка влечет за собой и другую — отклонение на выводе от установленного направления.

Самая сложная фигура, входящая в комплекс, — вертикальная восьмерка с полубочками. Необходимо четко выполнять такие элементы, как направление ввода, величина углов на линиях восхождения. Ошибки по крену на полубочках приведут к отклонению на выводе. При оценке фигуры судьи обязаны учитывать возможные ошибки в выполнении каждого элемента. Так, например, разница в радиусах петель повлечет снижение оценки на 1—2 балла.

Выполняя полупетлю, нельзя допускать потери скорости и зависания. Это искажает рисунок, а следовательно снижает оценку фигуры на 0,5—2 балла. Если вывод окажется со снижением, то за каждые 5° отклонения от направления оценка уменьшится на 1 балл. Ввод в фигуру производится по ветру. Поэтому легко допустить большой расход места пилотирования, т. е. отклониться от центра зоны к ее границе. Спортсмен стремится исправить ошибку «затягиванием» полубочки. А это приводит к существенному искажению рисунка.

Часто допускается отклонение от направления при выводе самолета из штопора. Эту ошибку можно объяснить, во-первых, тем, что спортсмен не наметил четкого ориентира, а во-вторых, он не учитывал запоздания самолета вследствие его инерционности.

Выполняя переворот на горке, летчик должен четко выдержать угол 45° и скорость, зафиксировать линию восхождения, сделать полубочку и плавно, не перетягивая ручку, вывести самолет из фигуры. Неточность по крену приведет к потере направления на выводе.

Кажется, не сложная фигура — петля Нестерова. Однако у большинства спортсменов она получается не круглой, а овальной, вытянутой. Бывают и такие отклонения, как разница в высоте ввода и вывода. В зависимости от степени ошибки оценка качества фигуры может быть снижена на 1—2 балла.

Выполняя бочку, необходимо следить за направлением вывода. Иногда фигура получается со снижением. Это искажает ее рисунок.

Завершается комплекс горизонтальной восьмеркой. Она будет четкой и красивой, если выдержаны крен 55—60° и постоянная скорость движения капота по горизонту. В этом случае виражи получаются одинаковыми. Выполнение виражей со снижением или набором высоты (иногда допускаются обе эти ошибки) искажают рисунок фигуры. Часто летчик для уточнения места пилотирования преднамеренно изменяет крен и радиус виража. В любом случае судьи должны снижать оценки за эти ошибки.

Каждый спортсмен стремится показать на соревнованиях четкий, красивый рисунок фигур. Достигается это прежде всего высокой техникой пилотирования. Необходимо четко представлять режимы полета и последовательность работы рулями, уметь правильно распределять внимание, четко фиксировать начало и конец каждой фигуры, элементы фигур, ритмично увязывая все это в комплексе. В этом — основа красивого пилотажа.

Спортсмены-летчики должны обратить самое серьезное внимание на то, как располагать комплекс в пилотажной зоне при различных условиях (в безветренную погоду, при ветре), твердо выдерживать установленные высоты.

Отличная техника пилотирования, высокая дисциплина, четкая организация соревнований, квалифицированное и объективное судейство — залог успешного проведения соревнований, способствующих улучшению военно-патриотического воспитания молодежи, повышению спортивного мастерства летчиков, обмену опытом техники пилотирования спортивных самолетов, популяризации и дальнейшему развитию самолетного спорта в СССР.

Ю. ТАРАСОВ,
мастер спорта СССР,
судья международной категории

Верность мечте

К 80-летию со дня рождения П. О. Сухого



Генеральный конструктор Павел Осипович Сухой, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий.

...СОЛНЕЧНЫЙ ИЮЛЬСКИЙ ДЕНЬ. Легкий ветерок колышет флаги, плакаты, транспаранты. Подмосковный аэродром Домодедово заполнен зрителями. Их внимание приковано к стоящему на старте серебристому самолету. Через минуту из-под его крыльев вырвались языки пламени. До зрителей дошел гул двигателя. Истребитель рванулся вперед и вскоре уже оторвался от полосы. Его взлет был похож на старт крылатой ракеты. Таким запомнился всем, кто присутствовал на авиационном параде 9 июля 1967 года, сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик Су-7.

За взлетом внимательно следил седой, с высоким лбом мыслителя, пожилой человек с двумя звездами Героя Социалистического Труда на груди. Его идеи, мысли, труд сотен людей воплощены в этой машине. И, видимо, сейчас, в день воздушного парада, посвященного 50-летию Великого Октября, он вспомнил и дни работы над машиной, и каждый год своей жизни.

А прошло их немало, и отданы они любимому делу — созданию новых самолетов. Вспомнился и первый увиденный им в воздухе самолет, не из тех, многих, спроектированных им, Павлом Сухим... На том самолете летчик сидел под верхним крылом в окружении бесчисленных реек и тросов. Его хвостовое оперение было так велико, что группе юношей, в которой был и он, гимназист Сухой, с большим трудом удалось определить, где нос, а где хвост самолета. Но неуклюжий летательный апарат сразу захватил воображение: родилась мечта! Юноша начал искать и внимательно читать литературу об авиации, о летательных аппаратах.

1914 год. Успешно закончена гимназия. В руках — аттестат зрелости. Сухой понимал: чтобы строить самолеты, нужно еще учиться. Но где можно получить знания о новой, только что зарождающейся области науки и техники? Этого юноша еще не знал. А на семейном совете отец, учитель в небольшом белорусском городе, сказал: мне очень хочется, чтобы ты, Павел, закончил университет.

В том же, 1914 году Павел Сухой стал студентом физико-математического факультета Московского университета. Воля отца выполнена. Но подогреваемая сообщениями о постройке в России и за рубежом новых типов самолетов, о полетах Нестерова, Уточкина и других первых покорителей неба, мечта самому поработать в только недавно начавшей развиваться новой отрасли науки и техники отнюдь не пропала, а все настоятельнее требовала действия. Сухой узнал, что в Московском высшем техническом училище профессор Николай Егорович Жуковский регулярно читает лекции об авиации, руководит интересными научно-исследовательскими работами в этой области. Через год студент университета Павел Сухой стал студентом Московского высшего технического училища.

— Из вас выйдет отличный котельщик! — сказал Сухому профессор Щеголев, рассматривая его курсовой проект. — Готовьтесь к большой работе в этой важной области техники.

— Спасибо, профессор, за добрые слова и пожелания, но я хочу посвятить свою жизнь авиации.

— Несерьезно это, молодой человек,— с явным неудовольствием заметил профессор. — Авиация — это лишь экзотический вид спорта. Еще раз советую заняться вам котельным делом.

Нужна была крепкая вера в большое будущее авиации, чтобы еще тогда, когда она делала первые шаги, твердо решить посвятить ей свои силы. С каждым днем занятий в училище и работы чертежником в аэродинамической лаборатории вера перерастала в убежденность: жизненный путь избран правильно.

Мировая война... Мобилизовали в армию и студентов. После окончания в 1916 году школы прапорщиков Сухого отправили на фронт. И лишь победа Великой Октябрьской социалистической революции позволила ему вновь поступить в МВТУ, заняться любимым делом.

Успешно защитив дипломный проект— одноместный самолет-истребитель (руководителем проекта был Андрей Николаевич Туполев), Павел Сухой поступил в начавший развертывать свою деятельность Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Под руководством начальника его самолетного отдела А. Н. Туполева молодой инженер быстро накапливал практические знания, приобретал конструкторские навыки. Стиль работы отдела, вся обстановка помогала Сухому обогащать и теоретические знания, приучала к смелым решениям технических задач, настойчивости в преодолении трудностей.

Старательному, быстро схватывающему суть инженерного решения молодому конструктору вскоре поручили возглавить бригаду, которая под общим руководством А. Н. Туполева начинала проектировать цельнометаллический истребитель. Через год напряженной работы новый самолет поднялся в воздух. Летчики-испытатели М. М. Громов, А. Ф. Анисимов и А. Б. Юмашев дали ему высокую оценку. Истребитель, получивший обозначение И-4 (АНТ-5), в 1927 году приняли в серийное производство. Молодая советская авиация получила на вооружение около 370 самолетов этого типа.

При разработке бригадой Сухого истребителя И-4, как и последующих самолетов, А. Н. Туполев направлял работу молодого конструктора, предупреждая от ошибок, всячески поддерживал стремление к творческому решению инженерных проблем, применению нового в схеме и конструкции самолета. И эта творче-

ская смелость стала затем характерной чертой конструкторской деятельности Павла Осиповича Сухого. Еще в 1933 году, разрабатывая проект цельнометаллического истребителя И-14 (АНТ-31), Сухой, при поддержке Туполева, впервые в нашей стране спроектировал кабину летчика закрытой, предусмотрел на этом самолете установку тормозных колес для сокращения пробега.

Очень многое дала будущему Главному, а затем и Генеральному конструктору работа над самолетом АНТ-25(РД). Аэродинамической компоновкой этой уникальной машины занималась группа инженеров ЦАГИ во главе с профессором В. П. Ветчинкиным, нашим виднейшим ученым, соратником великого Жуковского. Эскизный проект самолета разработал и общее руководство постройкой осуществлял А. Н. Туполев, а основное проектирование выполняла бригада П. О. Сухого. Испытания, начатые в июне 1933 года, показали, что конструкторы добились невиданного ранее соотношения между весом полной нагрузки и весом конструкции. Самолет имел значительную скорость, большую грузоподъемность и дальность полета.

Благодаря тесному сотрудничеству с учеными и смелому новаторству главный конструктор А. Н. Туполев и его помощник П. О. Сухой создали сверхдальний самолет, на котором в сентябре 1934 года летчики М. М. Громов, А. И. Филин и штурман И. Т. Спирин пролетели без посадки по замкнутому маршруту 12 411 км, пробыв в воздухе 75 часов, что было абсолютным мировым рекордом.

В июле 1936 года В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков совершили на АНТ-25 за 56 час. 20 мин. беспосадочный перелет над заполярными районами нашей страны из Москвы на Дальний Восток. В память об этом полете остров Удд, на котором экипаж посадил свой самолет, переименован в остров Чкалов. Членам экипажа самолета было присвоено звание Героев Советского Союза. Менее чем через год в газетах многих стран мира появились снимки советского самолета АНТ-25 и фотографии летчиков Чкалова, Байдукова, Белякова, первыми в мире проложивших кратчайший маршрут из Москвы в Америку, через Северный полюс. Отважные и умелые советские летчики и их самолет блестяще выдержали трудное испытание. Весь мир восхищался выдающимся мастерством наших летчиков и отличными качествами самолета АНТ-25.

А бригада, возглавляемая Павлом Осиповичем Сухим, уже начала проектировать новый самолет — дальний бомбардировщик ДБ-2. По замыслу конструктора самолет должен поднимать до одной тонны бомб и обладать дальностью полета около пяти тысяч километров. Этот двухмоторный самолет широко известен по своему гражданскому варианту — АНТ-37бис «Родина». На нем Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и штурман Марина Раскова в сентябре 1938 года совершили перелет Москва — Дальний Восток. За 26 часов 29 минут они пролетели 5908 км. Это был мировой рекорд дальности для женщин. Родина высоко оценила подвиг членов экипажа и труд конструктора: Президиум Верховного Совета СССР присвоил В. Гризодубовой, П. Осипенко и М. Расковой звание Героя Советского Союза, а Павла Осиповича Сухого наградил орденом Трудового Красного Знамени.

Многолетняя работа в тесном контакте с учеными ЦАГИ под непосредственным руководством Андрея Николаевича Туполева была великолепной школой для инженера Сухого. И когда его бригада стала ядром нового конструкторского бюро, П. О. Сухой был уже всесторонне подготовлен к тому, чтобы самостоятельно руководить творческим коллективом. Павел Осипович всегда с большой теплотой говорит о А. Н. Туполеве как о своем первом учителе и наставнике.

Творческая смелость и деловитость, четкость и аккуратность, высокая требовательность Туполева к себе и сотрудникам стали стилем работы и самого Сухого. Возможно этим во многом объясняются успехи конструкторского бюро, которое уже много лет возглавляет Павел Осипович.

В конструкторском бюро нет такого человека, работу которого Павел Осипович считал бы второстепенной. «Самая крепкая цепь не крепче самого слабого звена», порой напоминает Генеральный конструктор своим заместителям, требуя от них максимального внимания ко всем творческим работникам, и сам показывает пример такого отношения.

В создании современного опытного самолета непосредственное участие принимают сотни специалистов. Одни занимаются разработкой фюзеляжа, другие — крыла, третьи — оборудования и т. д. Усилия каждой специализированной группы объединяет и направляет Генеральный конструктор, который определяет основные параметры будущего самолета. Павел Осипович всегда прислушивается к мнению инженеров, техников, разрабатывающих узлы машины, охотно поддерживает их творческую инициативу, новаторство в решении технических задач.

С особой теплотой и уважением относится П. О. Сухой к летчикам-испытателям. Он считает их своими помощниками и «главными контролерами» работы всего конструкторского коллектива, всегда искренне благодарит за то, что летчикам удается в полете обнаружить какие-то пробелы в опытной машине, которые невозможно предусмотреть и устранить при проектировании и даже во время испытаний и экспериментов на стендах.

— Вы не просто испытатели готового, — говорит летчикам Павел Осипович, — а такие же творцы самолета, как и конструкторы.

...Замечательным самолетом для своего времени был созданный П. О. Сухим бомбардировщик Су-2. Конструкторский коллектив сумел в этом одномоторном самолете добиться оптимального сочетания высокой скорости — с хорошей маневренностью, мощного вооружения — с легкой управляемостью. Су-2 брал 900 кг бомб, имел 6 пулеметов ШКАС и 10 реактивных снарядов для поражения воздушных и наземных целей. В 1940 году самолет поступил в серийное производство и активно использовался против гитлеровцев в начальный период Великой Отечественной войны. Полки легких бомбардировщиков бомбили мосты, переправы, танковые колонны, железнодорожные составы врага... Порой на одном самолете вылетали поочередно два экипажа в день, делая каждый по два — три боевых рейда. Летчики поражались выносливости и надежности этого бомбардировщика.

●

Если перечислить все самолеты, в разработке которых принимал участие или возглавлял творческий коллектив Павел Осипович Сухой, то получится список, насчитывающий свыше пятидесяти оригинальных типов. Конечно, не все машины шли в серийное производство. Не все получили широкую известность. Но каждая машина была определенной ступенью в полувековом творчестве конструктора Сухого. Он смело брался за решение назревших проблем и трудных, неизведанных задач в самолетостроении.

Техническая смелость, творческий подход Сухого к решению инженерных задач особенно ярко проявились при создании в послевоенные годы реактивных самолетов. Много нового, перспективного было, например, в конструкции испытывавшегося в 1946 году фронтового бомбардировщика Су-9. Его крыло имело оригинальные аэродинамические тормоза. Для сокращения пробега Сухой впервые применил тормозной парашют, а для сокращения разбега — пороховые ускорители. Все это нашло применение на многих типах выпущенных позже самолетов.

В начале 1949 года конструкторский коллектив передал на летные испытания одноместный самолет Су-15 с двумя реактивными двигателями. Это был один из первых в нашей стране всепогодных истребителей-перехватчиков. Помимо основных двигателей самолет имел жидкостные реактивные ускорители и развивал скорость, близкую к звуковой. Для поиска воздушных целей в носовой части фюзеляжа была установлена радиолокационная станция. Чтобы снизить усилия летчика при управлении рулевыми поверхностями, конструктор применил бустерное управление элеронами, рулями и воздушными тормозами. На самолете установили катапультируемое сидение летчика. Первым в нашей стране применил Павел Осипович на самолете Су-17, созданном в 1949 году, отделяемую герметическую кабину летчика. При опасности для жизни летчика от самолета отделялась вся кабина и спускалась на парашюте.

●

...Праздник на аэродроме Домодедово в разгаре.

Над головами зрителей пронеслась очередная группа самолетов с ракетами под крыльями. Москвичи и гости столицы восхищенно проводили глазами сверхзвуковые машины. Павел Осипович Сухой удовлетворенно улыбнулся. Самолеты, созданные коллективом под его руководством, прошли красиво, и зрители еще до пояснений радиодиктора поняли, какая сила скрыта в изящных стальных птицах.

Радиодиктор еле успевает сообщать о новых и новых типах самолетов со стреловидными и треугольными крыльями, с укороченным и почти вертикальным взлетом, с крылом изменяемой стреловидности. И среди этих самолетов, олицетворяющих собой новейшие достижения авиационной и многих других отраслей науки и техники, достойное место заняли самолеты, созданные конструкторским бюро, которое возглавляет дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий Павел Осипович Сухой, которому в июле этого года исполняется 80 лет.

Полковник-инженер Н. КОНЬКОВ



НА ОРБИТЕ КОС

Скоро над нашей планетой произойдет знаменательное событие: советские и американские исследователи космоса проведут совместный полет на кораблях «Союз» и «Аполлон». Поднявшись с космодромов Байконур и Канаверал, корабли встретятся на орбите, экипажи состыкуют их, перейдут с борта на борт, проведут серию научно-технических экспериментов. В подготовке к этому полету принимали участие четыре советских экипажа и два американских. Сегодня мы рассказываем об экипажах, которым поручено первыми начать осуществление важного эксперимента.

...ПОЧТИ полтора десятка лет назад, приехав в Звездный городок к Юрию Гагарину с гранками его записок «Дорога в космос», мы, правдисты, застали у него молодого человека, одетого в синий спортивный костюм. Юрий Алексеевич рассматривал выполненное маслом полотно: агатово-черное пространство, в котором серебристо светятся звезды, прорезает необычное сооружение; внизу, окруженные голубовато-оранжевым ореолом, синие океаны и зеленоватая суша. Так художник, живо воспринявший гагаринский рассказ об увиденном в космосе, изобразил полет «Востока». Вскоре рисунок этот был опубликован. С него, пожалуй, и началось знакомство миллионов советских людей с Алексеем Леоновым — командиром корабля «Союз», который будет запущен в космос на орбиту международного сотрудничества.

Многим и в нашей стране, и за рубежом хорошо знакомы рисунки Алексея Леонова, отдающего свободное время давнему увлечению — живописи. Впечатляюще выполнен им портрет академика С. П. Королева — мыслителя, конструктора, душевного человека; заслуженный интерес вызвали на многочисленных выставках его картины, посвященные космической тематике.

— Необыкновенные пейзажи, увиденные космонавтами и переданные в рисунках, — говорил о леоновских работах Юрий Гагарин, — имеют и познавательное, и научное, и эстетическое, и глубокое философское значение. Они показывают, как необычайно многообразна и ярка природа, как расширяются наши представления о Вселенной по мере все большего проникновения человека в космос....

Любовь к живописи и авиации боролись за первенство в душе еще юного Алексея Леонова перед окончанием средней школы в Калининграде, куда после Великой Отечественной войны переехала из Сибири многодетная семья бывшего шахтера Архипа Леонова. Юноша одинаково увлеченно писал пейзажи и натюрморты, а в кружке ДОСААФ мастерил модели планеров и самолетов. Кем же стать — художником или пилотом? Тяга к небу возобладала — поступил в летное училище.

Трудоемкую службу летчика-истребителя лейтенант Леонов, только что принятый в ряды партии, начал в ту пору, когда в космос был выведен первый советский искусственный спутник Земли. Сохранилась групповая фотография выпускников авиаучилища, живо обсуждавших это событие. На этом снимке Алексей Леонов написал строфу понравившегося ему стихотворения:

Год придет, и вылет межпланетный
Мы вот так же будем начинать.
Кто нам запретит мечтать об этом,
Если Ленин научил мечтать!

Прошло немного времени, и он действительно оказался в группе космонавтов «первого призыва», возглавляемой Юрием Гагариным. Потом много раз его атлетически сложенную фигуру доводилось видеть на космодроме Байконур во время стартов «Востоков», «Восходов» и «Союзов». Бессменный редактор стенной газеты космонавтов — «Нептун» — он в дружеских шаржах отображал перипетии подготовки к полетам, добрыми словами напутствовал товарищей. Конечно, хотелось и самому поскорее слетать в космос, но надо было терпеливо ждать своего «звездного дня». Он пришел после того, как был построен «Восход-2» — космический корабль, предназначенный для небывалого эксперимента. На одной из относящихся к тому времени страниц своего дневника Алексей Леонов записал:

«Всем отрядом ездили в конструкторское бюро для ознакомления с новым кораблем. Сергей Павлович Королев рассказал о задачах полета, а затем предложил мне выйти из кабины через шлюзовое устройство. Мне? Как это понимать — вроде бы заявка на будущее? Или случайность? Очень волновался: ведь за мной наблюдали десятки внимательных глаз членов комиссии и моих товарищей. Волновался еще и потому, что после опробования надо бы дать грамотное заключение о возможности выполнения задуманного. А задумано грандиозное: выход человека в открытый космос. Даже дух захватывает!»

И вправду, у многих захватывало дух когда мартовским днем, десять лет назад, на экранах телевизоров возникло изображение Алексея Леонова, одетого в белый скафандр. Космонавт свободно плавал над планетой поблизости от космического корабля, с борта которого звучал торжественный голос командира «Восхода-2» Павла Беляева:

— Я «Алмаз»! Человек вышел в космическое пространство!

На космодроме ученые, специалисты, космонавты наблюдали на телеэкране, как Алексей Леонов работал в звездном океане, отталкивался от корабля и, раскинув руки, парил в космосе. Это было похоже на сказку! Выйдя из корабля над Черным морем, он, первый в мире космический «пешеход», прошагал над всей страной. Такое переживалось впервые! Мы были свидетелями подвига по своей значимости близкого к подвигу Юрия Гагарина. Уроженец смоленских краев первым доказал, что человек может жить и работать в космическом корабле, а Алексей Леонов — уроженец далекой сибирской Листвянки первым установил: человек может жить и работать в открытом звездном океане!

На вопрос журналистов, встречавших экипаж «Востока-2» после приземления, будет ли писать новую картину, Алексей Леонов ответил:

— Обязательно! Грех не запечатлеть на полотне водопад неземных красок, ослепительный кокошник Солнца, черный бархат неба со словно бы брошенными на него алмазами созвездий...

И такая картина была создана. Изобразил Алексей Леонов на холсте и свой «космический автопортрет» — человек в скафандре, в гермошлеме с яркими буквами «СССР» парит над планетой.

Разумеется, не только живописью занимался космонавт после первого выхода на орбиту. Он успешно закончил учебу в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского, досконально изучил корабли «Союз», орбитальные станции «Салют», на которых его коллеги и друзья по Звездному городку совершили немало полетов. А последние два с лишним года были заполнены напряженной подготовкой к экспериментальному полету «Союз» — «Аполлон».

●

Когда в обвальном грохоте мощных двигателей могучая ракета унесет советский корабль в космос и там, отделившись от носителя, «Союз» ляжет на заданный курс, чтобы в установленное время встретиться в звездном океане с американским «Аполлоном», рядом с Алексеем Леоновым в кабине корабля будет находиться бортинженер Валерий Кубасов. Он — тоже не новичок в космосе. «Орбитальное крещение» Кубасов получил на «Союзе-6», входившем в «звездную эскадрилью», которой руководил Владимир Шаталов.

Бортинженер на год младше командира корабля — в нынешнем январе ему исполнилось сорок лет. Родом он из города Вязники — старинного центра льноводов. Закончив с серебряной медалью среднюю школу, Валерий стал студентом Московского авиационного института имени Серго Орджоникидзе. Дипломную работу по весьма сложной

МИЧЕСКОГО

теме он начал готовить в тот год, когда в небе появился первый советский искусственный спутник Земли. Работая в конструкторском бюро, молодой способный инженер настойчиво расширял свои знания, стал кандидатом технических наук.

В группу исследователей космоса Валерий Кубасов в 1966 году пришел по рекомендации академика С. П. Королева. На всю жизнь запомнился ему задушевный разговор с ученым, происходивший в ту пору, когда корабли типа «Союз» еще только начинали создаваться. Обрисовав, в общих чертах, устройство новых кораблей и подчеркнув, что управление ими потребует от экипажей солидных знаний, прочных навыков, Главный конструктор сказал:

— Для работы в космосе требуются думающие инженеры, готовые до конца служить делу, которому они посвящают свои силы и жизнь.

Храня в сердце это отеческое напутствие, молодой специалист с завидным трудолюбием познавал особенности космических полетов, а в октябре 1969 года вместе с Георгием Шониным он на корабле «Союз-6» полетел в космос. Их экипаж первым из трех стартовавших в тот октябрь, приступил к работе на орбите. О ее объеме красноречиво свидетельствовали пухлые бортжурналы. Скрепленные металлическими скобками, они содержали десятки страниц, на которых было строго расписано, что именно на том или другом витке вокруг земного шара должны были делать и делали экипажи «космической эскадрильи».

Экипаж корабля, выполнив широкую программу по маневрированию, изучению околоземного пространства и другие задания, приступил к осуществлению эксперимента особого значения — испытанию различных способов сварки металлов в условиях глубокого вакуума и невесомости. Командир разгерметизировал орбитальный отсек корабля. Там была установлена уникальная аппаратура для исследования способов сварки металлов при глубоком вакууме. Затем со своего рабочего места бортинженер ввел в действие эту аппаратуру, обрабатывавшую образцы нержавеющей стали, титана, алюминия и других материалов. Эксперимент, впервые в мире проведенный Валерием Кубасовым и Георгием Шониным, показал, что сварка металлов в условиях невесомости и вакуума — дело реальное, многообещающее. Опыт может быть использован для совершенствования сварочных устройств, необходимых для производства монтажных работ в космосе.

Через пять суток после старта экипаж «Союза-6», выполнив все задания, приземлился в районе Караганды на поле, прикрытое белоснежной порошей. Спортивный комиссар И. Борисенко зарегистрировал за Г. Шониным и В. Кубасовым два мировых рекорда, значащихся, кстати сказать, в таблице ФАИ и по сей день: продолжительность и дальность группового полета в составе трех космических кораблей.

●

Более пяти лет прошло с тех памятных дней. За это время много раз стартовали наши космические корабли. И все это время Валерию Кубасову страстно хотелось вновь подняться в космос.

— Там еще много работы, — убежденно говорил он однажды в беседе с тружениками космодрома. — Понять законы Вселенной, научиться их использовать для блага человека — вот цель всех наших полетов.

Эти мысли разделяют и новые друзья Валерия Кубасова и Алексея Леонова — американские космонавты, с которыми они вместе много и напряженно работали последние два года. Особенно сдружили наш первый экипаж совместные тренировки с основным экипажем «Аполлона» — рослым, неторопливым Томасом Стаффордом, уже трижды побывавшим в космосе; мягким по характеру Вэнсом Брандом, за плечами которого тринадцать лет летно-испытательной службы, и самым старшим участником программы «Союз» — «Аполлон» — седоватым Дональдом Слейтоном, участником второй мировой войны, совершившим в Европе и в бассейне Тихого океана более 60 боевых вылетов.

Путь к взаимопониманию, к слаженности всех действий экипажей во время полета начался с изучения языков — американцы овладевали русским, наши космонавты — английским. И уже при первой встрече в Звездном городке, во время занятий на тренажере корабля «Союз», и те и другие смогли довольно сносно объясняться между собой. А затем советские космонавты направились в Соединенные Штаты Америки — там, при знакомстве с конструкцией и оборудованием корабля «Аполлон», словарный запас у экипажей обоих стран значительно возрос.

Деловые контакты продолжались. Неоднократно прилетали в Звездный городок Томас Стаффорд и его коллеги, а в Хьюстон — наша «космическая дружина». Много ценного для дальнейших совместных тренировок дал осуществленный в декабре 1974 года Анатолием Филипченко и Николаем Рукавишниковым полет на «Союзе-16», во время которого непосредственно в космосе была проведена «генеральная репетиция» значительной части программы совместного полета с «Аполлоном».

Исследователей космоса двух стран сближали не только напряженные занятия, но и постоянное общение друг с другом в свободные часы. Они вместе побывали в Калуге, где жил основоположник космоплавания К. Э. Циолковский; вместе ходили в театры и музеи; ездили на охоту и рыбалку. Американские космонавты познакомились с семьями советских коллег, а когда советские космонавты прилетели в Западное полушарие — американцы пригласили их к себе.

●

Объем и интенсивность как раздельных, так и совместных тренировок экипажей в кораблях «Союз» и «Аполлон» были большими. Некоторые занятия, проходившие в Звездном городке и за океаном в Хьюстоне, миллионы людей видели на экранах телевизоров. Приятно было наблюдать, как сноровисто трудятся одетые в светло-зеленые космические костюмы Алексей Леонов и Валерий Кубасов; а рядом с ними в желтых костюмах Томас Стаффорд, Дональд Слейтон и Вэнс Бранд. Вся программа полета отрабатывалась на тренировках с точностью до секунды: взлеты кораблей, взаимопоиск в космосе, сближение, причаливание, стыковка, переходы космонавтов из «Союза» в «Аполлон» и из «Аполлона» в «Союз», совместные научные наблюдения, телерепортажи из космоса — американцами на русском, а нашими космонавтами на английском языке.

— Говорит орбита международного сотрудничества, — слышался в такие минуты густой голос Томаса Стаффорда, старательно с характерным акцентом произносящего каждое слово. — Говорит орбита мира...

— We are at the cosmic orbit... This is orbit of friendschip and peace...,— вторил ему звонкий голос Алексея Леонова.

В те дни, когда читатели «Крыльев Родины» развернут этот номер журнала, звездный океан будут бороздить два корабля двух стран — наш «Союз» и американский «Аполлон». Скрепившись, как бы в прочном рукопожатии, они единым целым пролетят над планетой и с их бортов мы услышим слова о сотрудничестве в интересах дела мира, произносимые советскими и американскими космонавтами. Эти слова прозвучат на языках народов СССР и США, из космоса, с орбиты дружбы...

Н. ДЕНИСОВ

СОТРУДНИЧЕСТВА



СОВЕТСКИЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ



Главный зал подмосковного Центра управления полетом.

Фото А. МОЛЧАНОВА

НАДЕЖНОЕ, ЧЕТКОЕ и непрерывное управление с Земли, как показывает опыт, является одним из важнейших условий успеха любого полета человека в космос. Естественно, что организации управления было уделено большое внимание при подготовке экспериментального полета кораблей «Аполлон» — «Союз». Задолго до старта кораблей и в период, непосредственно предшествующий ему, были проведены всесторонняя проверка технических средств и подготовки личного состава, ряд совместных тренировок работников советского и американского центров управления полетом.

Генеральной репетицией готовности Центра управления был полет в декабре 1974 года космического корабля «Союз-16», пилотируемого А. Филипченко и Н. Рукавишниковым. Работа персонала Центра во время всего шестисуточного полета показала, что личный состав и техника советского Центра полностью готовы к выполнению своих функций в предстоящем знаменательном эксперименте советских и американских космонавтов на околоземной орбите.

По взаимному соглашению СССР и США о проведении эксперимента, управление полетом советского космического корабля будет осуществляться подмосковным Центром, а корабля «Аполлон» — американским Центром управления в Хьюстоне.

Расположенные на противоположных сторонах земного шара, эти центры должны действовать предельно согласованно, надежно, как единое целое. Взаимодействие будут обеспечивать 12 телефонных, 3 телеграфных и 2 телевизионных канала. В период непосредственной подготовки к полету и в дни его выполнения группы американских специалистов будут находиться в советском Центре, а группы советских — в Хьюстоне.

Они уже хорошо узнали друг друга в период совместных тренировок. В разное время гостями персонала советского Центра управления полетом были: директор НАСА Джеймс Флетчер, его первый заместитель Джордж Лоу, технический директор проекта «Союз» — «Аполлон» с американской стороны Глинн Ланни, один из его заместителей Юджин Сернан, командир основного экипажа корабля «Аполлон» Томас Стаффорд и другие.

Советские специалисты подробно ознакомили американских коллег с работой Центра, с комплексом технических средств, которым он оснащен, продемонстрировали работу аппаратуры отображения главного зала управления.

Что же представляет собой подмосковный Центр управления полетом?

Полет космического корабля обеспечивают многие службы, расположенные не только на суше, но и на кораблях, находящихся в различных районах акватории Мирового океана. Мозгом всего этого комплекса, его главным командным пунктом, в котором сосредоточены все нити управления, является Центр управления. Сюда по многочисленным каналам связи стекается вся информация, имеющая отношение к полету. Здесь она моментально обрабатывается, анализируется, передается на средства отображения, закладывается на хранение в память электронно-вычислительных машин. Отсюда посылаются команды на борт корабля, даются указания и советы космонавтам, специалистам наземных станций слежения.

В Центре управления полетом сосредоточены новейшие достижения современной радиоэлектроники и автоматики. Здесь днем и ночью трудятся люди, работа которых требует особой, я бы сказал, исключительной точности, безупречного расчета. Этот своеобразный «космический комбинат» занимает несколько зданий. Особенно выделяется среди них современной архитектурой основной корпус. В нем размещаются главный зал управления и некоторые вспомогательные службы.

Во время полета корабля «Союз-16» вашему корреспонденту довелось ежедневно бывать в Центре. Расскажем коротко о работе его персонала и технических средств.

...Ранний утренний час, но большинство окон пятиэтажного здания из стекла и бетона ярко освещено. Вдоль фасада мимо ровного ряда голубых елей к массивной стеклянной двери неторопливо идут люди. Это — смена заканчивающим ночную вахту: баллистики и телеметристы, специалисты в области управления и связи, инженеры-электроники, операторы. Вместе с ними входим в нарядный вестибюль. Глаз привлекают вспыхивающие и гаснущие оранжевые цифры электронных часов, предельно точно фиксирующих московское время.

Из вестибюля по широкой мраморной

ТАБЛИЦА МИРОВЫХ АВИАЦИОННЫХ РЕКОРДОВ

по состоянию на 1 января 1975 года

(По данным Авиационной спортивной комиссии Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова)

РЕКОРДЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ ПРИ ПОЛЕТЕ ЧЕЛОВЕКА НА КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЯХ

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
АБСОЛЮТНЫЕ			
«Скайлэб-3»			
Продолжительность	2017 час. 15 мин. 30,8 сек.	16 ноября 1973 г. — 8 февраля 1974 г.	Ж. Карр, В. Пог, Е. Джибсон (США)
Дальность	55 474 039 км	16 ноября 1973 г. — 8 февраля 1974 г.	Ж. Карр, В. Пог, Е. Джибсон (США)
«Аполлон-8»			
Высота	377 668,9 км	21—27 декабря 1968 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл, У. Андерс (США)
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	127 980 кг	21—27 декабря 1968 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл, У. Андерс (США)
«Аполлон-17»			
Продолжительность пребывания в космосе	21 час. 31 мин. 44 сек.	7—19 декабря 1972 г.	Е. Сернан (США)
«Союз-4» и «Союз-5»			
Продолжительность одновременного пребывания в космосе вне корабля	37 мин.	14—18 января 1969 г.	А. Елисеев, Е. Хрунов (СССР)
МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ ПО КАТЕГОРИЯМ			
ОРБИТАЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ			
На одноместных космических кораблях			
Мужские			
«Восток-5»			
Продолжительность	118 час. 56 мин. 41 сек.	14—19 июня 1963 г.	В. Быковский (СССР)
Дальность	3 325 957 км	14—19 июня 1963 г.	В. Быковский (СССР)
«Восток»			
Высота	327 км	12 апреля 1961 г.	Ю. Гагарин (СССР)
«Союз-3»			
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	6575 кг	26—30 октября 1968 г.	Г. Береговой (СССР)
Женские			
«Восток-6»			
Продолжительность	70 час. 40 мин. 48 сек.	16—19 июня 1963 г.	В. Терешкова (СССР)
Дальность	1 970 990 км	16—19 июня 1963 г.	В. Терешкова (СССР)
Высота	231,1 км	16—19 июня 1963 г.	В. Терешкова (СССР)
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	4713 кг	16—19 июня 1963 г.	В. Терешкова (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
На многоместных космических кораблях (2—4 космонавта)			
«Скайлэб-3»			
Продолжительность	2017 час. 15 мин. 30,8 сек.*	16 ноября 1973 г.— 8 февраля 1974 г.	Ж. Карр, В. Пог, Е. Джибсон (США)
Дальность	55 474 039 км*	16 ноября 1973 г.— 8 февраля 1974 г.	Ж. Карр, В. Пог, Е. Джибсон (США)
«Аполлон-8»			
Высота	377 668,9 км*	21—27 декабря 1968 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл, У. Андерс (США)
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	127 980 кг*	21—27 декабря 1968 г.	Ф. Борман, Дж. Ловелл, У. Андерс (США)
«Союз-4» и «Союз-5»			
Продолжительность одновременного пребывания в космосе вне корабля	37 мин. 00 сек.*	14—18 января 1969 г.	А. Елисеев, Е. Хрунов (СССР)
Групповой полет двух космических кораблей с пятью космонавтами на борту			
«Союз-7» и «Союз-8»			
Продолжительность	35 час. 19 мин. 33 сек.	11—18 октября 1969 г.	А. Филипченко, В. Волков, В. Горбатко, В. Шаталов, А. Елисеев (СССР)
Дальность	989242 км	11—18 октября 1969 г.	А. Филипченко, В. Волков, В. Горбатко, В. Шаталов, А. Елисеев (СССР)
Групповой полет трех космических кораблей с семью космонавтами на борту			
«Союз-6», «Союз-7» и «Союз-8»			
Продолжительность	4 час. 24 мин. 29 сек.	11—18 октября 1969 г.	Г. Шонин, В. Кубасов, А. Филипченко, В. Волков, В. Горбатко, В. Шаталов, А. Елисеев (СССР)
Дальность	123425 км	11—18 октября 1969 г.	Г. Шонин, В. Кубасов, А. Филипченко, В. Волков, В. Горбатко, В. Шаталов, А. Елисеев (СССР)
Полет космических кораблей в состыкованном состоянии			
Скайлэб-3»			
Продолжительность	2004 час. 32 мин. 12,05 сек.	16 ноября 1973 г.— 8 февраля 1974 г.	Ж. Карр, В. Пог, Е. Джибсон (США)
Дальность	55 127 747 км	16 ноября 1973 г.— 8 февраля 1974 г.	Ж. Карр, В. Пог, Е. Джибсон (США)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
«Скайбл-1»			
Общий вес (масса) кораблей	88054 кг	25 мая—22 июня 1973 г.	Ч. Конрад, П. Вейц, Ж. Кервин (США)
НЕОРБИТАЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ			
«Меркурий-7»			
Высота	187,307 км	5 мая 1961 г.	А. Шепард (США)
Наибольший вес (масса), поднятый на высоту	1832,61 кг	5 мая 1961 г.	А. Шепард (США)
ПОЛЕТЫ КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ НА ЛУНУ И ДРУГИЕ ПЛАНЕТЫ			
(1 космонавт)			
«Аполлон-17»			
Продолжительность пребывания на Луне вне корабля	21 час. 31 мин. 44 сек.	7—19 декабря 1972 г.	Е. Сернан (США)
Продолжительность полета по орбите вокруг Луны	147 час. 41 мин. 13 сек.	7—19 декабря 1972 г.	Р. Эванс (США)
(2—4 космонавта)			
«Аполлон-16»			
Продолжительность пребывания на Луне	71 час. 02 мин. 13 сек.	16—27 апреля 1972 г.	Дж. Янг, Ч. Дьюк (США)
Продолжительность пребывания на Луне вне корабля	39 час. 04 мин. 03 сек.	16—27 апреля 1972 г.	Дж. Янг, Ч. Дьюк (США)
«Аполлон-10»			
Продолжительность полета по орбите вокруг Луны	61 час. 34 мин. 39 сек.	16—26 мая 1969 г.	Т. Стаффорд, Дж. Янг, Е. Сернан (США)
«Аполлон-17»			
Продолжительность полета к Луне и обратно	301 час. 51 мин. 57 сек.	7—19 декабря 1972 г.	Е. Сернан Р. Эванс, Х. Шмит (США)
«Аполлон-16»			
Наибольший вес (масса), доставленный на Луну	8257,6 кг	16—27 апреля 1972 г.	Дж. Янг. Ч. Дьюк (США)
Наибольший вес (масса), доставленный на окололунную орбиту с поверхности Луны	4965,5 кг	16—27 апреля 1972 г.	Дж. Янг, Ч. Дьюк (США)
«Аполлон-17»			
Расстояние, пройденное по лунной поверхности	7,370 км	7—19 декабря 1972 г.	Е. Сернан, Х. Шмит (США)
«Аполлон-15»			
Наибольший вес (масса), доставленный на окололунную орбиту с Земли	34 593 кг	26 июля—7 августа 1971 г.	Д. Скотт, Д. Ирвин, А. Уорден (США)
АБСОЛЮТНЫЕ РЕКОРДЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ ПРИ ПОЛЕТЕ ЧЕЛОВЕКА НА ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТАХ			
Дальность по прямой	20 168,78 км «Боинг Б-52Н»	10—11 января 1962 г.	К. Эвели (США)
Дальность по замкнутому маршруту	18 245,05 км «Боинг Б-52Н»	6—7 июня 1962 г.	М. Стивенсон (США)
Высота	36 240 м Е-266	25 июля 1973 г.	А. Федотов (СССР)
Высота в горизонтальном полете	24 462,596 м «Локхид УФ-12А»	1 мая 1965 г.	Р. Стефенс (США)
Скорость на базе	3331,507 км/час «Локхид УФ-12А»	1 мая 1965 г.	Р. Стефенс (США)
Скорость по замкнутому маршруту	2981,5 км/час Е-266	5 октября 1967 г.	М. Комаров (СССР)
Высота полета самолета, запущенного с самолета носителя	95 935,99 м Х-15-3	17 июля 1962 г.	Р. Уайт (США)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ ПО КЛАССАМ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ			
РЕКОРДЫ НА САМОЛЕТАХ С РЕАКТИВНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Мужские			
Дальность по прямой	20 168,78 км*	10—11 января 1962 г.	К. Эвели (США)
Дальность по замкнутому маршруту	18 245,05 км *	6—7 июня 1962 г.	М. Стивенсон (США)
Высота (взлет с земли)	36 240 м *	25 июля 1973 г.	А. Федотов (СССР)
Высота в горизонтальном полете	24 462,596 м*	1 мая 1965 г.	Р. Стефенс (США)
Скорость на базе 3 км	1452,777 км/час	28 августа 1961 г.	Х. Хардисти (США)
Скорость на базе 15—25 км	3331,507 км/час*	1 мая 1965 г.	Р. Стефенс (США)
Скорость на 100 км	2605,1 км/час	8 апреля 1973 г.	А. Федотов (СССР)
Скорость на 500 км	2981,5 км/час*	5 октября 1967 г.	М. Комаров (СССР)
Скорость на 1000 км	2920,67 км/час	27 октября 1967 г.	П. Остапенко (СССР)
Скорость на 2000 км	1708,82 км/час	12 января 1961 г.	Г. Дейчендорф (США)
Скорость на 5000 км	961,867 км/час	27 октября 1967 г.	Ч. Грисвольд (США)
Скорость на 10 000 км	902,369 км/час	12 января 1961 г.	В. Сандак (США)
Скороподъемность на высоту 3000 м	34,5 сек.	21 февраля 1962 г.	В. Юнг (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	48,78 сек.	21 февраля 1962 г.	Г. Лонгтон (США)
Скороподъемность на высоту 9000 м	1 мин. 1,68 сек.	3 марта 1962 г.	В. Мак-Гро (США)
Скороподъемность на высоту 12000 м	1 мин. 17,14 сек.	1 марта 1962 г.	В. Мак-Гро (США)
Скороподъемность на высоту 15000 м	1 мин. 54,54 сек.	3 марта 1962 г.	Д. Нордберг (США)
Скороподъемность на высоту 20 000 м	2 мин. 49,8 сек.	4 июня 1973 г.	Б. Орлов (СССР)
Скороподъемность на высоту 25 000 м	3 мин. 12,6 сек.	4 июня 1973 г.	П. Остапенко (СССР)
Скороподъемность на высоту 30 000 м	4 мин. 3,86 сек.	4 июня 1973 г.	П. Остапенко (СССР)
Скорость по кругосветному маршруту	677,15 км/час	15—17 ноября 1965 г.	Дж. Мартин (США)
С коммерческим грузом 1000, 2000 кг			
Высота	35 230 м	25 июля 1973 г.	А. Федотов (СССР)
Скорость на 1000 км	2920,67 км/час	27 октября 1967 г.	П. Остапенко (СССР)
Скорость на 2000 км	1708,82 км/час	12 января 1961 г.	Г. Дейчендорф (США)
Скорость на 5000 км	944,907 км/час	17 сентября 1958 г.	Ч. Гиббс (США)
С коммерческим грузом 5000 кг			
Высота	26017,93 м	14 сентября 1962 г.	Ф. Фультон (США)
С коммерческим грузом 10000 кг			
Высота	15 317 м	16 сентября 1959 г.	Н. Горяйнов (СССР)
С коммерческим грузом 15000, 20000, 25000, 30000 кг			
Высота	14 377,74 м	17 апреля 1962 г.	Д. Кроу (США)
С коммерческим грузом 35000, 40000, 45000, 50000, 55000 кг			
Высота	13 121 м	29 сентября 1959 г.	Б. Степанов (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
С коммерческим грузом 5000, 10000, 15000, 20000, 25000 кг			
Скорость на 1000 км	1028,664 км/час	30 октября 1959 г.	А. Липко (СССР)
Скорость на 2000 км	991,05 км/час	17 апреля 1962 г.	В. Хамэн (США)
С коммерческим грузом 5000, 10000 кг			
Скорость на 5000 км	944,907 км/час	17 сентября 1958 г.	Ч. Гиббс (США)
С коммерческим грузом 30000 кг			
Скорость на 2000 км	991,05 км/час	17 апреля 1962 г.	В. Хамэн (США)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	55 220 кг	29 сентября 1959 г.	Б. Степанов (СССР)
Женские			
Дальность по прямой	3661,33 км	22 апреля 1962 г.	Ж. Кокран (США)
Дальность по замкнутому маршруту	2497,009 км	18 сентября 1967 г.	М. Попович (СССР)
Высота	24 336 м	22 мая 1965 г.	Н. Проханова (СССР)
Высота в горизонтальном полете	19 020 м	23 июня 1965 г.	Л. Зайцева (СССР)
Скорость на базе 15—25 км	2300,234 км/час	11 мая 1964 г.	Ж. Кокран (США)
Скорость на 100 км	2128,7 км/час	18 февраля 1967 г.	Е. Мартова (СССР)
Скорость на 500 км	2062 км/час	16 сентября 1966 г.	М. Соловьева (СССР)
Скорость на 1000 км	1298,16 км/час	28 марта 1967 г.	Л. Зайцева (СССР)
Скорость на 2000 км	900,267 км/час	11 октября 1966 г.	Е. Мартова (СССР)
Скороподъемность на высоту 3000 м	41,2 сек.	15 ноября 1974 г.	С. Савицкая (СССР)
Скороподъемность на высоту 6000 м	1 мин. 01 сек.	15 ноября 1974 г.	С. Савицкая (СССР)
Скороподъемность на высоту 9000 м	1 мин. 21 сек.	15 ноября 1974 г.	С. Савицкая (СССР)
Скороподъемность на высоту 12 000 м	1 мин. 59,3 сек.	15 ноября 1974 г.	С. Савицкая (СССР)
РЕКОРДЫ НА ЛЕГКИХ САМОЛЕТАХ С РЕАКТИВНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
1-я категория, вес до 500 кг			
Высота	6700 м	7 декабря 1962 г.	А. Мантелли (Италия)
2-я категория, вес от 500 до 1000 кг			
Высота	9366 м	24 сентября 1964 г.	А. Мантелли (Италия)
3-я категория, вес от 1000 до 1750 кг			
Скорость на базе 15—25 км	755 км/час	19 февраля 1965 г.	Р. Шихина (СССР)
Скорость на 100 км	724,43 км/час	14 января 1965 г.	Г. Корчуганова (СССР)
4-я категория, вес от 1750 до 3000 кг			
Дальность по прямой	970,014 км	18 июля 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Дальность по замкнутому маршруту	773,557 км	9 декабря 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Высота	17 315 м	18 марта 1966 г.	М. Ралли (Италия)
Высота в горизонтальном полете	15 668 м	18 марта 1968 г.	М. Ралли (Италия)
Скорость на базе 3 км	871,798 км/час	2 августа 1967 г.	М. Ралли (Италия)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Скорость на базе 15—25 км	880 км/час	1 декабря 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скорость на 100 км	831,007 км/час	3 декабря 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скорость на 500 км	777,667 км/час	6 декабря 1967 г.	М. Ралли (Италия)
Скороподъемность на высоту 3000 м	1 мин. 50,2 сек.	27 мая 1972 г.	Р. Хант (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	3 мин. 40 сек.	27 мая 1972 г.	Р. Хант (США)
Скороподъемность на высоту 9000 м	6 мин. 05,6 сек.	27 мая 1972 г.	Р. Хант (США)
Скороподъемность на высоту 12 000 м	9 мин. 10,5 сек.	27 мая 1972 г.	Р. Хант (США)
РЕКОРДЫ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ С РЕАКТИВНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Высота	14 962 м	9 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
Скорость на базе 15—25 км	912 км/час	7 августа 1961 г.	Н. Андриевский (СССР)
Скорость а 1000 км	875,86 км/час	3 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
С коммерческим грузом 1000, 2000, 5000 кг			
Высота	14062 м	8 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
Скорость на 1000 км	875,86 км/час	3 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
С коммерческим грузом 10000 кг			
Высота	12733 м	11 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
С коммерческим грузом 15000 кг			
Высота	11997 м	12 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	15206,4 кг	12 сентября 1961 г.	Г. Бурьянов (СССР)
РЕКОРДЫ НА ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТАХ С РАКЕТНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Высота	24217 м	2 мая 1958 г.	Р. Карпентер (Франция)
РЕКОРДЫ НА САМОЛЕТЕ, ЗАПУЩЕННОМ В ПОЛЕТ ПРИ ПОМОЩИ САМОЛЕТА-НОСИТЕЛЯ			
Высота	95935,99 м	17 июля 1962 г.	Р. Уайт (США)
РЕКОРДЫ НА ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТАХ С РЕАКТИВНОЙ ПОДЪЕМНОЙ СИЛОЙ			
Дальность по прямой	681 км	27 мая 1969 г.	Д. Вуд (США)
Высота	14040 м	2 января 1971 г.	Т. Томпсон (Англия)
Скороподъемность на высоту 9000 м	1 мин. 44,7 сек.	5 января 1971 г.	Т. Томпсон (Англия)
Скороподъемность на высоту 12000 м	2 мин. 22,7 сек.	5 января 1971 г.	Т. Томпсон (Англия)
РЕКОРДЫ НА САМОЛЕТАХ С ТУРБОВИНТОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Мужские			
Дальность по прямой	14052,95 км	20 февраля 1972 г.	Е. Аллисон (США)
Дальность по замкнутому маршруту	10103,51 км	4 ноября 1972 г.	Ф. Хайт (США)
Высота	15549 м	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Высота в горизонтальном полете	15456 м	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Скорость на базе 15—25 км	806,10 км/час	27 января 1971 г.	Д. Лилиенталь (США)
Скорость на 100 км	706 км/час	6 мая 1968 г.	В. Константинов (СССР)
Скорость на 500 км	730,616 км/час	29 апреля 1961 г.	А. Митронин (СССР)
Скорость на 1000 км	871,38 км/час	24 марта 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 2000 км	857,277 км/час	1 апреля 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 5000 км	877,212 км/час	9 апреля 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 10000 км	737,352 км/час	21 апреля 1962 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скороподъемность на высоту 3000 м	2 мин. 51,9 сек.	8 февраля 1971 г.	Д. Лилиенталь (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	5 мин.46,36 сек.	8 февраля 1971 г.	Д. Лилиенталь (США)
Скороподъемность на высоту 9000 м	10 мин. 26,121 сек.	8 февраля 1971 г.	Д. Лилиенталь (США)
Скороподъемность на высоту 12 000 м	19 мин. 42,238 сек.	8 февраля 1971 г.	Д. Лилиенталь (США)
Скороподъемность на высоту 15 000 м	46 мин. 29,2 сек.	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
С коммерческим грузом 1000, 2000, 5000, 10000, 15000, 20000, 25000 кг			
Скорость на 1000 км	871,38 км/час	24 марта 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 2000 км	857,277 км/час	1 апреля 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
Скорость на 5000 км	877,212 км/час	9 апреля 1960 г.	И. Сухомлин (СССР)
С коммерческим грузом 30000, 35000, 40000, 50000 кг			
Скорость на 1000 км	608,449 км/час	21 февраля 1972 г.	М. Попович, А. Тимофеев (СССР)
Скорость на 2000 км	593,318 км/час	19 февраля 1972 г.	М. Попович, А. Тимофеев (СССР)
С коммерческим грузом 30000 кг			
Скорость на 5000 км	597,283 км/час	21 октября 1974 г.	С. Дедух (СССР)
С коммерческим грузом 35000 кг			
Скорость на 5000 км	588,639 км/час	24 октября 1974 г.	Ю. Романов (СССР)
С коммерческим грузом 1000, 2000, 5000, 10000 кг			
Скорость на 10 000 км	737,352 км/час	21 апреля 1962 г.	И. Сухомлин (СССР)
С коммерческим грузом 10000 кг			
Высота	13154 м	15 ноября 1958 г.	В. Коккинаки (СССР)
С коммерческим грузом 15000 кг			
Высота	12471 м	14 ноября 1958 г.	В. Коккинаки (СССР)
С коммерческим грузом 20000 кг			
Высота	12118 м	25 ноября 1959 г.	В. Коккинаки (СССР)
С коммерческим грузом 25000, 30000 кг			
Высота	12073 м	12 июля 1961 г.	И. Сухомлин (СССР)
С коммерческим грузом 35000, 40000, 45000, 50000, 55000, 60000, 65000, 70000, 75000, 80000, 85000, 90000, 95000, 100000 кг			
Высота	7848 м	26 октября 1967 г.	И. Давыдов (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	100 444,6 кг	26 октября 1967 г.	И. Давыдов (СССР)
Женские			
Дальность по прямой	7861,949 км	14—15 октября 1967 г.	Л. Уланова (СССР)
Дальность по замкнутому маршруту	8023,153 км	18—19 июня 1969 г.	Л. Уланова (СССР)
Высота	13513 м	20 октября 1967 г.	Л. Уланова (СССР)
Высота в горизонтальном полете	12990 м	13 июня 1969 г.	Л. Уланова (СССР)
Скорость на 5000 км	701,068 км/час	12 июня 1969 г.	Л. Уланова (СССР)
РЕКОРДЫ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ С ТУРБОВИНТОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Дальность по замкнутому маршруту	2581,897 км	20 ноября 1973 г.	Г. Ефимов (СССР)
Скорость на 500 км	585,347 км/час	25 апреля 1968 г.	Е. Никитин (СССР)
Скорость на 1000 км	551,871 км/час	12 октября 1968 г.	Е. Никитин (СССР)
Скорость на 2000 км	555,983 км/час	30 октября 1972 г.	А. Захаров (СССР)
Скороподъемность на высоту 3000 м	5 мин. 9,8 сек.	5 ноября 1974 г.	В. Белов (СССР)
Скороподъемность на высоту 6000 м	11 мин. 57,4 сек.	14 ноября 1974 г.	Е. Никитин (СССР)
С коммерческим грузом 1000 кг			
Скорость на 1000 км	536,074 км/час	21 апреля 1970 г.	А. Захаров (СССР)
Скорость на 2000 км	555,983 км/час	30 октября 1972 г.	А. Захаров (СССР)
С коммерческим грузом 2000 кг			
Скорость на 1000 км	535,228 км/час	8 июля 1970 г.	П. Якушин (СССР)
Скорость на 2000 км	548,542 км/час	28 октября 1973 г.	В. Авершин (СССР)
С коммерческим грузом 5000 кг			
Скорость на 1000 км	528,998 км/час	9 июля 1970 г.	Е. Никитин (СССР)
Скорость на 2000 км	479,470 км/час	29 октября 1973 г.	Е. Никитин (СССР)
РЕКОРДЫ НА САМОЛЕТАХ-АМФИБИЯХ С ТУРБОВИНТОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
Дальность по замкнутому маршруту	2562,897 км	25 октября 1973 г.	В. Святошнюк (СССР)
Высота	12185 м	27 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
Скорость на 500 км	552,279 км/час	24 апреля 1968 г.	А. Сушко (СССР)
Скорость на 1000 км	544,693 км/час	9 октября 1968 г.	А. Сушко (СССР)
Скорость на 2000 км	556,789 км/час	31 октября 1972 г.	П. Якушин (СССР)
Скороподъемность на высоту 3000 м	5 мин. 6,2 сек.	14 ноября 1974 г.	А. Захаров (СССР)
Скороподъемность на высоту 6000 м	12 мин. 24,6 сек.	5 ноября 1974 г.	В. Авершин (СССР)
С коммерческим грузом 1000 кг			
Высота	11336 м	23 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
Скорость на 1000 км	526,011 км/час	21 апреля 1970 г.	А. Сушко (СССР)
Скорость на 2000 км	556,789 км/час	31 октября 1972 г.	П. Якушин (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
С коммерческим грузом 2000 кг			
Высота	11336 м	23 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
Скорость на 1000 км	530,504 км/час	8 июля 1970 г.	А. Смирнов (СССР)
Скорость на 2000 км	556,789 км/час	31 октября 1972 г.	П. Якушин (СССР)
С коммерческим грузом 5000 кг			
Высота	10685 м	24 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
Скорость на 1000 км	526,606 км/час	9 июля 1970 г.	А. Захаров (СССР)
Скорость на 2000 км	488,720 км/час	30 октября 1973 г.	А. Сушко (СССР)
С коммерческим грузом 10000 кг			
Высота	9352 м	27 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	10100 кг	27 октября 1964 г.	М. Михайлов (СССР)
РЕКОРДЫ НА ЛЕГКИХ САМОЛЕТАХ С ТУРБОВИНТОВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
2-я категория, вес от 500 до 1000 кг			
Высота	11297 м	16 июля 1953 г.	В. Томсон (США)
3-я категория, вес от 1000 до 1750 кг			
Высота	15549 м	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Высота в горизонтальном полете	15456 м	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скорость на базе 3 км	432,9 км/час	5 ноября 1964 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 100 км	436,32 км/час	4 апреля 1965 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 500 км	412,15 км/час	9 декабря 1964 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 1000 км	406,35 км/час	5 октября 1964 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 2000 км	379,46 км/час	6 октября 1964 г.	П. Бонно (Франция)
Скороподъемность на высоту 3000 м	3 мин. 29,8 сек.	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	7 мин. 16,4 сек.	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скороподъемность на высоту 9000 м	12 мин. 18,7 сек	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скороподъемность на высоту 12000 м	20 мин. 15 сек.	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скороподъемность на высоту 15000 м	46 мин. 29,2 сек	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
4-я категория, вес от 1750 до 3000 кг			
Высота	13783 м	23 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Высота в горизонтальном полете	13779 м	23 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скорость на 100 км	521,50 км/час	12 мая 1965 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 500 км	522,68 км/час	12 мая 1965 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 1000 км	524,01 км/час	14 мая 1965 г.	П. Бонно (Франция)
Скорость на 2000 км	501,42 км/час	13 мая 1965 г.	П. Бонно (Франция)
Скороподъемность на высоту 3000 м	4 мин. 15,8 сек.	23 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	8 мин. 50,8 сек.	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скороподъемность на высоту 9000 м	15 мин. 27,6 сек.	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)
Скороподъемность на высоту 12 000 м	27 мин. 30,8 сек.	27 марта 1972 г.	Д. Вильсон (США)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
РЕКОРДЫ НА ЛЕГКИХ САМОЛЕТАХ С ПОРШНЕВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ			
1-я категория, вес до 500 кг			
Дальность по прямой	2844 км	10 июля 1957 г.	К. Хейнонен (Финляндия)
Дальность по замкнутому маршруту	2501,4 км	9 сентября 1970 г.	Э. Лешнер (США)
Высота	9385 м	10 апреля 1972 г.	Р. Виндовер (Канада)
Скорость на базе 3 км	278,579 км/час	29 сентября 1973 г.	Э. Лешнер (США)
Скорость на базе 15—25 км	272,195 км/час	30 сентября 1973 г.	Э. Лешнер (США)
Скорость на 100 км	334,308 км/час	12 июля 1963 г.	Р. Дэви (Франция)
Скорость на 500 км	292,17 км/час	22 мая 1967 г.	Э. Лешнер (США)
Скорость на 1000 км	272,32 км/час	30 июня 1967 г.	Э. Лешнер (США)
Скорость на 2000 км	228,26 км/час	20 октября 1967 г.	Э. Лешнер (США)
2-я категория, вес от 500 до 1000 кг			
Дальность по прямой	4260,07 км	7—8 сентября 1956 г.	Ф. Новак (Чехословакия)
Дальность по замкнутому маршруту	4756,250 км	8—9 августа 1959 г.	Ж. Кунк (Чехословакия)
Высота	9206 м	4 января 1951 г.	К. Бэйдли (США)
Скорость на базе 3 км	365,70 км/час	5 июля 1966 г.	В. Вродбек (США)
Скорость на 100 км	369,43 км/час	29 марта 1969 г.	Б. Шифф (США)
Скорость на 500 км	332,71 км/час	28 сентября 1965 г.	Ж. Мок (США)
Скорость на 1000 км	322,52 км/час	25 марта 1969 г.	Х. Фишмен (США)
Скорость на 2000 км	279,493 км/час	10 октября 1956 г.	Л. Стастный (Чехословакия)
3-я категория, вес от 1000 до 1750 кг			
Дальность по прямой	11 211,83 км	24—26 ноября 1959 г.	М. Конрад (США)
Дальность по замкнутому маршруту	11 138,72 км	4—7 июля 1960 г.	М. Конрад (США)
Высота	12 906,5 м	13 мая 1967 г.	В. Кэбл (США)
Скорость на базе 3 км	385,46 км/час	3 июля 1966 г.	Д. Вашбон (США)
Скорость на 100 км	419,482 км/час	5 декабря 1953 г.	Г. Феррари (Италия)
Скорость на 500 км	411,701 км/час	5 декабря 1953 г.	Г. Феррари (Италия)
Скорость на 1000 км	347,802 км/час	21 декабря 1951 г.	Л. Бонзи (Италия)
Скорость на 2000 км	320,362 км/час	20 мая 1957 г.	Л. Натканиес (Польша)
Скорость по кругосветному маршруту	118,2 км/час	3—16 апреля 1969 г.	Д. Маркс (США)
4-я категория, вес от 1750 до 3000 кг			
Дальность по прямой	12341,26 км	2—4 июня 1959 г.	М. Конрад (США)
Дальность по замкнутому маршруту	14441,26 км	7—10 ноября 1969 г.	Д. Беде (США)
Высота	12238,96 м	16 июля 1966 г.	Ф. Бера (США)
Скорость на 100 км	519,480 км/час	17 июня 1950 г.	Р. Шарп (Англия)
Скорость на 500 км	471,348 км/час	27 октября 1951 г.	Я. Форостенко (СССР)
Скорость на 1000 км	442,289 км/час	26 августа 1951 г.	Н. Голованов (СССР)
Скорость на 2000 км	364,166 км/час	13 апреля 1958 г.	Ю. Кобб (США)
Скорость по кругосветному маршруту	318,28 км/час	4—10 августа 1971 г.	Т. Бругхем (США)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
ВЕРТОЛЕТНЫЕ РЕКОРДЫ			
Мужские			
Дальность по прямой	3561,55 км	6—7 апреля 1966 г.	Р. Ферри (США)
Дальность по замкнутому маршруту	2800,20 км	26—27 марта 1966 г.	Дж. Швейдель (США)
Высота	12 442 м	21 июля 1972 г.	Ж. Вулэ (Франция)
Высота в горизонтальном полете	11 010 м	4 ноября 1971 г.	Дж. Черч (США)
Скорость на базе 3 км	348,971 км/час	14 декабря 1970 г.	Б. Грэйхем (США)
Скорость на базе 15—25 км	355,485 км/час	19 декабря 1970 г.	К. Каннон (США)
Скорость на 100 км	340,15 км/час	26 августа 1964 г.	Б. Галицкий (СССР)
Скорость на 500 км	315,657 км/час	15 сентября 1962 г.	Б. Галицкий (СССР)
Скорость на 1000 км	300,377 км/час	15 сентября 1962 г.	Б. Галицкий (СССР)
Скорость на 2000 км	235,119 км/час	14 сентября 1967 г.	И. Копец (СССР)
Скороподъемность на высоту 3000 м	1 мин. 22,2 сек.	12 апреля 1972 г.	Дж. Хендерсон (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	2 мин. 58,9 сек.	12 апреля 1972 г.	Дж. Хендерсон (США)
Скороподъемность на высоту 9000 м	5 мин. 57,7 сек.	4 ноября 1971 г.	Д. Хант (США)
С коммерческим грузом 1000 кг			
Высота	9490 м	26 октября 1971 г.	Б. Блэкуэл (США)
Скорость на 1000 км	300,377 км/час	15 сентября 1962 г.	Б. Галицкий (СССР)
С коммерческим грузом 2000 кг			
Высота	9595 м	29 октября 1971 г.	Ю. Прайс (США)
Скорость на 1000 км	300,377 км/час	15 сентября 1962 г.	Б. Галицкий (СССР)
С коммерческим грузом 5000 кг			
Высота	7778 м	27 октября 1971 г.	Ю. Прайс (США)
Скорость на 1000 км	284,354 км/час	11 сентября 1962 г.	В. Колошенко (СССР)
С коммерческим грузом 10 000 кг			
Высота	5246 м	29 октября 1971 г.	Дж. Черч (США)
С коммерческим грузом 15000 кг			
Высота	3307 м	12 апреля 1972 г.	Д. Спивей (США)
С коммерческим грузом 20000, 25000, 30000 кг			
Высота	2951 м	22 февраля 1969 г.	В. Колошенко (СССР)
С коммерческим грузом 35000, 40000 кг			
Высота	2255 м	6 августа 1969 г.	В. Колошенко (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	40204,5 кг	6 августа 1969 г.	В. Колошенко (СССР)
Женские			
Дальность по прямой	2232,218 км	15 августа 1969 г.	И. Копец (СССР)
Дальность по замкнутому маршруту	2082,224 км	14 сентября 1967 г.	И. Копец (СССР)
Высота	7524 м	12 января 1965 г.	Т. Руссиян (СССР)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Скорость на 100 км	269,38 км/час	10 июня 1965 г.	Т. Руссиян (СССР)
Скорость на 500 км	273,507 км/час	23 августа 1967 г.	И. Копец (СССР)
Скорость на 1000 км	258,666 км/час	28 августа 1967 г.	Л. Исаева (СССР)
Скорость на 2000 км	235,119 км/час	14 сентября 1967 г.	И. Копец (СССР)
РЕКОРДЫ НА ЛЕГКИХ ВЕРТОЛЕТАХ			
1-я категория, вес до 500 кг			
Высота	4789 м	29 декабря 1953 г.	Ж. Дабо (Франция)
Скорость на 100 км	120,182 км/час	27 июня 1959 г.	Р. Душон (Чехословакия)
2-я категория, вес от 500 до 1000 кг			
Дальность по прямой	1176,79 км	8 февраля 1961 г.	А. Эверил (США)
Дальность по замкнутому маршруту	1700,124 км	21 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
Высота	12442 м	21 июня 1972 г.	Ж. Вулэ (Франция)
Высота в горизонтальном полете	8061,3 м	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
Скорость на базе 3 км	274,73 км/час	24 марта 1966 г.	Р. Хед (США)
Скорость на базе 15—25 км	276,506 км/час	24 марта 1966 г.	Р. Хед (США)
Скорость на 100 км	259,47 км/час	13 марта 1966 г.	А. Дарлинг (США)
Скорость на 500 км	254,59 км/час	13 марта 1966 г.	А. Дарлинг (США)
Скорость на 1000 км	249,76 км/час	13 марта 1966 г.	А. Дарлинг (США)
Скороподъемность на высоту 3000 м	4 мин. 1,5 сек.	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
Скороподъемность на высоту 6000 м	7 мин. 12 сек.	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
3-я категория, вес от 1000 до 1750 кг			
Дальность по прямой	3561,55 км	6—7 апреля 1966 г.	Э. Ферри (США)
Дальность по замкнутому маршруту	2800,20 км	26—27 марта 1966 г.	Дж. Швейдель (США)
Высота	10856 м	19 июня 1972 г.	Ж. Вулэ (Франция)
Высота в горизонтальном полете	5503 м	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
Скорость на базе 3 км	310 км/час	13 мая 1971 г.	Д. Прост (Франция)
Скорость на базе 15—25 км	312 км/час	14 мая 1971 г.	Д. Прост (Франция)
Скорость на 100 км	296 км/час	13 мая 1971 г.	Д. Прост (Франция)
Скорость на 500 км	249,847 км/час	12 марта 1966 г.	Д. Килл (США)
Скорость на 1000 км	246,38 км/час	12 марта 1966 г.	Д. Килл (США)
Скорость на 2000 км	227,74 км/час	19—20 марта	Е. Щепанский (США)
Скороподъемность на высоту 3000 м	5 мин. 36,2 сек.	27 марта 1966 г.	Дж. Циммерман (США)
4-я категория, вес от 1750 до 3000 кг			
Дальность по прямой	1714,837 км	20 апреля 1974 г.	А. Телеки (ФРГ)
Дальность по замкнутому маршруту	1528,770 км	17 апреля 1968 г.	А. Аносов (СССР)
Высота	10 713 м	11 декабря 1964 г.	Э. Сэмпсон (США)
Скорость на базе 3 км	312 км/час	16 мая 1973 г.	Р. Кофинье (Франция)
Скорость на базе 15—25 км	303 км/час	17 мая 1973 г.	Р. Кофинье (Франция)

Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
Скорость на 100 км	299 км/час	15 мая 1973 г.	Р. Кофинье (Франция)
Скорость на 500 км	286,83 км/час	23 ноября 1964 г.	Б. Однил (США)
Скорость на 1000 км	235,103 км/час	15 сентября 1964 г.	Д. Джонстон (США)
5-я категория, вес от 3000 до 4500 кг			
Дальность по прямой	2170, 70 км	27 сентября 1964 г.	М. Антонио (США)
Дальность по замкнутому маршруту	2000,146 км	23 сентября 1964 г.	Ж. Уаттс (США)
Высота	7747,4 м	14 декабря 1964 г.	Р. Кеннеди (США)
Скорость на базе 3 км	278,741 км/час	16 ноября 1964 г.	Д. Врэй (США)
Скорость на базе 15—25 км	321,74 км/час	20 июня 1972 г.	Л. Моксам (Англия)
Скорость на 100 км	318,504 км/час	22 июня 1972 г.	Л. Моксам (Англия)
Скорость на 500 км	277,02 км/час	23 ноября 1964 г.	В. Чоббой (США)
Скорость 1000 км	266,11 км/час	24 ноября 1964 г.	Э. Сэмпсон (США)
Скорость на 2000 км	215,626 км/час	23 сентября 1964 г.	Ж. Уаттс (США)
РЕКОРДЫ НА ВИНТОКРЫЛЫХ АППАРАТАХ (конвертопланах)			
Высота	2588 м	24 ноября 1961 г.	Д. Ефремов (СССР)
Скорость на базе 15—25 км	356,3 км/час	7 октября 1961 г.	Д. Ефремов (СССР)
Скорость на 100 км	307,22 км/час	5 января 1959 г.	В. Джеллатли (Н. Зеландия)
С коммерческим грузом 1000, 2000, 5000, 10000, 15000 кг			
Высота	2588 м	24 ноября 1961 г.	Д. Ефремов (СССР)
Максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м			
Вес груза	16 485 кг	24 ноября 1961 г.	Д. Ефремов (СССР)

ПЛАНЕРНЫЕ РЕКОРДЫ

Мужские		Женские	
1-я категория	2-я категория	1-я категория	2-я категория
ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА			
1460,8 км «АСВ-12» Х. Гроссе (ФРГ) 25 апреля 1972 г.	921,954 км «Бланик» Ю. Кузнецов (СССР) 3 июня 1967 г.	749,203 км «Рот-Фронт—7» О. Клепикова (СССР) 6 июля 1939 г.	864,862 км «Бланик» Т. Павлова (СССР) 3 июня 1967 г.
Дальность полета до намеченного пункта			
1231,44 км «АСВ-17» Х. Гроссе (ФРГ) 16 апреля 1974 г.	864,862 км «Бланик» И. Горохова (СССР) 3 июня 1967 г.	731,595 км «А-15» Т. Загайнова (СССР) 26 июля 1966 г.	864,862 км «Бланик» И. Горохова (СССР) 3 июня 1967 г.
Дальность полета с возвращением на старт			
1260,44 км «Гласфлюгель-301» В. Холбрук (США) 3 мая 1973 г.	718,2 км «Капрони-А-21» Э. Макула (Польша) 8 августа 1972 г.	672,2 км «Янтарь» А. Данковская (Польша) 29 мая 1973 г.	515,822 км «Бланик» И. Горохова (СССР) 3 июня 1973 г.

Мужские		Женские	
1-я категория	2-я категория	1-я категория	2-я категория
Абсолютная высота			
14102 м «Швайцер-123» П. Байкл (США) 25 февраля 1961 г.	13489 м «Прат-Рид» Л. Эдгар (США) 19 марта 1952 г.	12190,2 м «Прат-Рид» Б. Вудвард (США) 14 апреля 1955 г.	9519 м «Швайцер-232 В. Бернс (Англия) 5 января 1967 г.
Выигрыш высоты			
12894 м «Швайцер-123» П. Байкл (США) 25 февраля 1961 г.	11680 м «Боцян» С. Юзефчак (Польша) 15 ноября 1966 г.	9119 м «Скайларк-3» А. Бернс (Англия) 13 января 1961 г.	8430 м «Боцян» А. Данковская (Польша) 17 октября 1967 г.
Скорость на 100 км			
165,348 км/час «Кестрель-17» К. Бриеглаб (США) 18 июля 1974 г.	142,919 км/час «Янус-ДЗ111» К. Холигхаус (ФРГ) 15 августа 1974 г.	123,710 км/час «Кестрель-401» Л. Твинд (США) 18 июля 1974 г.	101,758 км/час «Калиф-А-21» А. Орси (Италия) 17 августа 1974 г.
Скорость на 300 км			
153,43 км/час «Гласфлюгель» В. Нойберт (ФРГ) 3 марта 1972 г.	122,063 км/час «Капрони-А-21» Э. Макула (Польша) 24 августа 1974 г.	114,45 км/час «Кестрель Н-401» С. Мартин (Австралия) 11 февраля 1972 г.	97,74 км/час «Калиф-А-21» А. Орси (Италия) 18 августа 1974 г.
Скорость на 500 км			
135,32 км/час «Би-Джей-3» М. Джексон (Юж. Африка) 28 декабря 1967 г.	114,86 км/час «Капрони-А-21» Э. Макула (Польша) 20 июля 1974 г.	113,90 км/час «Либелле-301» И. Лееман (Юж. Африка) 16 октября 1974 г.	69,598 км/час «Бланик» Т. Загайнова (СССР) 29 мая 1968 г.

ПАРАШЮТНЫЕ РЕКОРДЫ

Мужские		Женские	
Дневные	Ночные	Дневные	Ночные
Затяжные			
24500 м Е. Андреев (СССР) 1 ноября 1962 г.	14844 м И. Крумов (Болгария) 28 августа 1966 г.	14100 м О. Комиссарова (СССР) 21 сентября 1965 г.	13520 м А. Скопинова (СССР) 29 сентября 1965 г.
Точность приземления			
30 приземлений 0,00 м, в 31-м отклонение 1,28 м В. Богданов (СССР) 2—15 апреля 1974 г.	22 приземления 0,00 м, в 23-м отклонение 0,08 м Э. Эскендеров (СССР) 16—23 октября 1974 г.	14 приземлений 0,00 м, в 15-м отклонение 0,21 м В. Коротеева (СССР) 21—28 октября 1974 г.	7 приземлений 0,00 м, в 8-м, отклонение 1,34 м В. Коротеева (СССР) 16—21 октября 1974 г.

ГРУППОВЫЕ

Кол-во человек	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
	Мужские дневные		
	Затяжные		
8	13831 м	22 сентября 1965 г.	А. Петриченко, В. Раевский, Э. Севастьянов, В. Немцов, В. Томарович, В. Галайда, А. Исанин, В. Прокопов, В. Пугачев (СССР)
	Точность приземления		
4	6 приземлений 0,00 м, в 7-м отклонение 0,74 м	2—3 апреля 1974 г.	Э. Эскендеров, В. Богданов, С. Песнячевский, Н. Накоренко (СССР)
6	4 приземления 0,00 м, в 5-м отклонение 0,13 м	16—17 апреля 1974 г.	Н. Накоренко, В. Карпезо, Э. Эскендеров, В. Богданов, В. Лукомский, С. Песнячевский (СССР)
10	2 приземления 0,00 м, в 3-м отклонение 0,76 м	6 октября 1974 г.	А. Осипов, Е. Гладилов, В. Алексеев, Н. Ушмаев, Ю. Баранов, Б. Леонов, В. Ершов, А. Парфенов, В. Махнорылов, И. Терло (СССР)
	Мужские ночные		
	Затяжные		
8**	13948 м	2 октября 1965 г.	В. Раевский, В. Прокопов, В. Немцов, Э. Севастьянов, В. Галайда, В. Жуков, А. Сафран, А. Петриченко, В. Томарович (СССР)
	Точность приземления		
4	3 приземления 0,00 м, в 4-м отклонение 0,76 м	11—12 октября 1974 г.	В. Карпезо, Э. Эскендеров, В. Лукомский, Н. Накоренко (СССР)
6	2 приземления 0,00 м, в 3-м отклонение 10 м	14—16 октября 1974 г.	Э. Эскендеров, В. Лукомский, Н. Накоренко, С. Песнячевский, В. Шилин, П. Ларичев (СССР)
8	1 приземление 0,00 м, во 2-м отклонение 0,24 м	23 октября 1974 г.	С. Песнячевский, Э. Эскендеров, В. Лукомский, Н. Накоренко, Е. Дроздов, В. Шилин, П. Ларичев, Н. Изотов (СССР)
10	1 приземление 0,00 м, во 2-м отклонение 0,81 м	10—11 апреля 1974 г.	Н. Накоренко, Э. Эскендеров, С. Песнячевский, В. Богданов, В. Ганецкий, Н. Изотов, В. Шилин, А. Аснос, П. Ларичев, В. Панов (СССР)
	Женские дневные		
	Затяжные		
8**	13716 м	23 сентября 1965 г.	С. Савицкая, Л. Солдатова, А. Скопинова, О. Комиссарова, Н. Вершинина, И. Мухина, Л. Соколова, З. Романова, Р. Воронкова (СССР)
	Точность приземления		
4	2 приземления 0,00 м, в 3-м отклонение 0,42 м	4 апреля 1974 г.	Т. Коссовская, Н. Мещанинова, Л. Корычева, А. Дюжова (СССР)
6	2 приземления 0,00 м, в 3-м отклонение 2,72 м	17—18 апреля 1974 г.	Н. Вилькоцкая, А. Дюжова, В. Коротеева, В. Семина, О. Церлюкевич, И. Ткаченко (СССР)

Кол-во человек	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
8	1 приземление 0,00 м, во 2-м отклонение 0,09 м	25 ноября 1973 г.	В. Закорецкая, З. Курицына, Т. Ровкова, Л. Корычева, В. Ворушевская, Л. Скворцова, О. Баженова, А. Швачко (СССР)
10	1 приземление 0,00 м, во 2-м отклонение 0,68 м	18—25 октября 1974 г.	Е. Маракуца, Н. Мещанинова, А. Швачко, В. Коротеева, В. Дятлова, Н. Мамай, А. Клинцова, Л. Маликова, И. Ткаченко, М. Костина (СССР)
	Женские ночные		
	Затяжные		
8**	11176 м	25 июня 1965 г.	С. Власова, А. Кенсицкая, Г. Сарыгина, Н. Грищенкова, О. Рукосуева, Л. Масич, Н. Васова, А. Малышева, Л. Кулешова (СССР)
	Точность приземления		
4	1 приземление 0,00 м, во 2-м отклонение 0,38 м	12—14 октября 1974 г.	Е. Маракуца, О. Церлюкевич, И. Ткаченко, В. Дятлова (СССР)
6	1 приземление 0,00 м, во 2-м отклонение 7,91 м	21—23 октября 1974 г.	М. Малышко, Н. Вилькоцкая, Л. Свиридова, О. Церлюкевич, В. Скляр, В. Агамирова (СССР)

ГРУППОВАЯ АКРОБАТИКА

	Мужские рекорды		
	«Звезда» на время		
10	12,76 сек.	16 августа 1974 г.	К. Фронк, Ш. Шпелд, Д. Фоннесбек, Р. Навроцкий, Б. Ворт, М. Харен, Д. Ломбард, Дж. Бирд, П. Грубер, Т. Дерьза (США)
	Большая «звезда»		
	28 человек	25 августа	Х. Асиутто, Д. Вильдс, А. Круегер, Б. Круегер, В. Д. Круегер, С. Маршалл, К. Френч, Р. Жернанд, М. Венцон, Д. Майлс, Ж. Кинлей, А. Бабиш, Р. Дельмацо, Ж. Вилленс, Х. Хурлей, Р. Керсей, Р. Фелинг, Ж. Фогльман, Ж. Хендери, К. Доинели, С. Виклифф, Ж. Фишер, М. Потиин, В. Болис, С. Филдинг, Л. Орловский, Л. Равлин, Ж. Квик (США)
	Женские рекорды		
	«Звезда» на время		
10	50,1 сек.	3 октября 1974 г.	В. Закорецкая, А. Дюжова, Т. Ровкова, В. Семина, Л. Корычева, Л. Черная, Л. Родина, Е. Логинова, Н. Киселева, Н. Пискарева (СССР)

АВИАМОДЕЛЬНЫЕ РЕКОРДЫ

№ рекорда	Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
	КАТЕГОРИЯ Ф-1			
	Класс Ф-1-Б			
	Модели самолетов и гидросамолетов с резиновыми двигателями			
№ 1	Продолжительность	1 час. 41 мин. 32 сек.	19 июня 1964 г.	В. Федоров (СССР)
№ 2	Дальность по прямой	371,189 км	1 июля 1962 г.	Г. Чиглинцев (СССР)
№ 3	Высота	1732 м	19 июня 1964 г.	В. Федоров (СССР)
№ 4	Скорость	144,9 км/час	20 июня 1971 г.	П. Мотекайтис (СССР)
	Класс Ф-1-С			
	Модели самолетов и гидросамолетов с поршневыми двигателями			
№ 5	Продолжительность	6 час. 01 мин.	6 августа 1952 г.	И. Кулаковский (СССР)
№ 6	Дальность по прямой	378,756 км	14 августа 1952 г.	Е. Борисевич (СССР)
№ 7	Высота	4152 м	13 августа 1947 г.	Г. Любушкин (СССР)
№ 8	Скорость	173,45 км/час	25 июня 1973 г.	А. Дубинецкий (СССР)
	Класс Ф-1-Ф			
	Модели вертолетов с резиновыми двигателями			
№ 9	Продолжительность	33 мин. 26,7 сек.	3 июня 1968 г.	А. Назаров (СССР)
№ 10	Дальность по прямой	5237,50 м	3 августа 1974 г.	Ж. Пеледжи (Италия)
№ 11	Высота	598 м	3 августа 1974 г.	Ж. Пеледжи (Италия)
№ 12	Скорость	144,23 км/час	12 июня 1970 г.	П. Мотекайтис (СССР)
	Класс Ф-1-Ф			
	Модели вертолетов с поршневыми двигателями			
№ 13	Продолжительность	3 час. 12 мин.	1 октября 1965 г.	С. Пуричи (Румыния)
№ 14	Дальность по прямой	91,491 км	16 октября 1963 г.	В. Титлов (СССР)
№ 15	Высота	3750 м	24 сентября 1963 г.	С. Пуричи (Румыния)
№ 16	Скорость	116,12 км/час	20 сентября 1970 г.	А. Павлов (СССР)
	Класс Ф-1-А			
	Модели планеров			
№ 17	Продолжительность	4 час. 58 мин. 10 сек.	15 мая 1960 г.	М. Милутинович (Югославия)
№ 18	Дальность по прямой	310,33 км	31 марта 1962 г.	Э. Таус (Чехословакия)
№ 19	Высота	2364 м	23 мая 1948 г.	Г. Венедек (Венгрия)

№ рекорда	Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
	КАТЕГОРИЯ Ф-3			
	Класс Ф-3-А			
	Радиоуправляемые модели самолетов с поршневыми двигателями			
№ 20	Продолжительность	14 час. 29 мин. 51 сек.	5—6 июля 1974 г.	Л. Гертц (США)
№ 21	Дальность по прямой	377,350 км	25 июля 1969 г.	А. Беллочио (Италия)
№ 22	Высота	8208 м	6 сентября 1970 г.	М. Хилл (США)
№ 23	Скорость	343,92 км/час	21 сентября 1971 г.	В. Гукун, В. Мякинин (СССР)
№ 31	Дальность по кругу	338,04 км	17 февраля 1968 г.	В. Канс (США)
	Класс Ф-3-А			
	Радиоуправляемые модели гидросамолетов с поршневыми двигателями			
№ 48	Продолжительность	6 час. 18 мин. 17 сек.	15 апреля 1972 г.	В. Кайзер (ФРГ)
№ 49	Дальность по прямой	133,875 км	26 февраля 1972 г.	Р. Рид (США)
№ 50	Высота	5651 м	3 сентября 1967 г.	М. Хилл (США)
№ 51	Скорость	294,98 км/час	25 сентября 1971 г.	В. Мякинин, В. Гукун (СССР)
№ 52	Дальность по кругу	238,85 км	1 мая 1972 г.	В. Кайзер (ФРГ)
	Класс Ф-3-Б			
	Радиоуправляемые модели планеров			
№ 24	Продолжительность	25 час. 44 мин. 08 сек.	30 сентября — 1 октября 1973 г.	В. Мякинин, В. Шкурский (СССР)
№ 25	Дальность по прямой	43,77 км	2 сентября 1974 г.	Д. Кренск (США)
№ 26	Высота	1521 м	2 сентября 1968 г.	Р. Смит (США)
№ 33	Скорость	182,25 км/час	20 сентября 1971 г.	Л. Алдошин (СССР)
№ 34	Дальность по кругу	522 км	24 октября 1974 г.	Л. Алдошин (СССР)
	КАТЕГОРИЯ Ф-2			
	Класс Ф-2-А			
	Кордовые модели самолетов с поршневыми двигателями			
№ 27	Скорость по кругу (1-я категория, от 0 до 2,5 см³)	273,66 км/час	4 мая 1963 г.	Б. Лаудердаль, Т. Мак Дональд (США)
№ 28	Скорость по кругу (2-я категория, от 2,5 до 5 см³)	288,95 км/час	15 ноября 1964 г.	Т. Мак Дональд (США)
№ 29	Скорость по кругу (3-я категория, от 5 до 10 см³)	316,612 км/час	30 сентября 1962 г.	А. Кузнецов (СССР)
	Класс Ф-2-А			
	Кордовые модели самолетов с реактивными двигателями			
№ 30	Скорость по кругу	395,64 км/час	6 декабря 1971 г.	Л. Липинский (СССР)

№ рекорда	Вид рекорда	Показатель рекорда	Дата установления	Фамилии спортсменов, страна
	КАТЕГОРИЯ Ф-3			
	Класс Ф-3-С			
	Радиоуправляемые модели вертолетов с поршневыми двигателями			
№ 35	Продолжительность	1 час. 38 мин. 9,4 сек.	24 июня 1974 г.	Дж. Баркам (США)
№ 36	Дальность по прямой	2509. 87 м	26 января 1974 г.	Н. Рамбо (США)
№ 37	Высота	198 м	6 сентября 1971 г.	Е. Рок (США)
№ 38	Скорость	—		
№ 39	Дальность по кругу	11,5 км	20 июня 1970 г.	Д. Шлюгер (ФРГ)
	КАТЕГОРИЯ Ф-1			
	Класс Ф-1-Д			
	Модели комнатные			
№ 32	Категория — 1 Для помещений высотой до 8 м	20 мин. 10 сек.	30 декабря 1972 г.	Р. Платт (США)
	Категория — 2 Для помещений высотой от 8 до 15 м	30 мин. 07 сек.	26 августа 1970 г.	И. Калина (Чехословакия)
	Категория — 3 Для помещений высотой от 15 до 30 м	33 мин. 34 сек.	19 августа 1973 г.	Е. Сиапала (Польша)
	Категория — 4 Для помещений высотой более 30 м	45 мин. 40 сек.	22 сентября 1962 г.	К. Риккс (ФРГ)

Примечание: * — Абсолютный рекорд.

** По новой таблице прежний рекорд 9 человек считается как достижение для 8 человек.

В таблицу не включены рекорды, установленные на аэростатах, дирижаблях, самолетах, гидросамолетах, самолетах-амфибиях с поршневыми двигателями, за исключением легких самолетов.



Напоминаем:

Подписка на журнал «Крылья Родины» принимается без всяких ограничений с любого месяца.

Подписная плата за год — 3 р. 60 коп., за 6 месяцев — 1 р. 80 коп.

Цена отдельного номера — 30 коп.



РАСШИФРУЙТЕ

Впишите по ходу часовой стрелки, начиная с клетки, отмеченной штрихом, задуманные слова. С их помощью прочтите в малом кругу фамилию русского авиаконструктора и название двухмоторного самолета-биплана, спроектированного им.

1. Летчик, совершивший перелет из Москвы в Нью-Йорк в 1929 году. 2. Деталь парашюта. 3. Часть крыла самолета. 4. Радиостанция, направляющая полет самолета. 5. Советский авиаконструктор. 6. Поперечное движение самолета, при котором его плоскость симметрии составляет угол с вертикальной плоскостью. 7. Летчик, впервые в мире выполнивший «мертвую петлю». 8. Нить для запуска модели планера. 9. Летательный аппарат. 10. Приспособление для укладки парашюта. 11. Устройство для автоматического управления самолетом. 12. Отклонение самолета от заданного курса из-за ветра. 13. Член экипажа самолета «Родина». 14. Строй самолетов. 15. Основоположник аэродинамики высоких скоростей. 16. Агрегат, преобразующий мощность двигателя в тягу.

Составил В. РОДЬКИН

Гомель

ГОЛОВОЛОМКА

Прочесть зашифрованные здесь стихотворные строки вам помогут номера телефонов.

Составил А. СТАНЕВИЧ

Хабаровск



НОМЕРА ТЕЛЕФОНОВ: 21-71-46, 453-30-19, 857-18-55, 8-55-56, 4-35, 2-09-39.

А	Б	В	Д	Е	З	И	Й	К	Л
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0



И	А	А	М	А	Р	Д	И	К	Э	Н	О
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

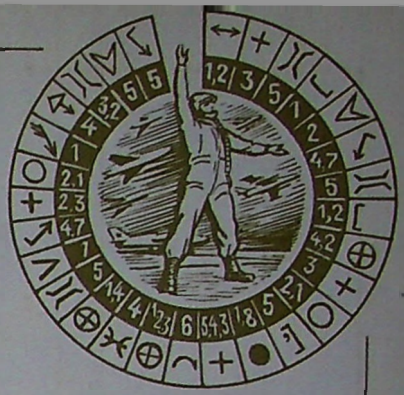
ГОЛОВОЛОМКА

Расположите буквенно-числовые дроби так, чтобы сумма чисел по двум центральным горизонтальным и двум центральным вертикальным рядам, а также в четырех треугольниках, четырех кружках и четырех квадратах была бы одинаковой.

Если вы сделаете это правильно, то прочтете название одной из авиационных наук.

Составил А. ЖДАНКО

Псковская область, г. Остров



ПРОЧТИТЕ

Пользуясь синоптическим кодом, прочтите строки из песни о летчиках.

Составил В. БЕЛАНОВ

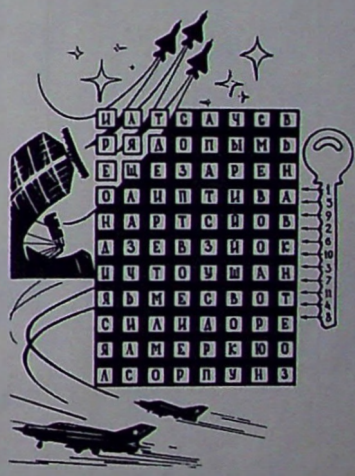
Курская область, пос. Солнцево

С ПОМОЩЬЮ КЛЮЧА

Попробуйте с помощью ключа прочесть зашифрованные здесь строки

С. АЛЕКСАНДРОВ

Хабаровск



ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 6)

КРОССВОРД

По вертикали: 1. Кокорев. 2. Корона. 3. Резак. 4. Белик. 5. Камора. 6. Моточас. 10. Ротор. 13. Ионосфера. 14. Сферометр. 16. Стеллаж. 17. Траверс. 21. Корфу. 22. Пилотаж. 24. Козерог. 26. Аффект. 28. Афелий. 29. Крыло. 30. Атмос.

По горизонтали: 7. Королев. 8. Шебанов. 9. Попова. 11. Изотов. 12. Кировск. 15. Пегас. 17. Таран. 18. Тензометр. 19. Класс. 20. Почва. 23. Анемометр. 25. Вираж. 27. Сарос. 29. Камфора. 31. Фосфор. 32. Тренер. 33. Гаккель. 34. Полигон.



Индекс
70450

Цена
30 коп.

День Воздушного Флота СССР



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АВГУСТ 8 1975

Новыми успехами в боевой и политической подготовке встречают военные авиаторы День Воздушного Флота СССР.

Вверху: все готово к началу летного дня.

Фото А. РЯБКО

Справа: военный летчик I класса Николай Павлович Кучеряев, награжденный за успехи в боевой и политической подготовке орденом Красной Звезды.

Внизу: технический состав завершает подготовку к ночным полетам.





МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ ОТЧИЗНЫ

Член Военного Совета — начальник Политического управления ВВС генерал-полковник авиации И. МОРОЗ, Герой Советского Союза

СОВЕТСКИЕ ЛЮДИ по доброй традиции ежегодно отмечают День Воздушного Флота СССР. Этот патриотический праздник стал днем всенародного смотра достижений советской страны в развитии авиации, успехов летного и инженерно-технического состава Военно-Воздушных Сил, специалистов гражданской авиации, ученых и конструкторов, работников авиационной промышленности и авиационных спортсменов ДОСААФ.

В нынешнем году, году 30-летия нашей Великой Победы, советский народ и воины Вооруженных Сил встречают День Воздушного Флота СССР в обстановке огромного трудового и политического подъема, дальнейшего сплочения своих рядов вокруг Коммунистической партии и ее ленинского Центрального Комитета. Новый прилив творческой энергии, патриотических чувств вызвало у советских воинов и трудящихся нашей страны решение апрельского (1975 г.) Пленума ЦК КПСС о созыве очередного XXV съезда Коммунистической партии Советского союза. В трудовых и воинских коллективах развернулось мощное социалистическое соревнование, посвященное достойной встрече этого исторического события в жизни нашей партии и государства.

●

Коммунистическая партия на всех этапах социалистического строительства уделяла большое внимание развитию авиации, как неотъемлемой составной части Советских Вооруженных Сил. В. И. Ленин прозорливо определил роль и место авиации в защите социалистического Отечества и развитии его экономики, гениально предвидел ее большое будущее. Уже на третий день после победы Великого Октября по указанию Владимира Ильича был создан первый орган руководства воздушным флотом — Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания. Советские авиаторы по праву гордятся тем, что у истоков наших Военно-Воздушных Сил стоял великий вождь трудящихся всего мира, гениальный стратег пролетарской революции Владимир Ильич Ленин, что, осуществляя его заветы, наша страна стала могучей авиационной державой.

В ходе гражданской войны складывались и крепли боевые традиции наших Военно-Воздушных Сил, закалялись в огне сражений лучшие качества советских воинов-авиаторов — беззаветная преданность идеалам коммунизма и своему народу, революционная бдительность и железная дисциплина, несгибаемая стойкость и мужество, высокое летное мастерство. Красные военлеты беззаветно сражались с врагами молодой Советской Республики. За проявленные мужество и героизм более двухсот летчиков и летнабов были удостоены высшей награды — ордена Красного Знамени, 16 из них — дважды, а летчики И. У. Павлов, С. А. Монастырев и П. Х. Межерауп — трижды. Многие авиационные части были награждены Почетным революционным Красным Знаменем.

После завершения гражданской войны Коммунистическая партия принимала все меры для укрепления обороноспособности нашей Родины, строительства и технического оснащения ее Вооруженных Сил. Особое внимание было уделено развитию новых средств вооруженной борьбы, среди которых важное место отводилось авиации. Создание мощного Воздушного Флота стало поистине всенародным делом. В 30-х годах были приняты важные решения, определившие пути развития авиации на длительный срок, в частности, постановления партии и Советского правительства «О строительстве мощных авиационных двигателей и дальних бомбардировщиков», «О развитии научно-технических исследований по авиации», «О работе авиационной промышленности» и другие.

Коммунистическая партия, осуществляя техническое перевооружение Военно-Воздушных Сил, уделяла особое внимание подготовке и воспитанию авиационных кадров. Была создана широкая сеть авиационных учебных заведений. Командные, штурманские и инженерные кадры высшей квалификации готовились в трех военных академиях. К началу Великой Отечественной войны подготовкой авиационных специалистов занимались 100 средних военно-учебных заведений, в том числе свыше 60 летных.

Большую роль в подготовке летных и технических кадров сыграл Осоавиахим, который располагал более чем полутора-стами аэроклубами, 4 авиационными школами по подготовке летчиков-инструкторов и сотнями планерных станций. Например, в 1940 году учебные авиационные организации Общества подготовили более 24 тысяч пилотов, около 500 летчиков-инструкторов, свыше трех тысяч авиатехников, более 26 тысяч планеристов и парашютистов.

В авиацию шли люди с высокой идейной закалкой, беспредельно преданные Коммунистической партии и советской Родине. В январе 1932 года на IX съезде Ленинский комсомол принял шефство над Военно-Воздушными Силами. Тысячи закаленных в боях и труде коммунистов, десятки тысяч юношей и девушек пришли тогда в авиацию по партийному набору и комсомольским путевкам. Многие из них стали потом известными летчиками, штурманами, творцами новой авиационной техники, прославили Родину дальними перелетами, авиационными рекордами, техническими достижениями.

Претворяя в жизнь призыв партии — летать дальше всех, быстрее всех и выше всех — советские летчики в тридцатые годы на первоклассных отечественных самолетах совершили ряд выдающихся полетов. Навсегда вошла в историю героическая эпопея спасения челюскинцев. Большим событием в развитии авиации явились беспосадочные перелеты из Москвы через Северный полюс в США экипажей в составе В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова, А. В. Белякова, а также М. М. Громова, А. Б. Юмашева, С. А. Данилина.

В те же годы советские авиаторы стали обладателями более одной трети мировых рекордов. Это убедительно свидетельствовало, что наша Родина имеет не только первоклассные самолеты, но и авиационные кадры, способные выполнить любое задание Коммунистической партии и Советского правительства.

Суровым испытанием для советского народа и его Вооруженных Сил явилась Великая Отечественная война, навязанная Советскому Союзу германским фашизмом. Почти четыре года на огромном пространстве, протяженностью более четырех тысяч километров бушевало пламя невиданной в истории войны. Советский Союз и его Вооруженные Силы отразили самое крупное вооруженное наступление международного империализма и нанесли решительное поражение германскому фашизму. Эта великая Победа достигнута героическими усилиями советского народа и воинов всех видов Вооруженных Сил.

Достойный вклад в завоевание исторической Победы над врагом, взаимодействуя с наземными войсками и Военно-Морским Флотом, внесли доблестные Военно-Воздушные Силы. Советские авиаторы, умело используя боевые возможности замечательных отечественных самолетов, громили в воздуш-

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

8 (299) 1975

© «Крылья Родины», 1975.

ных боях хваленые гитлеровские эскадры, наносили сокрушительные удары по скоплениям живой силы и техники противника, прикрывали с воздуха свои войска, обеспечивали боевые действия партизан, поражали военные объекты в глубоком тылу гитлеровской Германии.

За годы минувшей войны наша авиация совершила более трех миллионов боевых самолето-вылетов, уничтожила на земле и в воздухе 55 тысяч вражеских самолетов из 77 тысяч, потерянных гитлеровцами на советско-германском фронте.

Высокая оценка действиям Военно-Воздушных Сил дана Верховным Главнокомандующим Вооруженными Силами СССР в приказе № 51 от 19 августа 1945 года, где, в частности, говорилось: «В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии наша авиация с честью выполнила свой долг перед Родиной.

Славные соколы нашей Отчизны в ожесточенных воздушных сражениях разгромили хваленую немецкую авиацию, чем и обеспечили свободу действий для Красной Армии и избавили население нашей страны от вражеских бомбардировок с воздуха».

В борьбе с врагами Родины советские авиаторы проявили высокое мужество, беззаветную храбрость, верность воинскому долгу, непревзойденное боевое мастерство. Они вписали много ярких страниц в героическую летопись Великой Отечественной войны. Ярким проявлением величия духа советских летчиков, их пламенной любви к Родине и ненависти к фашистам стали таранные удары по врагу. Таран был высшим проявлением воинской доблести, в основе которой стояла благородная цель — уничтожить противника любой ценой. В первые же часы войны таранили самолеты врага летчики Д. Кокорев, И. Иванов, Л. Бутелин и другие. Советские пилоты более четырехсот раз совершали воздушные тараны, а «огненный таран» капитана Н. Гастелло, направившего свой израненный в бою самолет на скопление живой силы и техники врага, послужил примером для более 350 экипажей.

Навсегда останутся в памяти народной живым примером любви к Родине и верности воинскому долгу мужественные образы героев Великой Отечественной войны А. Маресьева, Л. Белоусова, З. Сорокина, П. Харитонова, С. Здоровцева, М. Жукова, В. Талалихина, Б. Сафонова, С. Супруна, И. Полбина и многих других отважных советских соколов.

Велики заслуги перед Родиной инженеров, техников, младших авиаспециалистов, связистов и воинов авиационного тыла. Их повседневный труд на фронте был исключительно напряженным, требовал стойкости, выносливости, отваги. В невероятно трудных условиях они своевременно готовили боевую технику к полетам, производили ремонт и восстановление поврежденных самолетов, обеспечивали авиационные части всем необходимым.

Ратные подвиги советских авиаторов в Великой Отечественной войне высоко отмечены Родиной. Свыше двухсот тысяч летчиков, штурманов, инженеров, техников, стрелков-радистов, механиков и мотористов награждены орденами и медалями СССР. 2420 наиболее отличившимся авиаторам присвоено звание Героя Советского Союза, 65 из них удостоены этой награды дважды, а прославленные воздушные бойцы, ныне Маршал авиации А. И. Покрышкин и генерал-полковник авиации И. Н. Кожедуб стали трижды Героями Советского Союза. Сотни авиационных соединений и частей были преобразованы в гвардейские, получили почетные наименования, награждены боевыми орденами.

Важную роль в победе над фашистской авиацией сыграла целенаправленная партийно-политическая работа. Политорганы, партийные и комсомольские организации сделали все, чтобы подготовить советских летчиков к решительной, победоносной схватке с врагом, вызвать высокий патриотический подъем, укрепить наступательный дух, вдохновить на ратные подвиги.

В авангарде советского народа в борьбе с ненавистным врагом шла Коммунистическая партия. Ее мудрая и дальновидная политика, многогранная титаническая работа, неразрывная связь с народными массами явились источником силы советского общества, залогом нашей Победы. В эти грозные годы она предстала перед народом как воистину воюющая партия. Воины-авиаторы считали для себя высшей честью идти в бой коммунистами. В первых рядах защитников страны Советов рядом с коммунистами находились сыны и дочери славного Ленинского комсомола.

Тридцать лет прошло с того незабываемого дня, когда над поверженным рейхстагом взвилось алое знамя Победы. За эти годы неузнаваемо изменился облик нашей страны, достигнуты выдающиеся успехи в развитии экономики, науки и культуры, выросло благосостояние советского народа. Глубокие сдвиги произошли в социальном развитии нашего общества. Под руководством Коммунистической партии построено развитое социалистическое общество, на базе которого сложилась новая историческая общность людей — советский народ.

Осуществление планов коммунистического строительства неразрывно связано с сохранением и упрочением мира. Центральный Комитет КПСС, Политбюро ЦК, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев настойчиво претворяют в жизнь внешнеполитический курс XXIV съезда партии, принятую им Программу мира. В ходе борьбы, которую ведут наши партия и государство вместе с другими странами социализма, произошло оздоровление международной обстановки. Стала преобладать тенденция разрядки напряженности. Империалистическая политика «холодной войны» терпит поражение.

Вместе с тем, апрельский (1975 г.) Пленум ЦК КПСС отметил, что силы войны, реакции, агрессии не оставляют попыток подорвать позитивные процессы, происходящие в современном мире. Они подстегивают гонку вооружений, противятся ликвидации существующих международных кризисов, грубым вмешательством во внутренние дела других стран пытаются сорвать борьбу за свободу и демократию, дискредитировать политику мирного сосуществования. В этих условиях Коммунистическая партия и Советское правительство свою миролюбивую политику сочетают с постоянной заботой о дальнейшем укреплении обороноспособности страны, воспитании всех советских людей в духе высокой бдительности.

В речи на торжественном собрании, посвященном 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, товарищ Л. И. Брежнев сказал: «Мы знаем свои силы, свои возможности и с уверенностью смотрим в будущее. Наша армия — это армия мира. Она не имеет других целей, кроме обеспечения мира и безопасности народов».

Коммунистическая партия и Советское правительство делают все необходимое, чтобы поддерживать на должном уровне



Перед вылетом.

Фото майора А. РЯБКО

обороноспособность страны, развивать и укреплять Вооруженные Силы. За тридцать послевоенных лет произошли подлинно революционные преобразования во всех областях военного дела. Намного возросли боевые возможности и Военно-Воздушных Сил. Их основу составляют сверхзвуковые реактивные самолеты-ракетоносцы, которые могут наносить удары ядерным и обычным оружием по любой цели, находящейся на земле и на море, не заходя в зону действия вражеских средств ПВО. Всепогодные ракетоносные истребители, военно-транспортная авиация и боевые вертолеты, также составляют неотъемлемую часть Военно-Воздушных Сил. Находящиеся на их вооружении боевые самолеты оснащены мощным ракетно-пушечным оружием, средствами обнаружения целей и управления огнем, современной навигационной аппаратурой, радиоэлектронной и вычислительной техникой.

Ныне Военно-Воздушные Силы представляют собой могучий вид Вооруженных Сил, способный оказывать большое влияние на успешное осуществление крупных операций на сухопутных и морских театрах военных действий.

Предметом особой заботы Коммунистической партии является подготовка авиационных кадров. Советский народ по праву гордится своими крылатыми богатырями. Воспитанные в духе беззаветной преданности идеалам коммунизма, любви к социалистической Родине и ненависти к ее врагам, они являются достойными наследниками боевой славы героев Великой Отечественной войны. Высокая идейная зрелость личного состава ВВС находит свое отражение в росте боевого мастерства, в повышении боеготовности авиационных частей, в новом размахе социалистического соревнования и укреплении воинской дисциплины.

Партия и правительство высоко ценят самоотверженный труд летного и инженерно-технического состава. За большие заслуги в освоении авиационной техники, воспитании и обучении летных кадров многие воины-авиаторы удостоены правительственных наград, высоких званий «Заслуженный военный летчик СССР» и «Заслуженный военный штурман СССР». Ряд авиационных частей награжден орденами и вымпелом Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть».

Современная космонавтика — это новое направление науки и технического прогресса, новая победа человеческого разума. Из среды военных авиаторов вышли многие летчики-космонавты СССР. Выдающиеся достижения советской космонавтики получили всемирное признание и служат еще одним ярким доказательством высокого уровня отечественной науки и техники, могущества созидательных сил социализма, постоянной заботы партии об ускорении темпов научно-технического прогресса.

Высокими показателями в труде встречают День Воздушного Флота СССР работники орденов Ленина и Октябрьской революции Гражданской авиации. Созданная по инициативе В. И. Ленина наша Гражданская авиация в результате повседневной заботы Коммунистической партии и Советского правительства, героического труда нашего народа превратилась в высокоразвитую отрасль народного хозяйства страны, оснащенную первоклассной авиационной техникой. Она успешно выполняет возложенные на нее задачи по перевозке пассажиров и грузов, оказывает большую помощь сельскому хозяйству и медицине, широко используется в охране лесных богатств и геологоразведочных работах. Яркой страницей в славной истории Аэрофлота является самоотверженный труд авиаторов, их мужество и героизм в годы Великой Отечественной войны.

Во все годы развития авиации важная роль в подготовке кадров принадлежит одной из самых массовых патриотических организаций страны — Всесоюзному ордена Красного Знамени добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту. Выполняя требования партии и правительства, организации ДОСААФ ведут большую оборонно-массовую, военно-патриотическую и спортивную работу. При их активном участии юноши еще до призыва в Вооруженные Силы получают знания и навыки, необходимые для несения воинской службы.

Большой популярностью у молодежи пользуются аэроклубы ДОСААФ, где юноши и девушки овладевают авиационными знаниями и летными навыками. Культивируемые Обществом военно-технические виды спорта, в том числе самолетный, вертолетный, парашютный, планерный, авиа- и ракетомодельный, содействуют физической закалке молодежи, выработке у нее твердой воли, смелости, силы и ловкости. Советские авиационные спортсмены постоянно обновляют таблицу мировых авиационных рекордов, одерживают выдающиеся победы на международной спортивной арене.

Отмечая День Воздушного флота СССР, советские авиаторы успешно выполняют программу боевой и политической подготовки, готовят достойную встречу XXV съезду КПСС. Они делают все необходимое для укрепления обороноспособности страны, повышения боеготовности частей, совершенствования боевого мастерства. Воины-авиаторы, как и весь личный состав Советских Вооруженных Сил, тесно сплоченные вокруг Коммунистической партии, в боевом содружестве с братскими армиями Варшавского Договора бдительно стоят на страже социалистических завоеваний, всегда готовы выполнить свой патриотический и интернациональный долг по защите Отечества, дела мира и коммунизма.



Дважды Герой Советского Союза Н. Скоморохов и Герой Советского Союза И. Давидков только что вручили новые комсомольские билеты молодым воинам.

Фото прапорщика Д. ПЕТРЯЕВА

XXV съезду КПСС — достойную встречу

НАСЛЕДНИКИ СТАХАНОВА

Репортаж из Донецкого авиационно-спортивного клуба

Сорок лет назад в ночь с 30 на 31 августа шахтер-забойщик Алексей Стаханов, работая отбойным молотком в шахте Центральная — Ирмино (Донбасс), добыл за 5 часов 45 минут 102 тонны угля при норме 7 тонн.

По тому времени это был выдающийся рекорд новатора угольной промышленности. А спустя две с лишним недели — 19 сентября Стаханов установил новый рекорд, выдав на-гора 227 тонн угля в смену.

Почин Стаханова положил начало получившему его имя массовому движению рабочих и колхозников за повышение производительности труда и лучшее использование техники — новому, более высокому этапу социалистического соревнования.

С невиданной быстротой стахановское движение охватило все отрасли народного хозяйства. Его зачинателями были в автомобильной промышленности А. Бусыгин, в обувной — Н. Сметанин, лесной — В. Мусинский, текстильной — М. и Е. Виноградовы, на железнодорожном транспорте — П. Кривонос, в сельском хозяйстве — М. Демченко, П. Ангелина и другие.

С тех пор прошло сорок лет. И если в основе стахановского движения лежала высокопроизводительная (для того времени) техника, кадры, овладевшие ею, улучшение материального благосостояния трудящихся, рост сознательности рабочих и колхозников, то ныне все эти факторы возросли во сто крат. Наступил новый высший этап социалистического соревнования, знаменующий собой дальнейшее увеличение производительности труда. Горячий отклик в сердцах советских людей нашло Обращение Центрального Комитета КПСС и Советского правительства к партии, к советскому народу о развертывании социалистического соревнования под девизом «Дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами».





Спортсмен-парашютист электрослесарь В. Зимовнов.

Спортсмен-летчик В. Пинич.

Новый подъем трудовой и политической активности трудящихся вызвало постановление апрельского (1975 г.) Пленума Центрального Комитета КПСС о созыве в феврале будущего года XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза. По всей стране развертывается социалистическое соревнование за достойную встречу этого знаменательного события в жизни партии и народа. Коллективы промышленных предприятий, шахт, строек, колхозов и совхозов выступают с ценными начинаниями, изыскивают дополнительные резервы увеличения производства и улучшения качества продукции, дальнейшего повышения производительности труда, принимают повышенные социалистические обязательства по досрочному выполнению плана 1975 года и пятилетки в целом.

Мы побывали в эти дни в Донецком авиационно-спортивном клубе ДОСААФ — клубе шахтерского края. Его возглавляет коммунист мастер спорта СССР Виктор Иванович Самойлов. Ему тридцать пять лет. Пятнадцать из них он проработал на шахте сначала откатчиком, затем крепильщиком, лесодоставщиком. Одновременно учился в вечерней школе. Окончил горный техникум, стал горным мастером. Комсомольцы шахты Лидиевка оказали Виктору высокое доверие, избрав его своим вожаком.

Нам разрешили спуститься в шахту. Облачившись в шахтерское обмундирование, вооружившись электрическими светильниками и средствами самоспасения, вошли в металлическую клеть. За 45 секунд она доставила нас на глубину 263 метра. Наш гид—секретарь комитета комсомола шахты А. Антоненко рассказывает о ее истории, об условиях труда шахтеров, о все большей механизации тяжелых работ в шахте — зарубки, отбойки, транспортировки угля. В этом мы наглядно убедились, пройдя по штольням около трех километров. По пути все время попадались облегчающие труд шахтера автоматические устройства, работающий транспортер, дистанционное управление откаткой вагонеток и другая техника. Навстречу шел состав из тридцати вагонеток с углем. А вот и лава. В сорока метрах от нас работает проходческий угольный комбайн. Мы видели как сноровисто и проворно действуют шахтеры. Ведь коллектив шахты Лидиевка борется за то, чтобы добыть к XXV съезду партии 75 тысяч тонн угля сверх плана. На шахте рождается много патриотических начинаний — одно из них «работать за себя и за не вернувшихся с войны».

В 1943 году на территории шахты упал самолет. Позже стало известно — погиб в бою летчик Николай Евдокимович Куценко, уроженец шахтерского края. Ныне Куценко зачислен в комсомольско-молодежную бригаду проходчиков Ивана Пазия. Работая «за себя и за того парня», бригада 24 апреля нынешнего года первой на шахте выполнила пятилетку и сейчас выдает уголь на-гора сверх плана.

Усталые мы поднялись на поверхность. Как прекрасны земля, небо, солнце! Не они ли позвали Виктора Самойлова в авиаспортклуб? Работая на шахте, он начал прыгать с парашютом, потом научился управлять спортивным самолетом, стал мастером спорта, неоднократным призером республиканских и всесоюзных соревнований.

С большим уважением Самойлов говорит о своих подчиненных. В числе первых он называет коммунистов, занесенного в Книгу Почета, — своего заместителя по летной подготовке Николая Николаевича Байкова, командиров звеньев: парашютного — Анатолия Николаевича Букало, самолетного — Николая Ивановича Тютюника.

Мастерством обучения и воспитания спортсменов отличаются инструктор-летчик М. Владыкин и инструктор-летчик-парашютист П. Филатов. Безаварийную работу материальной части обеспечивают бывший авиационный техник клуба, ныне его инженер Н. Пахомов, техник-бригадир Л. Романчук, проработавший в клубе 17 лет, молодой техник А. Царьков. О нем в клубе отзываются так: «трудолюбив, спокоен, расторопен, мало говорит, но много делает». Отец Царькова несколько лет воспитывал авиационных спортсменов в качестве инструктора, командира звена. Теперь его сын, работая на материальной части, учится летать.

— Можно было бы назвать много фамилий инструкторов, техников, водителей автомашин, — заключает нашу беседу начальник клуба, — все они отличаются большим трудолюбием, преданностью своему делу.

Почти весь инструкторско-преподавательский состав клуба — бывшие спортсмены. С ними легко работать. Они понимают друг друга с полуслова, знают нужды своих подчиненных и все делают для того, чтобы росло мастерство авиационных спортсменов. В этом, пожалуй, ключ к успеху.

Спортсмены клуба — рабочие заводов и шахт, служащие, учащиеся горных производственно-технических училищ. Основу парашютного звена составляют члены юношеского авиационно-спортивного корпуса «Орленок». Многие спортсмены и некоторые работники клуба — выходцы из этого корпуса.

За время существования авиационно-спортивного клуба более пятидесяти спортсменов получили высокое звание мастеров спорта. Ныне их здесь — девятнадцать. Сборная команда спортсменов-летчиков в третий раз подряд завоевала звание чемпиона республики и сохранила навечно переходящий кубок. В этом заслуга начальника клуба В. Самойлова, спортсменов М. Владыкина, В. Маркова, Н. Заиченко, Ирины Прокопенко, а также тренера Н. Тютюника. Команда парашютистов — на втором месте в республике и первая в розыгрыше кубка «Большого Донбасса». Воспитанник клуба, член сборной команды СССР инженер завода мастер спорта В. Покатилов на первенстве ДОСААФ 1974 года занял второе место по многоборью и по точности приземления.

Клуб выполнил социалистические обязательства за прошлый год по всем основным показателем. На первом месте оказалось парашютное звено коммуниста Анатолия Букало. Оно по праву называется теперь звеном коммунистического труда. Помимо командира звание ударника коммунистического труда подтвердили инструкторы П. Филатов, В. Чернышов, техник-бригадир Л. Романчук. Вновь присвоено это высокое звание инструктору-летчику М. Владыкину, инструктору-летчику-парашютисту А. Гороховику, заведующему врачебным пунктом В. Пивоваровой. Все они занесены на Доску почета.

Отвечая на призыв партии и Правительства о развертывании Всесоюзного социалистического соревнования, одобряя и поддерживая инициативу коллектива Ульяновской учебной авиационной организации, личный состав Донецкого авиационно-спортивного клуба обязуется подготовить в ходе VI летней Спарта-



Спортсмен - парашютист Г. Ерлик перед прыжком.



Инструктор-летчик мастер спорта А. Орлов объясняет спортсменам В. Пивоваровой и П. Грищуку порядок выполнения задания.

ко три растения. Остальные погибли. У выживших растений корни были обращены в почву, а проросток — в сторону источника света. Доставленные на Землю стебли гороха проходят длительные и тщательные исследования для выявления возможных изменений на клеточном или субклеточном уровнях. Но по крайней мере внешне эти растения ничем не отличаются от много раз виденных нами на Земле стеблей гороха.

По результатам выполненных первой экспедицией исследований в «Оазис» были внесены необходимые коррективы. Помимо технологических усовершенствований изменен и способ высадки семян: все они были ориентированы в нужном направлении. Результат «сельскохозяйственных работ» Климука и Севастьянова оказался более эффективным: всхожесть семян значительно повысилась, растения продолжают нормально развиваться. Расширился и ассортимент «сельскохозяйственной продукции». Климук и Севастьянов старательно выращивают в «Оазисе» и обыкновенный лук. Посаженные ими две небольшие луковички выпустили перышки. А это также представляет интерес для ученых.

Космонавты активно ведут исследования поведения в невесомости ряда живых объектов. К ним, прежде всего, относятся опыты по развитию водных видов, от оплодотворенной икринки до стадии малька. Эксперименты с мальками — не новинка для нашей космонавтики. Но в каждом полете оценивается влияние невесомости на различных стадиях развития малька. Продолжаются исследования и с культурой ткани сирийского хомячка, очень живо реагирующей на все воздействия окружающей среды. И, конечно, опыты с «завсегдатаями» космических полетов — мухами-дрозофилами. Сравнительно короткий цикл их развития — от яйца до взрослых особей 12 дней, — уже накопленные данные об их поведении в земных лабораториях позволяют достаточно четко проследить, каково влияние факторов космического полета на их развитие.

В программе второй экспедиции на «Салюте-4» большое место отведено наблюдениям и фотографированию поверхности Земли в интересах народного хозяйства. В картотеках ученых имеется уже много фотографий различных участков поверхности Земли. По ним уточняется характер геологических образований, географическая привязка того или иного объекта на местности, глубинное строение Земли, сейсмичность земной коры.

Снимки, сделанные из космоса, помогают ученым и геологам определять районы возможных месторождений полезных ископаемых и даже их перспективность для промышленной разработки. Например, по космическим фотографиям территории Казахстана определены районы, перспективные для поиска нефти и газа. Немалый вклад в эту работу внес первый экипаж станции «Салют-4». Но Губарев и Гречко летали в январе — феврале, то есть зимой. Следовательно, фотографии тех же районов, сделанные летом Климуком и Севастьяновым, будут содержать дополнительную важную информацию. Сравнивая зимние и летние пейзажи, ученые проследят за изменением растительного покрова, уточнят гидрологию отдельных районов и, что очень важно, выявят сезонные изменения отражательной и излучающей способности различных образований на поверхности Земли.

Значительное место в программе работы Климука и Севастьянова на борту «Салюта-4» отведено исследованию Солнца, в частности его фотографированию. И это не случайно. От нашего дневного светила так многое зависит на Земле, что любая информация о Солнце необычайно ценна. И сколько бы его ни фотографировали, оно каждый раз будет новым, будет чем-то отличаться от только что виденного нами. Исследования, проводимые Климуком и Севастьяновым, по времени совпадают с периодом минимальной солнечной активности, и любая информация, полученная в этот период, вероятно послужит своеобразным эталоном для последующих исследований.

Наблюдения Солнца с борта «Салюта-4» ведутся методом съемки на спектрограф. Станция разворачивается таким образом, чтобы в щель прибора попал очень тонкий участок Солнца, содержащий интересующее ученых образование, скажем, флоккул. Изображение каждой точки Солнца вдоль щели разлагается в свой спектр. В результате получается как бы поперечный разрез этого избранного образования на Солнце. С помощью орбитального солнечного телескопа (ОСТ) Губарев и Гречко получили более 100 спектрограмм активных образований на солнечной поверхности. Новую богатую информацию о процессах на Солнце уже получили и Климук с Севастьяновым. Они учли опыт своих предшественников, и работа с орбитальным солнечным телескопом стала более продуктивной.

Когда 18 июня на солнечном диске появилась активная область, космонавты внесли в программу рабочего дня поправку. Быстро подготовив солнечный телескоп и дефракционный спектрометр, они провели спектрографирование активной области, а также большого яркого протуберанца на краю диска светила.

Уходя в свой второй полет (первый В. Севастьянов совершил с А. Николаевым на «Союзе-9» в 1970 году, а П. Климук — с В. Лебедевым в декабре 1973 года), коммунисты-космонавты заверили Коммунистическую партию, советский народ, что они оправдают оказанное им доверие. И оба космонавта работают, не жалея сил, целеустремленно, настойчиво, рационально. Их сообщения о выполненных исследованиях и экспериментах следуют одно за другим. Далекие галактики, Земля, Солнце и снова Земля, ее окружение являются объектом их работы.

Продолжаются на «Салюте-4» и технические эксперименты. Станция уже более полугода работает в условиях космического полета. П. Климук и В. Севастьянов анализируют, как изменился ее тепловой режим, режим работы энергетических установок, систем термо- и влагорегулирования. Они проверяют работу системы кондиционирования влаги из атмосферы станции. Значительную часть потребляемой космонавтами воды для бытовых нужд они получают от установки для ее регенерации. Очень важны для будущего испытания перспективной системы терморегулирования, так называемых тепловых труб, которые помогают значительно повысить интенсивность теплообмена на станции, обещают в будущем делать системы терморегулирования проще и надежнее ныне существующих.

Во время своего полета на «Салюте-4» А. Губарев и Г. Гречко отрабатывали новую навигационную систему «Каскад». Эта система обеспечивает автоматическое и непрерывное поддержание заданной ориентации станции в течение длительного времени. Второй экипаж продолжает дело, начатое их товарищами. Ведь система «Каскад» отличается высокой точностью и экономичностью. Она расходует в несколько раз меньше топлива, чем обычные системы ориентации. Сейчас уже можно сказать, что отработка системы прошла успешно и «Каскад», получив «права гражданства», с успехом заменяет штатную систему ориентации.

Одним из важных участков работы всех космонавтов в любом, особенно в длительном полете, остаются по-прежнему медицинские исследования и эксперименты. Много времени запланировано «на медицину» и в программе работы Климука и Севастьянова. Новый экипаж «Салюта-4» своими наблюдениями помогает медикам искать ответы на вопросы, как влияет невесомость на человека, сказывается ли на этом процессе предварительная «обкатка» человека космосом, какие индивидуальные особенности организма человека наиболее проявляют себя в космосе?

В жестком распорядке суток космонавтов до двух с половиной часов отведено физическим упражнениям. Оба активно используют бортовой «стадион»— его бегущую дорожку, велоэргометр, эспандеры, тренировочно-нагрузочные костюмы «Атлет» и «Пингвин», с помощью которых создаются нагрузки на различные группы мышц, вакуумный костюм «Чибис» и впервые опробованный на «Салюте-4» электростимулятор мышц, который, кстати сказать, уже получил высокую оценку космонавтов.

Раз в двое суток «Земля» усаживает космонавтов на вращающееся кресло. Проводится полное электрокардиографическое обследование, исследуются функции внешнего дыхания и тонуса венозных сосудов. Информация об этом по телеметрии поступает на Землю в группу медицинских специалистов, осуществляющих постоянный контроль за состоянием космонавтов. Помимо этого космонавты сами ведут медицинский взаимоконтроль, берут пробы крови для последующей доставки ее на Землю и исследования в земных лабораториях.

Весьма важным в длительном полете является психологическое состояние каждого космонавта и «совместимость» экипажа. Надо сказать, что Петр Климук и Виталий Севастьянов представляют хороший космический дуэт. На борту царит дружелюбие и взаимопонимание, а это залог плодотворной работы. Именно такой высоко эффективной она была и в течение многих суток второй половины полета...

●

Петр Ильич Климук и Виталий Иванович Севастьянов успешно выполнили всю программу исследований и экспериментов в интересах науки и народного хозяйства.

Н. НОВИКОВ

...ке — и положенные часы, и ко-
минуты перерывов между заня-
и личное время. Разряд по двум
спорта имеет каждый, а кто при-
..., у того на груди и три, и четыре
...тивных значка.

спортзале меня заинтересовал не-
...ичный снаряд: у металлической тру-
..., закрепленной на высоте груди, сто-
...и десантники и колотили по ней реб-
...ами ладоней.

— Подготовка к рукопашной схват-
ке, — пояснил Валико Ткебучава.

Тут же установлен манекен. Десант-
ники по очереди наносят удары ребром
ладони по массивной шее «противника».
Если сила удара достигает заданной, над
мишенью вспыхивает электрическая лам-
почка. Это является наиболее наглядным
пособием в обучении солдат. Подходит
первый десантник, резко ударяет вы-
прямленной ладонью по манекену.
Вспыхивает световой сигнал. За ним
идет второй, третий десантник...

...Сигнал тревоги прозвучал на рассве-
те и мгновенно взбудоражил весь горо-
док. Голос в эфире — тревога! Резкий
телефонный звонок — тревога! Стук в
окно — тревога! Идет борьба за се-
кунды.

Кажется — парадокс. За последние
годы вооружение десантников стало бо-
лее мощным и сложным. Все больше
времени требуется для того, чтобы бое-
вую технику подготовить к десантиро-
ванию, бережно запеленать в хитросплете-
ния многокупольных систем, погрузить
в самолеты. И, несмотря на это, норма-
тивы на каждую операцию не только
не увеличиваются, а даже сокращаются.
И тут нет никакого противоречия: слож-
нее становится техника — возрастает
мастерство специалистов, меняется ору-
жие — совершенствуется учебная база...

Когда звучал сигнал тревоги, мы были
уже в парке боевых машин. Иначе не
удалось бы наблюдать картину выхода
техники из парка, на что потребовались
буквально считанные минуты. Через
стеклянную перегородку было видно,
как дежурный по парку поднял теле-
фонную трубку, потом, изменившись в
лице, порывисто опустил ее и тут же на-
жал по очереди несколько кнопок на
рабочем пульте. Массивные металличе-
ские створки боксов стали сами, тяжело
поскрипывая, раскрываться. Послышался
треск запускаемых двигателей. Автома-
тически включались механизмы натяже-
ния гусениц, боевые машины словно
оживали, готовясь к броску вперед.

Один человек, дежуривший в то утро
по парку, сделал работу, которая еще
недавно заняла бы десятки людей, сэко-
номив для батальона немало драго-
ценного времени. Экипажам, прибыв-
шим по сигналу тревоги, оставалось за-
нять свои места, и боевые машины од-
на за другой на больших скоростях по-
кинули территорию городка.

— Выходит, не всегда техника без лю-
дей мертва? — спросил старший на-
чальник, поглядывая на зажатый в руке
хронометр.

Гвардии майор А. Панасенко этот воп-
рос слышал не впервые. Отвечая на не-
го, он обычно подчеркивает, что «ожи-
...ника не сама по себе, а пото-
...ается, над этим

— Хорошо действовала рота гвардии
лейтенанта Татарова, — доложил Пана-
сенко. — Это наш молодежный коллек-
тив.

Молодость — важный козырь воз-
душнодесантных войск. Здесь никто не
удивляется, когда командовать полком
доверяют офицеру, которому нет еще
тридцати лет. Вот и Татаров и его заме-
ститель по политической части гвардии
лейтенант Быков почти ровесники своих
подчиненных. Но о них никто не скажет
«молодо-зелено» потому, что зрелость
определяют не по годам, а по делам. По
итогам боевой учебы рота Татарова по-
лучила звание отличной. Она везде пер-
вая. И по сигналу тревоги, и на марше,
и на боевой стрельбе.

Главное что отличает десантников —
их любовь к небу. Всякий раз, когда за-
ходит разговор о прыжках с парашю-
том, они словно преображаются;
в глазах загораются веселые огонь-
ки, ребята смеются, подначивают друг
друга и, чувствуется, что готовы свер-
нуть горы, лишь бы подняться в воз-
дух, ощутить всю прелесть свобод-
ного падения, почувствовать, что они
научились побеждать в себе чувство
страха. Молодые солдаты успели сде-
лать по десять прыжков с самолета и
столько же с вышки. А сколько было
тренировок на снарядах воздушноде-
сантного комплекса, на лопингах, стапе-
лях, трамплинах, не поддается учету.

Прыжки с парашютом — это хлеб де-
сантника. Тот самый хлеб, который до-
стается нелегко, но без которого нет и
не может быть жизни. И нет парашюти-
ста, который не любит свое дело, не
относится к нему с упоением и восторг-
гом. По-разному, правда, приходит эта
любовь, но приходит обязательно, пото-
му что человека с холодным сердцем
небо не примет.

Гвардии рядовой Г. Краснов пришел в
Воздушнодесантные войска уже зрелым
парашютистом-спортсменом. До призы-
ва в армию он имел почти полсотни
прыжков, совершенных в аэроклубе
ДОСААФ. Но в полку не то, что в аэро-
клубе. Здесь все иное — и парашют, и
снаряжение, и задачи. Там он был
спортсмен. Здесь — воин! Для спорт-
смена все заканчивается приземлением.
А у воина приземление только начало
главного дела, для которого у него и
автомат, и гранаты, и боеприпасы, и ра-
дио, и саперная лопатка, и паек — все,
что необходимо для боя в тылу против-
ника. Вместе с ним десантируются бое-
вые машины, гаубицы, минометы, грана-
тометы, ПТУРСы — целый арсенал ору-
жия. И надо распорядиться этим арсена-
лом, разбросанным по площадке при-
земления, надо за короткое время за-
ставить технику двигаться, а оружие —
стрелять. Причем стрелять метко, пото-
му что в тылу противника на счету каж-
дый патрон и тем более каждый снаряд.

Нет у десантников прыжков, похожих
один на другой. Каждый очередной —
сложнее предыдущего. От одного пры-
жка к другому идет накопление не толь-
ко опыта, но и психологических качеств.
И все-таки самый трудный прыжок —
первый.

Было время, когда в воздушнодесант-
ных войсках бытовало слово «отказчик».
Неприятное это слово прилипало к че-
ловеку, словно клеймо. «Отказчик» —
...кто не находил в себе мужест-
...прыжок с парашютом.

Готовился, даже, ...
вал на словах лихость, а ...
молет и страх сковывал его, сжима...
клубок. Раздавался сигнал «Пошел»!, то-
варищи исчезали за бортом, а «отказ-
чик» крепче впивался пальцами во все,
что попадалось под руку. И не было си-
лы, которая могла бы оторвать его. Он
так и возвращался на землю в самоле-
те, с надетыми парашютами, с опущен-
ными глазами, стесняясь встретиться
взглядами с теми, кто выполнил пры-
жок.

Со временем слово «отказчик» стало
звучать реже, а ныне оно и вовсе исче-
зает из обихода. Не потому, что пры-
гать становится легче или страх сделал-
ся более податливым. Изменились лю-
ди. Многие из тех, кто приходит слу-
жить в Воздушнодесантные войска, уже
имеют опыт прыжков с парашютом, по-
лученный в клубах ДОСААФ. Иными ста-
ли и условия наземной подготовки, и от-
ношение к тем, кто проявляет на первых
порах нерешительность...

На руке у гвардии ефрейтора Викто-
ра Дидыка часы с надписью: «За от-
личное выполнение задания». Бывший
слесарь-сборщик завода газовой аппа-
ратуры г. Львова, он служит в отличном
экипаже гвардии старшего сержанта
Ю. Сапова, является старшим механи-
ком-водителем боевой машины, имеет
второй разряд по парашютному спорту.
Во время учений экипаж Сапова, совер-
шив прыжок и управляя парашютами,
сумел приземлиться буквально рядом со
своей боевой машиной, быстрее других
расшвартовал ее, и она первой достиг-
ла намеченного рубежа.

Когда политработник Леонид Тихоно-
вич Старченко, мастер спорта СССР, рас-
сказывал об этом эпизоде, то особо от-
мечал заслуги Виктора Дидыка.

— Тут такая история, — Старченко по-
колебался, видимо, ему не хотелось
вспоминать невеселую страничку из био-
графии солдата. — Дидыка ведь чуть бы-
ло не отчислили из Воздушнодесантных
войск. А теперь он показывает приме...
другим.

Был, оказывается, момент, когда Ви...
тор Дидык, не сумев перебороть се...
признался командиру: «Не могу п...
гать». Он даже не сказал «боюсь...
сказал «не могу», подчеркнув этим...
работать с ним, убеждать и агити...
бесполезно. Он ждал, что ему ...
повторять уже не раз слышанные ...
ва о надежности парашюта, нап...
о тех, кто успешно сделал по д...
тысячи прыжков.

Но все было иначе. Вместе ...
Дидыка каждый день приводи...
ряды воздушнодесантного ...
заставляли прыгать с трамп...
титься на лопинге, поднимат...
шютную вышку. А тут е...
замполит гвардии старш...
Виктор Головань и сказал:

— Я, тезка, еду в отпу...
их родителей. Что им ск...

Ничего не ответил тог...
очередных занятиях в ...
родке работал, как ни...
вычной для него насте...
тут, на земле, он по...
первого шага. Вот он ...
пасти. Страх перехва...
жется, стоит отдели...
конец всему. Но в ...
глаза, сделал этот ...
среди товарищей.

...ется с...
шагов. Доли...
ку, чтобы сдел...
ку они дались...
то, сделав их...
плеч. А вдо...
тору Голова...
«Дидык усп...
жок с пар...
офицер п...

Разные ...
каждого ...
свои спо...
нал тре...
единый...

Пер...
ведчи...
Мы г...
не т...
тиз...
гр...
ло...
р...

...не сразу и не легко. ...он словно свалил груз с ...нику политработнику Вик... полетела телеграмма: ...шно выполнил первый пры... ...ютом». Эту добрую весть ...редал родителям солдата...

...люди служат в батальоне. У ...своя биография, свой характер, ...обности. Но вот прозвучал сиг... ...ги, и все они действуют, как ...хорошо отлаженный организм.

...ми в самолет погрузились раз... ...Им предстоит прыжок в горы. ...бывали в этих горах накануне: они ...уж высоки, но зато коварны. Кру... ...скатов колеблется от 20 до 80 ...усов. А это особенно опасно в ус... ...ях десантирования. Разбросает па... ...ютистов по ущельям, а им нужно ...браться, атаковать и разгромить «про... ...вника», а затем организовать обору... ...у, чтобы обеспечить высадку сил де... ...санта, не допустив подхода резервов че... ...рез перевал.

Наш вертолет опустился на высокой площадке, откуда хорошо просматривались горы. Заместитель командующего Воздушнодесантными войсками по боевой подготовке генерал-лейтенант П. Чаплыгин, осмотрев панораму местности, остался доволен:

— Хороший будет экзамен для разведчиков.

Внизу, около санитарной машины, волнуясь, расхаживал доктор. Прыжок в горы всегда связан с риском.

И вот уже тяжелый транспортный самолет проплывает над нами. Снизу хорошо виден квадрат открытого люка. Кажется, слышен даже гудок сирены.

— Пошли!

Черные точки, как горошины, посыпались вниз, превратившись в две цепочки куполов.

— Молодцы, — похвалил Чаплыгин десантников, — отлично управляют парашютами.

Вот где пригодилось мастерство, которое разведчики вырабатывали на стапелях и на других снарядах воздушно-десантного комплекса! И не зря Валико Ткебучава «выбивал» для своих разведчиков лишний прыжок с самолета. Ныне в воздухе будто и не было молодых солдат: все действовали умело, выбирая места, доступные для приземления, но при этом стараясь держаться ближе к командиру. Парашюты скрылись за вершинами и гребнями гор, самолет улетел. Наступила тревожная тишина. Но тут же в небе взвилась зеленая ракета. Валико Ткебучава обозначил себя, подавая подчиненным команду на сбор. Потом кто-то из командиров отделений выбросил красный флажок, кто-то зажег дымовую шашку. И вот уже из-за соседнего хребта послышался треск автоматных очередей, донеслось раскатистое «Ура!». Рота пошла в атаку.

А внизу так и осталась стоять неподвижно санитарная машина.

Теперь надо спешить к месту высадки основных сил десанта.

...Мощный гул моторов заполнил воздух. Самолеты шли тройками в плотном строю. Белые трепещущие купола вы-

...но, конечно,

Экипажи, побросав пара... они коснулись земли, подбежали к ... им боевым машинам, расшвартовали самоходные установки и тягачи, площадка приземления быстро опустела. Только ветер продолжал шевелить белые купола, почти целиком застелившие десятки гектаров поля.

Генерал армии В. Ф. Маргелов говорил накануне десантникам:

— Нужен бой быстрый, грамотный и жесткий!

Таким он и был этот бой, а точнее, это учение с боевой стрельбой. Тяжело ухали гаубицы, на малой высоте проносились истребители-бомбардировщики, шли на высокой скорости боевые машины и самоходные установки.

Прямо перед нами разыгрался поединок с танками. Они появились на участке роты, которой командует гвардии лейтенант Петр Курочко. Их было много, и шли они развернутым строем на большой скорости (макеты танков передвигались по рельсовым путям с помощью лебедок). Первыми в бой вступили установки ПТУРС. Огненные шарики стремительно понеслись над землей, доворачивая и маневрируя, чутко следя за маневром танков. Точное попадание — танк остановился, окутанный оранжевым дымом. Второй оранжевый хвост, третий. Но остальные танки идут. Теперь уже огонь открывают гранатометчики. Ровные, как на схемах, траектории гранат несутся над землей. Невооруженным глазом видны результаты стрельбы. Они достаточно высоки, но... танки подбиты не все.

Наступает пора истребителей танков. К этому подготовлены все десантники. Не раз и не два на занятиях в поле им приходилось вступать в единоборство со стальной махиной. Они могут все. Прыгнуть, подобно барсу, с дерева на броню машины, идущей на полной скорости, закрыть смотровые щели, сделав экипаж слепым и беспомощным. Притвориться убитым и лежать, распластавшись на земле, рискуя оказаться под гусеницами, но в последний момент, откатившись в сторону, бросить гранату в самое уязвимое место танка. Вот и сейчас, едва заметные со стороны, они ползут навстречу контратакующим. Расстояние быстро сокращается. Бросок гранаты. Танк остановлен. Еще бросок — и опять успех. Ни одной машине не удалось прорваться. Атака «противника» захлебнулась.

Перед началом учения я долго беседовал с комсомольским работником гвардии старшим лейтенантом Агамехти Исмаиловым. В 1971 году он закончил с отличием военно-политическое училище в Новосибирске. На распределении попросился в Воздушнодесантные войска. За короткий срок сделал почти 60 прыжков с парашютом, успел полюбить свою профессию. И когда в прошлом году Новосибирское училище заканчивал его брат Назим, посоветовал и ему стать десантником. И вот теперь рядом служат два офицера, два политработника, два брата Агамехти и Назим Исмаиловы.

...дии.

...атаку. Тут же ...

В. Важин, и секретарь ... организации роты, делегат X... ВЛКСМ гвардии младший сержант Г. Штроо. Они находились в самых горячих точках боя, увлекая коммунистов и комсомольцев личным примером, подмечая каждый пример мужества и мастерства, чтобы сделать его достоянием всех десантников.

А рассказать на этих учениях было о чем. В самый разгар десантирования, отделившись от самолета, гвардии ефрейтор А. Сафаралиев почувствовал, что в стропы его парашюта попал товарищ, прыгавший следом за ним. Оба купола стали гаснуть. Скорость падения росла. Сафаралиев, успевший схватить рукой несколько строп парашюта гвардии младшего сержанта Н. Бояринцева, с трудом удерживал их. Другой рукой он высвобождал купол запасного парашюта. Его решительность спасла жизнь обоим.

На этих учениях высокое мастерство и мужество показали также гвардии сержант С. Кольцов и гвардии ефрейтор Г. Казьмин. Недаром командующий Воздушнодесантными войсками тут же, на учении, наградил их часами с лаконичной надписью: «За храбрость» и присвоил Кольцову воинское звание «старшина», а Казьмину — «сержант».

Интересна и такая деталь. Эти фамилии я слышал накануне, во время беседы с гвардии старшим лейтенантом Исмаиловым. Он называл их, перечисляя наиболее опытных и надежных комсомольцев. Агамехти сказал тогда:

— Десантника всегда подстерегают тысяча и одна неожиданность. Тысячу мы умеем предвидеть. А вот одна остается непредвиденной.

Вот эта тысяча первая неожиданность и выпала на долю отважных ребят. Но они не растерялись, проявили хладнокровие и мужество. Политработник Исмаилов не ошибся, когда называл их в числе наиболее мужественных десантников. Так людей может знать только тот, кто плечом к плечу с ними сидел в самолете перед прыжком, кто спускался рядом на позиции «противника», а на земле с ходу вступал в неравный бой.

...Уже вечерело, когда учению бы... дан отбой. Облака разошлись. Вете... утих. Возле боевых машин и самохо... ных установок собирались кучками ... сантники, чтобы покурить и переб... ситься шуткой. И не беда, что иной ... увеличит, а то и приврет малость. ... да главное сделано — можно и ... тить. А в главном десантники — ... верный, находчивый, умелый, вес... гордый.

Лучше нету войск на свете,
Чем десантные войска!

Так поют они и в городке, ... ней прогулке, и в поле — пос...

Подполковник

подготовке — и положенные часы, и короткие минуты перерывов между занятиями, и личное время. Разряд по двум видам спорта имеет каждый, а кто прилежен, у того на груди и три, и четыре спортивных значка.

В спортзале меня заинтересовал необычный снаряд: у металлической трубы, закрепленной на высоте груди, стояли десантники и колотили по ней ребрами ладоней.

— Подготовка к рукопашной схватке, — пояснил Валико Ткебучава.

Тут же установлен манекен. Десантники по очереди наносят удары ребром ладони по массивной шее «противника». Если сила удара достигает заданной, над мишенью вспыхивает электрическая лампочка. Это является наиболее наглядным пособием в обучении солдат. Подходит первый десантник, резко ударяет выпрямленной ладонью по манекену. Вспыхивает световой сигнал. За ним идет второй, третий десантник...

...Сигнал тревоги прозвучал на рассвете и мгновенно взбудоражил весь городок. Голос в эфире — тревога! Резкий телефонный звонок — тревога! Стук в окно — тревога! Идет борьба за секунды.

Кажется — парадокс. За последние годы вооружение десантников стало более мощным и сложным. Все больше времени требуется для того, чтобы боевую технику подготовить к десантированию, бережно запеленать в хитросплетения многокупольных систем, погрузить в самолеты. И, несмотря на это, нормативы на каждую операцию не только не увеличиваются, а даже сокращаются. И тут нет никакого противоречия: сложнее становится техника — возрастает мастерство специалистов, меняется оружие — совершенствуется учебная база...

Когда звучал сигнал тревоги, мы были уже в парке боевых машин. Иначе не удалось бы наблюдать картину выхода техники из парка, на что потребовались буквально считанные минуты. Через стеклянную перегородку было видно, как дежурный по парку поднял телефонную трубку, потом, изменившись в лице, порывисто опустил ее и тут же нажал по очереди несколько кнопок на рабочем пульте. Массивные металлические створки боксов стали сами, тяжело поскрипывая, раскрываться. Послышался треск запускаемых двигателей. Автоматически включались механизмы натяжения гусениц, боевые машины словно оживали, готовясь к броску вперед.

Один человек, дежуривший в то утро по парку, сделал работу, которая еще недавно заняла бы десятки людей, сэкономив для батальона немало драгоценного времени. Экипажам, прибывшим по сигналу тревоги, оставалось занять свои места, и боевые машины одна за другой на больших скоростях покинули территорию городка.

— Выходит, не всегда техника без людей мертва? — спросил старший начальник, поглядывая на зажатый в руке хронометр.

Гвардии майор А. Панасенко этот вопрос слышал не впервые. Отвечая на него, он обычно подчеркивает, что «оживает» техника не сама по себе, а потому, что, как он выражается, над этим поработали его «головастые» ребята, способные не только подковать блоху, но и надеть на нее парашют.

— Хорошо действовала рота гвардии лейтенанта Татарова, — доложил Панасенко. — Это наш молодежный коллектив.

Молодость — важный козырь воздушнодесантных войск. Здесь никто не удивляется, когда командовать полком доверяют офицеру, которому нет еще тридцати лет. Вот и Татаров и его заместитель по политической части гвардии лейтенант Быков почти ровесники своих подчиненных. Но о них никто не скажет «молодо-зелено» потому, что зрелость определяют не по годам, а по делам. По итогам боевой учебы рота Татарова получила звание отличной. Она везде первая. И по сигналу тревоги, и на марше, и на боевой стрельбе.

Главное что отличает десантников — их любовь к небу.. Всякий раз, когда заходит разговор о прыжках с парашютом, они словно преображаются; в глазах загораются веселые огоньки, ребята смеются, подначивают друг друга и, чувствуется, что готовы свернуть горы, лишь бы подняться в воздух, ощутить всю прелесть свободного падения, почувствовать, что они научились побеждать в себе чувство страха. Молодые солдаты успели сделать по десять прыжков с самолета и столько же с вышки. А сколько было тренировок на снарядах воздушнодесантного комплекса, на лопингах, стапелях, трамплинах, не поддается учету.

Прыжки с парашютом — это хлеб десантника. Тот самый хлеб, который достается нелегко, но без которого нет и не может быть жизни. И нет парашютиста, который не любит свое дело, не относится к нему с упоением и восторгом. По-разному, правда, приходит эта любовь, но приходит обязательно, потому что человека с холодным сердцем небо не примет.

Гвардии рядовой Г. Краснов пришел в Воздушнодесантные войска уже зрелым парашютистом-спортсменом. До призыва в армию он имел почти полсотни прыжков, совершенных в аэроклубе ДОСААФ. Но в полку не то, что в аэроклубе. Здесь все иное — и парашют, и снаряжение, и задачи. Там он был спортсмен. Здесь — воин! Для спортсмена все заканчивается приземлением. А у воина приземление только начало главного дела, для которого у него и автомат, и гранаты, и боеприпасы, и радио, и саперная лопатка, и паек — все, что необходимо для боя в тылу противника. Вместе с ним десантируются боевые машины, гаубицы, минометы, гранатометы, ПТУРСы — целый арсенал оружия. И надо распорядиться этим арсеналом, разбросанным по площадке приземления, надо за короткое время заставить технику двигаться, а оружие — стрелять. Причем стрелять метко, потому что в тылу противника на счету каждый патрон и тем более каждый снаряд.

Нет у десантников прыжков, похожих один на другой. Каждый очередной — сложнее предыдущего. От одного прыжка к другому идет накопление не только опыта, но и психологических качеств. И все-таки самый трудный прыжок — первый.

Было время, когда в воздушнодесантных войсках бытовало слово «отказчик». Неприятное это слово прилипало к человеку, словно клеймо. «Отказчик» — это тот, кто не находил в себе мужества совершить прыжок с парашютом. Готовился, даже, может быть, выказывал на словах лихость, а садился в самолет и страх сковывал его, сжимал в клубок. Раздавался сигнал «Пошел»!, товарищи исчезали за бортом, а «отказчик» крепче впивался пальцами во все, что попадалось под руку. И не было силы, которая могла бы оторвать его. Он так и возвращался на землю в самолете, с надетыми парашютами, с опущенными глазами, стесняясь встретиться взглядами с теми, кто выполнил прыжок.

Со временем слово «отказчик» стало звучать реже, а ныне оно и вовсе исчезает из обихода. Не потому, что прыгать становится легче или страх сделался более податливым. Изменились люди. Многие из тех, кто приходит служить в Воздушнодесантные войска, уже имеют опыт прыжков с парашютом, полученный в клубах ДОСААФ. Иными стали и условия наземной подготовки, и отношение к тем, кто проявляет на первых порах нерешительность...

На руке у гвардии ефрейтора Виктора Дидыка часы с надписью: «За отличное выполнение задания». Бывший слесарь-сборщик завода газовой аппаратуры г. Львова, он служит в отличном экипаже гвардии старшего сержанта Ю. Сапова, является старшим механиком-водителем боевой машины, имеет второй разряд по парашютному спорту. Во время учений экипаж Сапова, совершив прыжок и управляя парашютами, сумел приземлиться буквально рядом со своей боевой машиной, быстрее других расшвартовал ее, и она первой достигла намеченного рубежа.

Когда политработник Леонид Тихонович Старченко, мастер спорта СССР, рассказывал об этом эпизоде, то особо отмечал заслуги Виктора Дидыка.

— Тут такая история, — Старченко поколебался, видимо, ему не хотелось вспоминать невеселую страничку из биографии солдата. — Дидыка ведь чуть было не отчислили из Воздушнодесантных войск. А теперь он показывает пример другим.

Был, оказывается, момент, когда Виктор Дидык, не сумев перебороть себя, признался командиру: «Не могу прыгать». Он даже не сказал «боюсь», а сказал «не могу», подчеркнув этим, что работать с ним, убеждать и агитировать бесполезно. Он ждал, что ему начнут повторять уже не раз слышанные им слова о надежности парашюта, напоминать о тех, кто успешно сделал по две и три тысячи прыжков.

Но все было иначе. Вместе со всеми Дидыка каждый день приводили на снаряды воздушнодесантного комплекса, заставляли прыгать с трамплина, крутиться на лопинге, подниматься на парашютную вышку. А тут еще подошел замполит гвардии старший лейтенант Виктор Головань и сказал:

— Я, тезка, еду в отпуск, буду у твоих родителей. Что им сказать?

Ничего не ответил тогда Дидык, но на очередных занятиях в парашютном городке работал, как никогда, с непривычной для него настойчивостью. И уже тут, на земле, он понял всю важность первого шага. Вот он стоит на краю пропасти. Страх перехватывает дыхание. Кажется, стоит отделиться от вышки, и — конец всему. Но вот решился, закрыв глаза, сделал этот шаг... И потом стоял среди товарищей, улыбаясь, не в силах

сдержать радость. Все, оказывается, совсем не страшно. Нужно только пересилить себя.

До самолетного люка, откуда начинается свободный полет, всего несколько шагов. Доли секунды требуются человеку, чтобы сделать их. Но Виктору Дидыку они дались не сразу и не легко. Зато, сделав их, он словно свалил груз с плеч. А вдогонку политработнику Виктору Голованю полетела телеграмма: «Дидык успешно выполнил первый прыжок с парашютом». Эту добрую весть офицер передал родителям солдата...

Разные люди служат в батальоне. У каждого своя биография, свой характер, свои способности. Но вот прозвучал сигнал тревоги, и все они действуют, как единый, хорошо отлаженный организм.

Первыми в самолет погрузились разведчики. Им предстоит прыжок в горы. Мы побывали в этих горах накануне: они не так уж высоки, но зато коварны. Крутизна скатов колеблется от 20 до 80 градусов. А это особенно опасно в условиях десантирования. Разбросает парашютистов по ущельям, а им нужно собраться, атаковать и разгромить «противника», а затем организовать оборону, чтобы обеспечить высадку сил десанта, не допустив подхода резервов через перевал.

Наш вертолет опустился на высокой площадке, откуда хорошо просматривались горы. Заместитель командующего Воздушнодесантными войсками по боевой подготовке генерал-лейтенант П. Чаплыгин, осмотрев панораму местности, остался доволен:

— Хороший будет экзамен для разведчиков.

Внизу, около санитарной машины, волнуясь, расхаживал доктор. Прыжок в горы всегда связан с риском.

И вот уже тяжелый транспортный самолет проплывает над нами. Снизу хорошо виден квадрат открытого люка. Кажется, слышен даже гудок сирены.

— Пошли!

Черные точки, как горошины, посыпались вниз, превратившись в две цепочки куполов.

— Молодцы, — похвалил Чаплыгин десантников, — отлично управляют парашютами.

Вот где пригодилось мастерство, которое разведчики вырабатывали на стапелях и на других снарядах воздушнодесантного комплекса! И не зря Валико Ткебучава «выбивал» для своих разведчиков лишний прыжок с самолета. Ныне в воздухе будто и не было молодых солдат: все действовали умело, выбирая места, доступные для приземления, но при этом стараясь держаться ближе к командиру. Парашюты скрылись за вершинами и гребнями гор, самолет улетел. Наступила тревожная тишина. Но тут же в небе взвилась зеленая ракета. Валико Ткебучава обозначил себя, подавая подчиненным команду на сбор. Потом кто-то из командиров отделений выбросил красный флажок, кто-то зажег дымовую шашку. И вот уже из-за соседнего хребта послышался треск автоматных очередей, донеслось раскатистое «Ура!». Рота пошла в атаку.

А внизу так и осталась стоять неподвижно санитарная машина.

Теперь надо спешить к месту высадки основных сил десанта.

...Мощный гул моторов заполнил воздух. Самолеты шли тройками в плотном строю. Белые трепещущие купола вытяжных парашютов с трудом выдергивали из фюзеляжей многотонные боевые машины, артиллерийские самоходные установки, гаубицы. Похожие с земли на утюги, они круто ныряли вниз, но тут же над ними вспыхивало несколько куполов, чтобы плавно и бережно опустить на землю. Хотя слово «бережно» можно, конечно, сказать лишь относительно. Экипажи, побросав парашюты там, где они коснулись земли, подбежали к своим боевым машинам, расшвартовали самоходные установки и тягачи, площадка приземления быстро опустела. Только ветер продолжал шевелить белые купола, почти целиком застелившие десятки гектаров поля.

Генерал армии В. Ф. Маргелов говорил накануне десантникам:

— Нужен бой быстрый, грамотный и жесткий!

Таким он и был этот бой, а точнее, это учение с боевой стрельбой. Тяжело ухали гаубицы, на малой высоте проносились истребители-бомбардировщики, шли на высокой скорости боевые машины и самоходные установки.

Прямо перед нами разыгрался поединок с танками. Они появились на участке роты, которой командует гвардии лейтенант Петр Курочко. Их было много, и шли они развернутым строем на большой скорости (макеты танков передвигались по рельсовым путям с помощью лебедок). Первыми в бой вступили установки ПТУРС. Огненные шарики стремительно понеслись над землей, доворачивая и маневрируя, чутко следя за маневром танков. Точное попадание — танк остановился, окутанный оранжевым дымом. Второй оранжевый хвост, третий. Но остальные танки идут. Теперь уже огонь открывают гранатометчики. Ровные, как на схемах, траектории гранат несутся над землей. Невооруженным глазом видны результаты стрельбы. Они достаточно высоки, но... танки подбиты не все.

Наступает пора истребителей танков. К этому подготовлены все десантники. Не раз и не два на занятиях в поле им приходилось вступать в единоборство со стальной махиной. Они могут все. Прыгнуть, подобно барсу, с дерева на броню машины, идущей на полной скорости, закрыть смотровые щели, сделав экипаж слепым и беспомощным. Притвориться убитым и лежать, распластавшись на земле, рискуя оказаться под гусеницами, но в последний момент, откатившись в сторону, бросить гранату в самое уязвимое место танка. Вот и сейчас, едва заметные со стороны, они ползут навстречу контратакующим. Расстояние быстро сокращается. Бросок гранаты. Танк остановлен. Еще бросок — и опять успех. Ни одной машине не удалось прорваться. Атака «противника» захлебнулась.

Перед началом учения я долго беседовал с комсомольским работником гвардии старшим лейтенантом Агамехти Исмаиловым. В 1971 году он закончил с отличием военно-политическое училище в Новосибирске. На распределении попросился в Воздушнодесантные войска. За короткий срок сделал почти 60 прыжков с парашютом, успел полюбить свою профессию. И когда в прошлом году Новосибирское училище заканчивал его брат Назим, посоветовал и ему стать десантником. И вот теперь рядом служат два офицера, два политработника, два брата Агамехти и Назим Исмаиловы.

— Вы прыгаете? — спросил я у Агамехти.

— А как же? — он даже удивился моему вопросу. Все политработники прыгают. Иначе нельзя.

Потом я встречал их и на площадке приземления, и в ходе атаки. Заместитель командира батальона по политчасти В. Головань действовал на боевой машине в качестве пулеметчика. Инструктор по комсомольской работе гвардии младший сержант С. Чуйко шел в атаку. Тут же был и гвардии лейтенант В. Важин, и секретарь комсомольской организации роты, делегат XVII съезда ВЛКСМ гвардии младший сержант Г. Штроо. Они находились в самых горячих точках боя, увлекая коммунистов и комсомольцев личным примером, подмечая каждый пример мужества и мастерства, чтобы сделать его достоянием всех десантников.

А рассказать на этих учениях было о чем. В самый разгар десантирования, отделившись от самолета, гвардии ефрейтор А. Сафаралиев почувствовал, что в стропы его парашюта попал товарищ, прыгавший следом за ним. Оба купола стали гаснуть. Скорость падения росла. Сафаралиев, успевший схватить рукой несколько строп парашюта гвардии младшего сержанта Н. Бояринцева, с трудом удерживал их. Другой рукой он высвобождал купол запасного парашюта. Его решительность спасла жизнь обоим.

На этих учениях высокое мастерство и мужество показали также гвардии сержант С. Кольцов и гвардии ефрейтор Г. Казьмин. Недаром командующий Воздушнодесантными войсками тут же, на учении, наградил их часами с лаконичной надписью: «За храбрость» и присвоил Кольцову воинское звание «старшина», а Казьмину — «сержант».

Интересна и такая деталь. Эти фамилии я слышал накануне, во время беседы с гвардии старшим лейтенантом Исмаиловым. Он называл их, перечисляя наиболее опытных и надежных комсомольцев. Агамехти сказал тогда:

— Десантника всегда подстерегают тысяча и одна неожиданность. Тысячу мы умеем предвидеть. А вот одна остается непредвиденной.

Вот эта тысяча первая неожиданность и выпала на долю отважных ребят. Но они не растерялись, проявили хладнокровие и мужество. Политработник Исмаилов не ошибся, когда называл их в числе наиболее мужественных десантников. Так людей может знать только тот, кто плечом к плечу с ними сидел в самолете перед прыжком, кто спускался рядом на позиции «противника», а на земле с ходу вступал в неравный бой.

...Уже вечерело, когда учению был дан отбой. Облака разошлись. Ветер утих. Возле боевых машин и самоходных установок собирались кучками десантники, чтобы покурить и перебросится шуткой. И не беда, что иной преувеличит, а то и приврет малость. Когда главное сделано — можно и пошутить. А в главном десантники — народ верный, находчивый, умелый, веселый и гордый.

Лучше нету войск на свете,
Чем десантные войска!

Так поют они и в городке, на вечерней прогулке, и в поле — после учения.

Подполковник И. ДЫНИН

АЭРОФЛОТ:

ПИЛОТЫ, САМОЛЕТЫ, ВОЗДУШНЫЕ ДОРОГИ

На письма читателей «Крыльев Родины» отвечает первый заместитель министра гражданской авиации СССР генерал-полковник авиации Герой Советского Союза Алексей Николаевич Катрич.



А. Н. КАТРИЧ

В редакционной почте «Крыльев Родины» немало писем, авторы которых интересуются трудовыми буднями гражданских авиаторов. Специальный корреспондент журнала Б. Литвинов встретился с первым заместителем министра гражданской авиации СССР А. Н. Катричем и попросил его ответить на ряд вопросов, содержащихся в читательских письмах.

— Дорогая редакция, расскажите, на каких стройках пятилетки работают авиаторы, каковы планы Аэрофлота на 1975 год.

Инженер А. ПУГАЧЕВ,
Московская область,
Щелковский район.

— В завершающем году пятилетки гражданской авиации предстоит перевезти 91 миллион пассажиров и почти 2,5 миллиона тонн грузов. Для того, чтобы улучшить авиационное обслуживание трудящихся, мы открыли десятки внутренних линий, связавших крупные промышленные центры между собой и с городами-курортами. На многих воздушных дорогах увеличена частота движения самолетов.

Гражданские авиаторы совершают тысячи срочных вылетов с медицинскими работниками на борту для оказания скорой помощи жителям отдаленных и труднодоступных районов.

Наши экипажи помогают нефтяникам и газовикам Западной Сибири, участвуют в научных исследованиях, в монтажных работах на многих стройках. Особо скажу о БАМе. Здесь работает специальное авиаподразделение. Пилоты доставляют оборудование, продовольствие, почту, газеты, журналы и многое другое. Из пунктов Байкало-Амурской магистрали мы также организовали регулярные рейсы, которые стыкуются с полетами, выполняемыми по центральному расписанию. Это значит, что за считанные часы можно прилететь на БАМ практически из любого крупного города страны.

В сельском хозяйстве авиационно-химические работы проводятся на колхозных и совхозных полях, общая площадь которых составит 91 миллион гектаров. Помимо того, Аэрофлоту поручена охрана с воздуха от пожаров и насекомых-вредителей свыше 700 миллионов гектаров лесных угодий — более двух третей всего лесного богатства страны.

Таковы, конечно, в общих чертах наши планы. И хотя сейчас до конца года еще осталось несколько месяцев, думается, что авиаторы приложат все силы, чтобы досрочно справиться со своими задачами. Порукой тому — широко развернутое среди экипажей, бригад, подразделений и предприятий социалистическое соревнование за достойную встречу XXV съезда КПСС. Новыми патриотическими делами авиаторы отвечают на Обращение Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу, на решения апрельского Пленума ЦК КПСС.

— Я читал в газетах о новом аэровокзале в Ленинграде. А строятся ли крупные аэровокзалы в других городах?

В. ДАНИЛОВ,
Москва.

— Мы постоянно совершенствуем наземное обслуживание авиапассажиров. Это одна из главных задач, поставленных XXIV съездом КПСС перед гражданской авиацией. Чтобы увеличить пропускную способность аэропортов, сооружаются новые и модернизируются действующие аэровокзалы и взлетно-посадочные полосы; воздушные гавани оснащаются разнообразным оборудованием — самоходными трапами, перронными автобусами и автолифтами.

Назову несколько аэровокзалов, которые приняли первых пассажиров в нынешней пятилетке. Это — аэровокзальный комплекс в Ленинграде, на Пулковских высотах, о котором пишет В. Данилов. Это настоящие аэрограды в Алма-Ате, Волгограде, Кишиневе, Челябинске, Магадане, Днепропетровске, Ижевске и Риге. Они оборудованы новейшими средствами визуальной информации, позволяющими авиапутешественникам быстро сориентироваться, получить нужную справку и так далее. В наземное обслуживание властно вторгается электронно-вычислительная техника, помогающая сокращать время на приобретение билета, его регистрацию и выдачу багажа,— иными словами, на все предполетные и послеполетные операции.

Успешно действует «Сирена» — автоматизированная система продажи авиабилетов и резервирования мест на самолеты (подробно о «Сирене» см. «Крылья Родины» № 6 за 1975 год). Электронно-вычислительные машины «составляют» расписание движения самолетов, что дало возможность сделать его более стабильным, полнее учитывать потоки пассажиров, правильно распределять самолетный парк по воздушным дорогам. Однако нам, работникам Аэрофлота, предстоит еще немало потрудиться, чтобы улучшить обслуживание авиапутешественников.

— О самолетах Ил-62, Ту-154 Ту-134 и Як-40 наша печать писала много. А какие новые машины появятся в ближайшем будущем?

Студент Н. ДОРОШЕНКО.
Москва.

— Отвечая на этот вопрос, прежде всего скажу, что срок службы самолета или вертолета измеряется не месяцами, а годами. Именно с таких позиций подходят к созданию каждой новой машины конструкторские коллективы. Реактивные лайнеры второго поколения, о которых пишет тов. Дорошенко, эксплуатируются уже в течение ряда лет: Ил-62 и Ту-134 с 1967 года, в 1968-м на наших трассах появился Як-40, а в 1972-м — Ту-154. «Ветераны» — Ту-104, Ту-114, Ил-18 и Ту-124, начавшие свою летную жизнь еще в 50-х и начале 60-х годов, уступают место современной технике. Ил-62, Ту-154, Ту-134, Як-40 оснащены пилотажно-навигационным оборудованием, позволяющим совершать скоростные полеты в сложных метеорологических условиях, надежны и комфортабельны. Поэтому не приходится сомневаться, что и через пять лет они будут успешно летать на воздушных дорогах.

Теперь относительно наших перспектив. Для ближних магистральных линий конструкторское бюро, возглавляемое А. Яковлевым, создало 120-местный реактивный самолет Як-42, который будет летать со скоростью 800—900 километров в час. В настоящее время проводятся испытательные полеты этой машины. Первый советский аэробус Ил-86, предназначенный для авиатрасс с большим пассажиропотоком, — детище конструкторского коллектива, руководимого Г. Новожиловым. Ил-86 рассчитан на 350 пассажиров. Кстати, в аэробус воздушные путешественники будут подниматься вместе с багажом, который оставят в специальных ячейках. Ил-86, как и Як-42, оборудуется собственными трапами, что позволит сократить время на наземное обслуживание пассажиров. В соответствии с программой продолжаются испытания сверхзвукового пассажирского корабля Ту-144. Появится новый транспортный самолет Ил-76, за один рейс он сможет перебросить до 40 тонн различных народнохозяйственных грузов.

— В какие зарубежные страны летают наши самолеты?

М. ЛУЗГАНОВА.
Брянская область.

— В девятой пятилетке международные связи советской гражданской авиации получили новое развитие. Происходящие в настоящее время положительные сдвиги в международной обстановке, результаты встреч Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Леонида Ильича Брежнева с руководителями США, ФРГ, Франции, Великобритании создали хорошие условия для расширения всесторонних контактов (в том числе и авиационных) между государствами с различным социальным строем. В 1974 году были открыты авиатрассы Москва—Вашингтон, Ленинград — Гамбург и другие. К транссибирской магистрали, вот уже более пяти лет связывающей кратчайшим путем страны Европы и Японию, присоединилась воздушная линия Амстердам — Москва — Токио. В нынешнем году советские самолеты проложили новые маршруты: Москва — Коломбо через Эль-Кувейт; Москва — Лиссабон (Португалия); Ленинград — Цюрих (Швейцария); Москва — Люксембург. Люксембург — 69-я страна, куда регулярно летают наши самолеты.

Особенно активно развивается авиационное сотрудничество между Советским Союзом и социалистическими странами: открываются новые воздушные линии, увеличивается частота движения самолетов, расширяются научно-технические связи как в рамках СЭВ, так и на двусторонней основе. В завершающем году пятилетки родились авиатрассы: Москва — Варна; Ленинград — Бургас; Киев — Бургас. Возросло количество рейсов в столицу Кубы Гавану, столицы и крупные города других братских стран.

Важную роль в развитии гражданской авиации играет научно-техническое сотрудничество социалистических государств. В рамках Постоянной комиссии СЭВ по транспорту успешно действуют два научно-технических совета по проблемам воздушного транспорта. В 1974 году было подписано соглашение о создании на территории Советского Союза Центра по совместному обучению летного, технического и диспетчерского состава стран — членов СЭВ, что является новым вкладом в осуществление Комплексной программы социалистической экономической интеграции.

Аэрофлот продолжает также совершенствовать и развивать свои воздушные трассы, ведущие на Ближний Восток, в независимые страны Азии, Африки и Латинской Америки.

— Хочу стать пилотом Аэрофлота. Кого принимают в учебные заведения гражданской авиации?

Н. АНТОНОВ,
Одесская область.
А. СТЕКОЛЬЩИКОВ,
Московская область.
Х. МАДАЕВА,
Грозный.

— Да, свою мечту вы можете осуществить. К сдаче экзаменов в летные училища гражданской авиации допускаются окончившие среднюю школу юноши, в возрасте от 17 до 23 лет, а по некоторым специальностям — до 25 лет, прошедшие медицинскую комиссию. Пилотом может стать молодой человек, обладающий отменным здоровьем. Это — одно из наших главных требований. Ну, и разумеется, нужны прочные знания по всем дисциплинам учебной программы десятилетки. Конкурсы в наши училища, как правило, большие — 10—15 человек на каждое место. Тем, кто мечтает о профессии летчика, напомню, что при успешной сдаче вступительных экзаменов в первую очередь зачисляются юноши, прошедшие первоначальную подготовку в авиационно-спортивных клубах ДОСААФ, а также в клубах юных авиаторов, что при авиапредприятиях Министерства гражданской авиации СССР.

Вынужден огорчить девушек. В летные училища их не принимают. Профессия пилота относится, пожалуй, к самым сложным и трудным; особенно высокие психологические нагрузки приходится испытывать тем, кто сидит за штурвалом воздушного корабля. Однако девушек мы принимаем на многие факультеты высших учебных заведений Аэрофлота. В гражданской авиации работают тысячи женщин. Среди них — инженеры, экономисты, строители, конструкторы, работники службы перевозок...

— Заканчиваю школу. Мечтаю о профессии бортпроводницы. Куда мне обратиться?

И. ЧЕРНОВА,
г. Воскресенск.
Л. ВЕЛЕНЧУК,
Молдавская ССР.

— Будущие бортпроводники обучаются на специальных курсах в учебно-тренировочных отрядах Внуково, Шереметьево и других крупных аэропортов. На курсы принимают как девушек, так и юношей, которым по состоянию здоровья можно работать на борту самолета. При отборе будущих хозяек салонов авиалайнеров приемные комиссии обращают особое внимание на внешние данные, общую эрудицию, дикцию. А для того, чтобы стать бортпроводницей международных линий Аэрофлота, помимо десятилетки необходимо еще и окончить специальные курсы иностранных языков.

— Расскажите в «Крыльях Родины» хотя бы коротко о тех, кто работает в Аэрофлоте.

А. НОГАЕВ,
Мурманская область.
ЭСАНОВ,
Самаркандская область.

— В многотысячном коллективе дважды орденоносной советской гражданской авиации трудятся представители самых разных профессий. Это пилоты и бортмеханики, штурманы и диспетчеры, инженеры и работники службы перевозок. Среди них много опытных, высококвалифицированных специалистов, подлинных мастеров своего дела. Они — запевалы в социалистическом соревновании за досрочное выполнение заданий 1975 года и девятой пятилетки в целом.

Лучшие из лучших — Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда, заслуженные пилоты и штурманы СССР, отличники Аэрофлота. Этих людей с полным основанием можно назвать гордостью гражданской авиации, ее крыльями. В 1974 году почти две тысячи авиаторов были отмечены правительственными наградами, а командиры кораблей В. Ползунов и А. Кулаков за выдающиеся производственные успехи удостоены звания Героя Социалистического Труда. Двадцати девяти авиаторам присвоены звания заслуженных пилотов СССР и заслуженных штурманов СССР. Тысячи передовиков производства получили знаки «Ударник девятой пятилетки» и «Победитель социалистического соревнования».

Недавно советские люди, все прогрессивное человечество отметили 30-летие Победы нашего народа в Великой Отечественной войне. Мне, фронтовику — участнику боев с фашистскими захватчиками, хочется отметить вклад, который внесли гражданские авиаторы в нашу Великую Победу. В боях за свободу и независимость Родины они проявили мужество, стойкость и героизм. Пятнадцать летчиков Аэрофлота были удостоены звания Героя Советского Союза, многие тысячи награждены орденами и медалями. Фронтовики и сегодня замечательно трудятся.

Гражданские авиаторы — на трудовой вахте в честь XXV съезда КПСС. Безгранично преданные партии и народу, они своими патриотическими делами укрепляют могущество любимой Отчизны.

Читатель спрашивает — редакция отвечает

РОЖДЕНИЕ ПОДВИГА

«Дорогая редакция! Недавно по радиостанции «Юность» прозвучала посвященная героям наших дней передача. Из нее я узнал о подвиге пилота самолета Ан-2 Степана Синкевича. Расскажите в журнале подробно о его жизни, о том, как он стал летчиком.

А. БАРСУКОВ,
Орск, Оренбургской области»

• • •

Корреспондент «Крыльев Родины» Я. Шварцман встретился со Степаном Федотовичем Синкевичем и беседовал с ним.



Степан Федотович СИНКЕВИЧ.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

...ЭТО ПРОИЗОШЛО на одной из самых трудных и сложных воздушных трасс между Душанбе и Хорогом. В пути над «крышей мира», как именуют Памир, погода капризна, таит опасные неожиданности. Так случилось и в том памятном полете. Когда самолет входил в коридор, заключенный меж горных вершин, казалось, ничто не предвещало беды. Но мгновенно все пространство окутала густая пелена кучево-дождевой облачности, загудел ветер ураганной силы. Ан-2 бросало из стороны в сторону, и почти при полном отсутствии видимости он врезался в склон, покрытый вечным снегом. Надежная машина, благополучно совершившая сотни рейсов, и доверявшие ей люди оказались жертвами грозной стихии. В живых остались Степан Синкевич, получивший тяжелые травмы да совершенно невредимая девятилетняя таджичка Назирбиби.

Тревожное время провели они вместе в разбитом самолете под леденящими ветрами, одолеваемые голодом и жаждой, при попытках нападения барсов, почуявших добычу. Передвигаясь ползком, летчик оберегал детский сон своей маленькой пассажирки. И хотя он не знал таджикского языка, девочка понимала его без слов, когда он отдал ей свою теплую одежду, стуком по металлической обшивке отпугивал зверей подносил к пересохшим губам ребенка оттаявший в ладонях снег, делил на мельчайшие доли единственную лепешку — источник жизни, — отказывался сам от еды.

Ослабевшему от увечий Степану придавала энергии вера в свой коллектив, вера в руководителей и товарищей по работе, которые никогда не оставят в беде друга. И эти надежды оправдались. Правда, помощь пришла лишь на шестые сутки. После долгих поисков к труднодоступному месту пришли альпинисты горноспасательной службы. С риском для жизни они сумели шаг за шагом перенести к вертолету девочку и ставшего ей навсегда родным летчика.

Думая о нем, стойко выдержавшем все испытания, хочется подчеркнуть, что таким мог быть только смелый, готовый на самопожертвование, человек с добрым, щедрым сердцем. А людей с сильными характерами, в массе своей, воспитывает наша советская действительность, наш советский образ жизни. Подчас многие замечательные их качества, подобно скрытым в глубине богатствам недр, до поры, до времени таятся в их душах и обнаруживаются во всей полноте при таких обстоятельствах, когда требуется мобилизация всех моральных сил.

...Степан родом из Иркутской области, рос он в крестьянской семье. С похвальным листом окончил начальную школу, был отличником и в старших классах.

Человек человеку — друг. Это правило морального кодекса советских людей — строителей коммунизма с первых лет сознательной жизни определяло поведение деревенского паренька. В сорок первом отец ушел на фронт, а старшие братья, еще подростки, в то трудное время старались заменить главу семьи.

В школьную пору, а позднее и в летном училище Синкевича знали как хорошего душевного товарища, всегда готового помочь отстающему, первого в учении, в спорте и общественных делах. И не случайно в течение всех комсомольских лет он был вожаком молодежи, избирался и переизбирался секретарем организаций ВЛКСМ. Все эти черты, достойно оцененные коллективом, дополняла еще одна, очень важная для вступающего в жизнь молодого человека: настойчивость в достижении цели.

В мир авиации юношу вводили хорошие, искренние люди, желавшие видеть своего питомца умелым, стойким, способным во всеоружии встретить любые трудности. Синкевичу больше всего запомнились командир учебной эскадрильи, в прошлом боевой летчик, участник Великой Отечественной войны К. Литвинов и, конечно же, первый инструктор, открывший дорогу в небо, — Г. Беккер.

Навсегда запали в душу молодого авиатора рассказы наставников об особых случаях в полетах, их советы быть готовым к любым ситуациям в воздухе. По существу это были уроки мужества, влияние которых Степан Синкевич ощущал постоянно, работая на воздушных дорогах Таджикистана. И здесь среди величественных, но опасных гор, где скрещиваются шквальные ветры, такие уроки продолжались на практике. Их вел бывалый памирский авиатор Гаджи Темирбекович Даудов. Молодому летчику довелось два года быть у него вторым пилотом. А в последующее время, когда он сам стал первым, его напутствовал Григорий Иванович Дорожкин.

Почти десять лет образцово нес свою воздушную службу над «крышей мира» Степан Федотович. Уже сама по себе эта работа граничит с подвигом. По самому облику этого русоволосого, широколицего, с бирюзинками глаз, сибиряка можно почувствовать его сердечное тепло, цельность натуры.

Обо всем происшедшем на высокогорной трассе недавно узнал Алексей Петрович Маресьев, лично познакомившийся с Синкевичем. И похвала настоящего человека, повесть о котором читал, перечитывал не раз Степан, была для него высшей наградой.

Сигнал на рассвете



Молодежи о жизни Воздушнодесантных войск

Погода хмурая. Идет надоедливый невеселый дождь. А рота, как ни в чем не бывало, шагает с песней. И песня у десантников под стать им самим. Такая же задорная, гордая:

Лучше нету войск на свете,
Чем десантные войска!

Вот так и сказано, с предельной категоричностью: лучше нету войск на свете...

Идут солдаты, печатая шаг, на вечерней прогулке. И не знает никто из них, что ночной сон будет коротким, а новый день начнется с тревожной сирены. Хотя, почему же не знает? Ожидание сигнала тревоги и жизнь начеку стали обычным состоянием для крылатых бойцов. Прямо перед казармой на огромном щите об этом сказано мудро и броско: «Воздушнодесантные войска — это мужество высшего класса, смелость первой категории, боеготовность номер один!».

Я спросил у командира отличной роты гвардии старшего лейтенанта Ткебучавы, какие качества он ценит в десантнике выше всего? Валико удивленно поднял черные брови:

— Разве можно что-то выделить? Десантник — это универсал. Он и парашютист, и автоматчик, и шофер, и гранатометчик, и минер. Целое штатное расписание в одном лице.

Валико строен, в талии тонок, в глазах — томная загадочность. А когда он со своими разведчиками проводит занятия, ловко орудуя то штыком, то пистолетом, выполняя немыслимые сальто, ловко используя приемы самбо, невольно кажется, что со страниц книги сошел знаменитый д'Артаньян. Накануне нашей встречи за подготовкой разведчиков к боевым действиям в тылу противника наблюдал командующий Воздушнодесантными войсками генерал армии В. Ф. Маргелов. И когда Ткебучава, еще не остывший после рукопашной схватки, доложил об окончании занятий, генерал, обычно скупой на похвалы, сказал взволнованно:

— Ставлю в пример другим. Награждаю именными наручными часами «командирские».

Рота, которой командует Валико Ткебучава, отличная по всем показателям. Уже стало традицией, что на всех учениях она первой десантируется в тыл «противника». Обычно говорят: «с неба — в бой». Но это не совсем точно. Бой начинается, когда парашютисты еще находятся в небе. Их первая позиция — под куполом парашюта. Зачастую уже оттуда, мгновенно освободив автоматы и карабины, они ведут огонь. И на земле, еще не успевают осесть купола, а десантники уже атакуют «противника», врываются на территорию военных объектов, ведут борьбу с танками, захватывают помещения командных пунктов. Десятки задач, самых неожиданных и невероятно трудных, встают перед разведчиками. Решить их может лишь тот, кто силен и духом, и телом. А ведь приходят в роту нередко вчерашние школьники, автомат видавшие лишь на картинках, а парашют — в кино. Вот и думает Валико Ткебучава, как быстрее и лучше вырастить из них настоящих десантников.

Вместе с ним идем в тренировочный городок с комплексом сооружений, специально созданных для подготовки атакующих с неба бойцов. Там все продумано до мелочей, каждый шаг выверен с требованиями настоящего боя.

...Команда «Пошел!», и несколько десантников одновременно бросаются вниз с трех парашютных вышек. Доли секунды, а они успевают открыть огонь по охране объекта, расположенного неподалеку. Вспыхивает высокой стеной пламя, преграждая путь десантникам. Но их не останавливают ни огонь, ни колючая проволока. Смелый прыжок прямо на пылающее заграждение, — и вот уже завязалась схватка с часовыми. В ход идут и навыки самбо и боевые приемы. Путь в подземелье открыт. Первый из десантников оказывается в абсолютно темном помещении. И вдруг — истошный крик с одной стороны. В ответ — выстрел. Справа раздается смех. Еще один выстрел. Слева вспыхивает спичка... Семь манекенов расположены по окружности подземелья. Каждый обнаруживает себя каким-то особым способом. И всех их десантник должен поразить, стреляя на голос, на вспышку, на звон разбитого стекла.

Из подземелья — путь через лабиринт. Вырываются из-под ног качающиеся полы, оглушительно звучат выстрелы. Идет борьба за каждый метр. И все это в кромешной тьме, в условиях высшего психического напряжения.

— Как относятся десантники к таким занятиям? — спрашиваю у Ткебучавы.

— Сначала настороженно, — отвечает он, — наверное, потому, что слишком много легенд сложено о тренировочном городке. А пройдут по всему комплексу десяток раз, и сами начинают посмеиваться над своей робостью.

— Привыкают?

— Не привыкают, а закаляются.

В казарме у разведчиков между рядами коек поставлены турники. Есть свободная минута — крути «солнце». И во всех углах (их в казарме немало) на специальных подставках — гантели, гири, штанги, тонны железа, призванного наливать сталью человеческие мускулы. Так повелось у десантников: физической

подготовке — и положенные часы, и короткие минуты перерывов между занятиями, и личное время. Разряд по двум видам спорта имеет каждый, а кто прилежен, у того на груди и три, и четыре спортивных значка.

В спортзале меня заинтересовал необычный снаряд: у металлической трубы, закрепленной на высоте груди, стояли десантники и колотили по ней ребрами ладоней.

— Подготовка к рукопашной схватке, — пояснил Валико Ткебучава.

Тут же установлен манекен. Десантники по очереди наносят удары ребром ладони по массивной шее «противника». Если сила удара достигает заданной, над мишенью вспыхивает электрическая лампочка. Это является наиболее наглядным пособием в обучении солдат. Подходит первый десантник, резко ударяет выпрямленной ладонью по манекену. Вспыхивает световой сигнал. За ним идет второй, третий десантник...

...Сигнал тревоги прозвучал на рассвете и мгновенно взбудоражил весь городок. Голос в эфире — тревога! Резкий телефонный звонок — тревога! Стук в окно — тревога! Идет борьба за секунды.

Кажется — парадокс. За последние годы вооружение десантников стало более мощным и сложным. Все больше времени требуется для того, чтобы боевую технику подготовить к десантированию, бережно запеленать в хитросплетения многокупольных систем, погрузить в самолеты. И, несмотря на это, нормативы на каждую операцию не только не увеличиваются, а даже сокращаются. И тут нет никакого противоречия: сложнее становится техника — возрастает мастерство специалистов, меняется оружие — совершенствуется учебная база...

Когда звучал сигнал тревоги, мы были уже в парке боевых машин. Иначе не удалось бы наблюдать картину выхода техники из парка, на что потребовались буквально считанные минуты. Через стеклянную перегородку было видно, как дежурный по парку поднял телефонную трубку, потом, изменившись в лице, порывисто опустил ее и тут же нажал по очереди несколько кнопок на рабочем пульте. Массивные металлические створки боксов стали сами, тяжело поскрипывая, раскрываться. Послышался треск запускаемых двигателей. Автоматически включались механизмы натяжения гусениц, боевые машины словно оживали, готовясь к броску вперед.

Один человек, дежуривший в то утро по парку, сделал работу, которая еще недавно заняла бы десятки людей, сэкономив для батальона немало драгоценного времени. Экипажам, прибывшим по сигналу тревоги, оставалось занять свои места, и боевые машины одна за другой на больших скоростях покинули территорию городка.

— Выходит, не всегда техника без людей мертва? — спросил старший начальник, поглядывая на зажатый в руке хронометр.

Гвардии майор А. Панасенко этот вопрос слышал не впервые. Отвечая на него, он обычно подчеркивает, что «оживает» техника не сама по себе, а потому, что, как он выражается, над этим поработали его «головастые» ребята, способные не только подковать блоху, но и надеть на нее парашют.

— Хорошо действовала рота гвардии лейтенанта Татарова, — доложил Панасенко. — Это наш молодежный коллектив.

Молодость — важный козырь воздушнодесантных войск. Здесь никто не удивляется, когда командовать полком доверяют офицеру, которому нет еще тридцати лет. Вот и Татаров и его заместитель по политической части гвардии лейтенант Быков почти ровесники своих подчиненных. Но о них никто не скажет «молодо-зелено» потому, что зрелость определяют не по годам, а по делам. По итогам боевой учебы рота Татарова получила звание отличной. Она везде первая. И по сигналу тревоги, и на марше, и на боевой стрельбе.

Главное что отличает десантников — их любовь к небу. Всякий раз, когда заходит разговор о прыжках с парашютом, они словно преображаются; в глазах загораются веселые огоньки, ребята смеются, подначивают друг друга и, чувствуется, что готовы свернуть горы, лишь бы подняться в воздух, ощутить всю прелесть свободного падения, почувствовать, что они научились побеждать в себе чувство страха. Молодые солдаты успели сделать по десять прыжков с самолета и столько же с вышки. А сколько было тренировок на снарядах воздушнодесантного комплекса, на лопингах, стапелях, трамплинах, не поддается учету.

Прыжки с парашютом — это хлеб десантника. Тот самый хлеб, который достается нелегко, но без которого нет и не может быть жизни. И нет парашютиста, который не любит свое дело, не относится к нему с упоением и восторгом. По-разному, правда, приходит эта любовь, но приходит обязательно, потому что человека с холодным сердцем небо не примет.

Гвардии рядовой Г. Краснов пришел в Воздушнодесантные войска уже зрелым парашютистом-спортсменом. До призыва в армию он имел почти полсотни прыжков, совершенных в аэроклубе ДОСААФ. Но в полку не то, что в аэроклубе. Здесь все иное — и парашют, и снаряжение, и задачи. Там он был спортсмен. Здесь — воин! Для спортсмена все заканчивается приземлением. А у воина приземление только начало главного дела, для которого у него и автомат, и гранаты, и боеприпасы, и радио, и саперная лопатка, и паек — все, что необходимо для боя в тылу противника. Вместе с ним десантируются боевые машины, гаубицы, минометы, гранатометы, ПТУРСы — целый арсенал оружия. И надо распорядиться этим арсеналом, разбросанным по площадке приземления, надо за короткое время заставить технику двигаться, а оружие — стрелять. Причем стрелять метко, потому что в тылу противника на счету каждый патрон и тем более каждый снаряд.

Нет у десантников прыжков, похожих один на другой. Каждый очередной — сложнее предыдущего. От одного прыжка к другому идет накопление не только опыта, но и психологических качеств. И все-таки самый трудный прыжок — первый.

Было время, когда в воздушнодесантных войсках бытовало слово «отказчик». Неприятное это слово прилипало к человеку, словно клеймо. «Отказчик» — это тот, кто не находил в себе мужества совершить прыжок с парашютом. Готовился, даже, может быть, выказывал на словах лихость, а садился в самолет и страх сковывал его, сжимал в клубок. Раздавался сигнал «Пошел»!, товарищи исчезали за бортом, а «отказчик» крепче впивался пальцами во все, что попадалось под руку. И не было силы, которая могла бы оторвать его. Он так и возвращался на землю в самолете, с надетыми парашютами, с опущенными глазами, стесняясь встретиться взглядами с теми, кто выполнил прыжок.

Со временем слово «отказчик» стало звучать реже, а ныне оно и вовсе исчезает из обихода. Не потому, что прыгать становится легче или страх сделался более податливым. Изменились люди. Многие из тех, кто приходит служить в Воздушнодесантные войска, уже имеют опыт прыжков с парашютом, полученный в клубах ДОСААФ. Иными стали и условия наземной подготовки, и отношение к тем, кто проявляет на первых порах нерешительность...

На руке у гвардии ефрейтора Виктора Дидыка часы с надписью: «За отличное выполнение задания». Бывший слесарь-сборщик завода газовой аппаратуры г. Львова, он служит в отличном экипаже гвардии старшего сержанта Ю. Сапова, является старшим механиком-водителем боевой машины, имеет второй разряд по парашютному спорту. Во время учений экипаж Сапова, совершив прыжок и управляя парашютами, сумел приземлиться буквально рядом со своей боевой машиной, быстрее других расшвартовал ее, и она первой достигла намеченного рубежа.

Когда политработник Леонид Тихонович Старченко, мастер спорта СССР, рассказывал об этом эпизоде, то особо отмечал заслуги Виктора Дидыка.

— Тут такая история, — Старченко поколебался, видимо, ему не хотелось вспоминать невеселую страничку из биографии солдата. — Дидыка ведь чуть было не отчислили из Воздушнодесантных войск. А теперь он показывает пример другим.

Был, оказывается, момент, когда Виктор Дидык, не сумев перебороть себя, признался командиру: «Не могу прыгать». Он даже не сказал «боюсь», а сказал «не могу», подчеркнув этим, что работать с ним, убеждать и агитировать бесполезно. Он ждал, что ему начнут повторять уже не раз слышанные им слова о надежности парашюта, напоминать о тех, кто успешно сделал по две и три тысячи прыжков.

Но все было иначе. Вместе со всеми Дидыка каждый день приводили на снаряды воздушнодесантного комплекса, заставляли прыгать с трамплина, крутиться на лопинге, подниматься на парашютную вышку. А тут еще подошел замполит гвардии старший лейтенант Виктор Головань и сказал:

— Я, тезка, еду в отпуск, буду у твоих родителей. Что им сказать?

Ничего не ответил тогда Дидык, но на очередных занятиях в парашютном городке работал, как никогда, с непривычной для него настойчивостью. И уже тут, на земле, он понял всю важность первого шага. Вот он стоит на краю пропасти. Страх перехватывает дыхание. Кажется, стоит отделиться от вышки, и — конец всему. Но вот решился, закрыв глаза, сделал этот шаг... И потом стоял среди товарищей, улыбаясь, не в силах

сдержать радость. Все, оказывается, совсем не страшно. Нужно только пересилить себя.

До самолетного люка, откуда начинается свободный полет, всего несколько шагов. Доли секунды требуются человеку, чтобы сделать их. Но Виктору Дидыку они дались не сразу и не легко. Зато, сделав их, он словно свалил груз с плеч. А вдогонку политработнику Виктору Голованю полетела телеграмма: «Дидык успешно выполнил первый прыжок с парашютом». Эту добрую весть офицер передал родителям солдата...

Разные люди служат в батальоне. У каждого своя биография, свой характер, свои способности. Но вот прозвучал сигнал тревоги, и все они действуют, как единый, хорошо отлаженный организм.

Первыми в самолет погрузились разведчики. Им предстоит прыжок в горы. Мы побывали в этих горах накануне: они не так уж высоки, но зато коварны. Крутизна скатов колеблется от 20 до 80 градусов. А это особенно опасно в условиях десантирования. Разбросает парашютистов по ущельям, а им нужно собраться, атаковать и разгромить «противника», а затем организовать оборону, чтобы обеспечить высадку сил десанта, не допустив подхода резервов через перевал.

Наш вертолет опустился на высокой площадке, откуда хорошо просматривались горы. Заместитель командующего Воздушнодесантными войсками по боевой подготовке генерал-лейтенант П. Чаплыгин, осмотрев панораму местности, остался доволен:

— Хороший будет экзамен для разведчиков.

Внизу, около санитарной машины, волнуясь, расхаживал доктор. Прыжок в горы всегда связан с риском.

И вот уже тяжелый транспортный самолет проплывает над нами. Снизу хорошо виден квадрат открытого люка. Кажется, слышен даже гудок сирены.

— Пошли!

Черные точки, как горошины, посыпались вниз, превратившись в две цепочки куполов.

— Молодцы, — похвалил Чаплыгин десантников, — отлично управляют парашютами.

Вот где пригодилось мастерство, которое разведчики вырабатывали на стапелях и на других снарядах воздушнодесантного комплекса! И не зря Валико Ткебучава «выбивал» для своих разведчиков лишний прыжок с самолета. Ныне в воздухе будто и не было молодых солдат: все действовали умело, выбирая места, доступные для приземления, но при этом стараясь держаться ближе к командиру. Парашюты скрылись за вершинами и гребнями гор, самолет улетел. Наступила тревожная тишина. Но тут же в небе взвилась зеленая ракета. Валико Ткебучава обозначил себя, подавая подчиненным команду на сбор. Потом кто-то из командиров отделений выбросил красный флажок, кто-то зажег дымовую шашку. И вот уже из-за соседнего хребта послышался треск автоматных очередей, донеслось раскатистое «Ура!». Рота пошла в атаку.

А внизу так и осталась стоять неподвижно санитарная машина.

Теперь надо спешить к месту высадки основных сил десанта.

...Мощный гул моторов заполнил воздух. Самолеты шли тройками в плотном строю. Белые трепещущие купола вытяжных парашютов с трудом выдергивали из фюзеляжей многотонные боевые машины, артиллерийские самоходные установки, гаубицы. Похожие с земли на утюги, они круто ныряли вниз, но тут же над ними вспыхивало несколько куполов, чтобы плавно и бережно опустить на землю. Хотя слово «бережно» можно, конечно, сказать лишь относительно. Экипажи, побросав парашюты там, где они коснулись земли, подбежали к своим боевым машинам, расшвартовали самоходные установки и тягачи, площадка приземления быстро опустела. Только ветер продолжал шевелить белые купола, почти целиком застелившие десятки гектаров поля.

Генерал армии В. Ф. Маргелов говорил накануне десантникам:

— Нужен бой быстрый, грамотный и жесткий!

Таким он и был этот бой, а точнее, это учение с боевой стрельбой. Тяжело ухали гаубицы, на малой высоте проносились истребители-бомбардировщики, шли на высокой скорости боевые машины и самоходные установки.

Прямо перед нами разыгрался поединок с танками. Они появились на участке роты, которой командует гвардии лейтенант Петр Курочко. Их было много, и шли они развернутым строем на большой скорости (макеты танков передвигались по рельсовым путям с помощью лебедок). Первыми в бой вступили установки ПТУРС. Огненные шарики стремительно понеслись над землей, доворачивая и маневрируя, чутко следя за маневром танков. Точное попадание — танк остановился, окутанный оранжевым дымом. Второй оранжевый хвост, третий. Но остальные танки идут. Теперь уже огонь открывают гранатометчики. Ровные, как на схемах, траектории гранат несутся над землей. Невооруженным глазом видны результаты стрельбы. Они достаточно высоки, но... танки подбиты не все.

Наступает пора истребителей танков. К этому подготовлены все десантники. Не раз и не два на занятиях в поле им приходилось вступать в единоборство со стальной махиной. Они могут все. Прыгнуть, подобно барсу, с дерева на броню машины, идущей на полной скорости, закрыть смотровые щели, сделав экипаж слепым и беспомощным. Притвориться убитым и лежать, распластавшись на земле, рискуя оказаться под гусеницами, но в последний момент, откатившись в сторону, бросить гранату в самое уязвимое место танка. Вот и сейчас, едва заметные со стороны, они ползут навстречу контратакующим. Расстояние быстро сокращается. Бросок гранаты. Танк остановлен. Еще бросок — и опять успех. Ни одной машине не удалось прорваться. Атака «противника» захлебнулась.

Перед началом учения я долго беседовал с комсомольским работником гвардии старшим лейтенантом Агамехти Исмаиловым. В 1971 году он закончил с отличием военно-политическое училище в Новосибирске. На распределении попросился в Воздушнодесантные войска. За короткий срок сделал почти 60 прыжков с парашютом, успел полюбить свою профессию. И когда в прошлом году Новосибирское училище заканчивал его брат Назим, посоветовал и ему стать десантником. И вот теперь рядом служат два офицера, два политработника, два брата Агамехти и Назим Исмаиловы.

— Вы прыгаете? — спросил я у Агамехти.

— А как же? — он даже удивился моему вопросу. Все политработники прыгают. Иначе нельзя.

Потом я встречал их и на площадке приземления, и в ходе атаки. Заместитель командира батальона по политчасти В. Головань действовал на боевой машине в качестве пулеметчика. Инструктор по комсомольской работе гвардии младший сержант С. Чуйко шел в атаку. Тут же был и гвардии лейтенант В. Важин, и секретарь комсомольской организации роты, делегат XVII съезда ВЛКСМ гвардии младший сержант Г. Штроо. Они находились в самых горячих точках боя, увлекая коммунистов и комсомольцев личным примером, подмечая каждый пример мужества и мастерства, чтобы сделать его достоянием всех десантников.

А рассказать на этих учениях было о чем. В самый разгар десантирования, отделившись от самолета, гвардии ефрейтор А. Сафаралиев почувствовал, что в стропы его парашюта попал товарищ, прыгавший следом за ним. Оба купола стали гаснуть. Скорость падения росла. Сафаралиев, успевший схватить рукой несколько строп парашюта гвардии младшего сержанта Н. Бояринцева, с трудом удерживал их. Другой рукой он высвобождал купол запасного парашюта. Его решительность спасла жизнь обоим.

На этих учениях высокое мастерство и мужество показали также гвардии сержант С. Кольцов и гвардии ефрейтор Г. Казьмин. Недаром командующий Воздушнодесантными войсками тут же, на учении, наградил их часами с лаконичной надписью: «За храбрость» и присвоил Кольцову воинское звание «старшина», а Казьмину — «сержант».

Интересна и такая деталь. Эти фамилии я слышал накануне, во время беседы с гвардии старшим лейтенантом Исмаиловым. Он называл их, перечисляя наиболее опытных и надежных комсомольцев. Агамехти сказал тогда:

— Десантника всегда подстерегают тысяча и одна неожиданность. Тысячу мы умеем предвидеть. А вот одна остается непредвиденной.

Вот эта тысяча первая неожиданность и выпала на долю отважных ребят. Но они не растерялись, проявили хладнокровие и мужество. Политработник Исмаилов не ошибся, когда называл их в числе наиболее мужественных десантников. Так людей может знать только тот, кто плечом к плечу с ними сидел в самолете перед прыжком, кто спускался рядом на позиции «противника», а на земле с ходу вступал в неравный бой.

...Уже вечерело, когда учению был дан отбой. Облака разошлись. Ветер утих. Возле боевых машин и самоходных установок собирались кучками десантники, чтобы покурить и перебросаться шуткой. И не беда, что иной преувеличит, а то и приврет малость. Когда главное сделано — можно и пошутить. А в главном десантники — народ верный, находчивый, умелый, веселый и гордый.

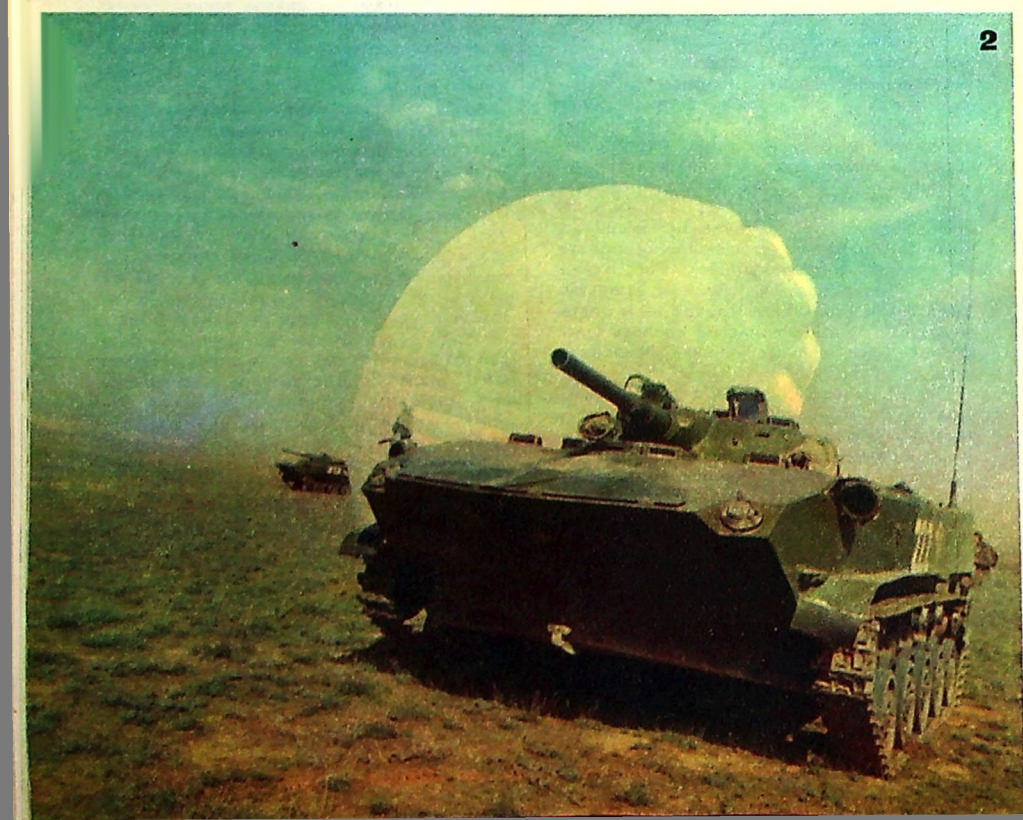
Лучше нету войск на свете,
Чем десантные войска!

Так поют они и в городке, на вечерней прогулке, и в поле — после учения.

Подполковник И. ДЫНИН

Сигнал на рассвете





1. Гвардии старшина Сергей Кольцов за вы
и политической подготовке награжден По
«Воинская доблесть» и золотыми часа
СССР.
2. Приземлились боевые машины десантник
3. Достигнут заданный рубеж, гвардейцы сп
4 Командир отличного батальона гвардии
боем.







4

За отличное выполнение учебных задач часть награждена Вымпелом Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть». Перед строем десантников — гвардейское знамя и вымпел Министра.

Фото С. ГОРЕВАЛОВА

ющиеся успехи в боевой
тным знаком ЦК ВЛКСМ
от Министра обороны

ливаются для атаки.
нтан Лев Яшин управляет



3



Идет VI летняя Спартакиада

пора

Финальный год VI летней Спартакиады — особый для юных авиамоделистов столицы. Он до предела насыщен различными состязаниями. Позади еще один чемпионат. Его участниками были младшие школьники — кружковцы первичных организаций ДОСААФ, Домов и Дворцов пионеров, станций юных техников, клубов профсоюзов и жилищно-эксплуатационных контор.

У соревнований юных есть хорошие традиции, одна из которых — участие опытных авиамоделистов в подготовке кружковцев к спортивным поединкам. Нашу смену обучают мастера спорта В. Насонов, А. Земский, Ю. Соколов, А. Викторчик, О. Яковлев и многие другие. Они же — непременные, самые, пожалуй, внимательные зрители на турнирах. И в этом нет ничего удивительного — нынешним школьникам в ближайшем будущем выступать на крупных соревнованиях, защищать спортивные флаги Родины на международных стартах.

Городскому чемпионату предшествовали встречи на первенство кружков, клубов, школ, внешкольных учреждений и районов. И, естественно, проходили они под знаком Всесоюзного физкультурного комплекса ГТО. Готов к труду и обороне СССР — девиз VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Не случайно многие участники чемпионата — значкисты ГТО.

В ходе спартакиадных встреч идет интенсивный поиск талантов, привлечение школьников к занятиям авиамодельным спортом. Примером, достойным подражания, служит активная деятельность инструкторов кружков В. Комарова и В. Насонова из Куйбышевского и Бауманского районов столицы. Они тренируют ребят, которых кропотливо набирают в свои многочисленные секции, учат их настойчивости, преданности военно-техническому спорту, любви к Родине. Им помогают оборонные коллективы общеобразовательных школ и предприятий.

Много есть примеров того, как Спартакиада убыстряет развитие авиамодельного спорта в столице. Вот один из них: в сравнении с 1973 годом в полтора раза возросло количество участников соревнований. Последняя встреча, например, привлекла 22 команды, объединившие 157 младших школьников. Они разыграли лично-командное первенство по моделям свободного полета. Спортивная борьба проходила увлекательно. Особой похвалы заслуживает выступление семиклассника из 330-й средней школы Сергея Турчанинова — члена сборной команды Бауманского района. Совсем недавно он победил на московских городских соревнованиях по комнатным моделям самолетов. И вот новый успех — первое место по классу резиномоторных моделей самолетов В-1. Дважды чемпион Москвы.

Можно надеяться, что сборная столицы скоро получит новое пополнение. Будет ли это именно Турчанинов? По двум городским турнирам, конечно, судить трудно, нужна еще стабильность результатов. Но вот что важно: растет мастерство юного спортсмена. С искрой творчества он проектирует и строит модели, успешно овладевает секретами их регулировки. Мечтает о радиоуправляемых моделях. Тренер В. Насонов связывает серьезные надежды с именем Турчанинова. И не только с его именем. Путь к вершинам ему видится только один — беспрестанный поиск новых тренировочных режимов, умелое сочетание лабораторных занятий и полевых тренировок, причем в самых различных метеорологических условиях.



На приз имени Николая ОСТРЯКОВА

В течение пяти дней «ловили» погоду полсотни спортсменов, съехавшихся в июне в Одессу на матчевую встречу на кубок Героя Советского Союза Николая Острякова.

В третий раз встретились в единоборстве спортсмены сборных команд Украины и Москвы, впервые участвовали во встрече парашютисты Молдавии и Одессы.

Погода радовала спортсменов лишь в первый день соревнований, позволив парашютистам совершить по два прыжка с выполнением комплекса акробатических фигур. По результатам этих прыжков и были подведены итоги в упражнении № 3. Победителями стали украинские мастера спорта А. Швачко (8,0 очка) и В. Махнорылов (7,05), вторые места заняли О. Баженова (8,3) и И. Терло (7,65) — оба УССР-1, третьи — москвичи А. Семенова (8,5) и В. Глухов (8,1).

На следующий день сильный порывистый ветер не позволил продолжить соревнования. Лишь на третьи сутки приступили к розыгрышу второго упражнения. Ветер обострил борьбу — каждый прыжок вносил коррективы в распределение мест. Наименьшую сумму штрафных очков в четырех прыжках набрали спортсмены УССР-1 А. Швачко (1,36) и В. Манойленко (0,33), вторыми стали москвичи Л. Супрун (2,76) и В. Глухов (0,49), третьими А. Семенова (3,15) и Ф. Нурутдинов (Одесса) — 0,58.

По результатам двух упражнений победу одержали А. Швачко (9,36 очка) и В. Глухов (8,59). На втором месте А. Семенова и В. Манойленко, на третьем Л. Супрун и И. Терло.

Групповые прыжки на точность приземления разыгрывались в течение двух дней. К сильному ветру прибавилась и низкая облачность. К аэродрому, зажатому между двух лиманов, то и дело подходили грозы. Лишь в последний, пятый день удалось выполнить по два групповых прыжка с высоты тысяча метров.

Борьба за общекомандное первенство сложилась весьма драматично. Москвичи, прыгавшие в последнюю очередь, выполняли второй прыжок, идя на первом месте с небольшим отрывом. Из-за подошедшего грозового фронта прыгнуть смогли только девушки. Мужской команде пришлось приземлиться в самолете и переждать дождь. Через несколько ми-

возмужания

Работа на старте, умение выбрать момент для запуска, сам запуск модели — все эти, как говорит Насонов, эпизоды соревнования в центре внимания наставника. Этому он постоянно учит своих питомцев на тренировках. Модели испытываются в течение всего года и, как правило, в любую погоду. Кружковцы Бауманского Дворца пионеров были одними из инициаторов проведения соревнований на «Зимний приз» и для зимних стартов создали оригинальные конструкции авиамоделей, взятые потом на вооружение другими кружками.

— Я на первых порах, — подчеркивает тренер, — никогда не навязываю своим ученикам какие бы то ни было тактические схемы. Тактика выступления шлифуется в процессе всей подготовки. А когда ребята накопят некоторый опыт, стараюсь вывезти их на соревнования. Тут-то и начинаем работать. Юный спортсмен обязан все внутренне прочувствовать и, прежде всего, поверить в силу модели — своего спортивного оружия. И навык должен быть устойчивым, потому что в самой сложной обстановке надо навязать сопернику свою тактику. А где как не на соревнованиях можно проверить способность юношей уверенно стартовать. Состязания, таким образом, — обычное явление для кружковцев.

Молодость есть молодость. Ей присущи азарт, горячность, риск, ну и, естественно, ошибки, от которых никто не застрахован. Эти мысли вызвали итоги юношеского чемпионата Москвы. Далеко не все еще научились распределять силы «от» и «до». До середины турнира шли плотной группой. А затем, когда исчез запал и пришла усталость, ребята поопытнее, потехничнее ушли вперед. Это Андрей Андрюшин из Куйбышевского района, Сергей Куликов — кружковец Городского Дворца пионеров и школьников, Александр Кишнев и Михаил Мозгляев — представители Ворошиловского района. Они стали чемпионами Москвы соответственно по схематическим моделям планеров, самолетов, моделям планеров А-1 и таймерным моделям самолетов, оснащенным микродвигателями с рабочим объемом цилиндра 1,5 см³.

Чемпионы внесли весомый вклад и в командную копилку, что дало возможность их коллективам занять призовые места в розыгрыше командного первенства. В зачетной таблице лучший — Ворошиловский район — 1932 очка (пять запусков). Тренер победителей — О. Яковлев. Второй и третий призеры — Куйбышевский район и Городской Дворец пионеров и школьников — 1692 и 1174 очка (тренеры В. Комаров и А. Виктор-чик).

Соревнования юных — смотр резервов авиамодельного спорта. Тезис привычный. Но с каждым годом смысл его несколько меняется, поскольку сам большой спорт молодеет и резервы эти становятся все более ближними, а в иных случаях прямо выходят на передовые линии. Ведь было немало случаев, когда победители юношеских стартов носили титулы чемпионов страны. И такое будет повторяться все чаще, потому что в авиамодельном спорте 13—14 лет — это не только возраст надежд, но и возраст свершений. Если подойти с такой меркой к итогам последнего городского чемпионата, то в общем-то оснований для оптимизма маловато: многие участники плохо владеют регулировкой моделей, неумело действуют на старте. Низки летные результаты.

И еще об одном тревожном факте. Не все районы выставили команды. Например, Дзержинский, Ждановский, Калининский, Кировский... Здесь, видимо, райкомы ДОСААФ мало заботятся о подготовке нашей спортивной смены.

Один из выводов, который напрашивается при анализе итогов турнира, — нужно усилить спортивные тренировки кружковцев, широко распространить все лучшее, что накоплено передовыми инструкторами.

М. СЕМЕНОВ

нут четверка москвичей снова в небе. Но ветер, оставаясь по-прежнему сильным у земли, внезапно стих на высоте. Не учтя этого, москвичи допустили ошибку в расчете и отделились от самолета слишком поздно. В результате — два приземления вне зачетного круга, которые лишили команду Москвы всех шансов на победу. Победили парашютисты Украины-1: женщины с суммой 3,59 очка, мужчины — 4,01. Вторые места заняли женщины Москвы (6,09) и мужчины Одессы (7,18). За ними парашютистки Украины-2 и мужчины Молдавии.

Главный приз соревнований кубок Героя Советского Союза Н. Острякова за общекомандную победу завоевали парашютисты первой команды Украины. Москвичи — вторые. Третьи — спортсмены Молдавии.

Несмотря на капризы погоды, соревнования прошли организованно, судейство было четким. Матчевая встреча явилась хорошей проверкой готовности парашютистов к предстоящим финальным стартам Спартакиады народов СССР.

И. ТИВЕЛЬКОВА,
мастер спорта

Матчевая встреча

Матчевая встреча авиамоделистов состоялась в г. Нарткале Кабардино-Балкарской АССР. Она привлекла команды Дагестанской, Северо-Осетинской и Кабардино-Балкарской автономных республик, Ставропольского края и Ростовской области.

Успешно выступили ставропольские спортсмены, завоевавшие победу. С. Рогов, В. Стародубцев и А. Кисловский (все — Ставропольский край) — лучшие в личном зачете по моделям планеров, резиномоторным и таймерным моделям самолетов. Они набрали максимальное количество очков. Их одноклубники — гонщики А. Грошенко и С. Москалев также первые в итоговой таблице.

Л. ХОХЛОВ

ПОБЕДИЛИ ПЛАНЕРИСТЫ УСТЬ-КАМЕНОГОРСКА

В ЦЕЛИНОГРАДЕ состоялись финальные соревнования по планерному спорту VI Спартакиады Казахской ССР. Разыграно четыре упражнения.

По сумме многоборья командную победу одержали планеристы Восточно-Казахстанской области (Усть-Каменогорский авиаспортклуб), которую представляли Е. Федотов, А. Балмочных и Т. Нетунаева. Второе место заняла команда Северо-Казахстанской области (Петропавловский авиатехспортклуб); третье — Уральской области (Уральский авиаспортклуб).

В личном зачете абсолютным чемпионом республики стал инструктор-планерист из Усть-Каменогорска Е. Федотов. Среди женщин звания абсолютной чемпионки удостоена командир звена Петропавловского авиаспортклуба В. Несмеянова.

Следует отметить, что все планеристы Усть-Каменогорска выступали ровно, без срывов. Особенно выделялся мастер спорта Евгений Федотов. Из четырех упражнений он трижды был первым и один раз вторым. От серебряного призера Федотов оторвался более, чем на девятьсот очков.



В июне близ Софии состоялись первые международные соревнования на кубок болгарских парашютистов заслуженных мастеров спорта Калпчиева, Крумова и Джурова. Эти спортсмены внесли большой вклад в развитие парашютного спорта в Болгарии. Центральный Комитет Димитровского Коммунистического Союза молодежи принял решение провести международные соревнования в память отважных парашютистов и учредил специальный переходящий кубок. Он будет разыгрываться каждый второй год между чемпионатами мира.

В состязаниях приняли участие мужские команды четырех стран — Болгарии, Польши, Румынии и Советского Союза — всего 30 спортсменов. Хозяева выставили три команды.

Перед поездкой, в конце тренировочных сборов, мы провели как бы отборочный турнир — кто завоюет право на участие в этих соревнованиях. Хорошо зарекомендовали себя молодые спортсмены, выиграв у некоторых именитых парашютистов. Тренерский совет решил взять в Болгарию именно этих молодых парашютистов, хотя они еще ни разу не участвовали в международных встречах. В команду вошли: Владимир Чайка и Григорий Сурабко из Черниговского авиаспортклуба ДОСААФ, Эдем Эскендеров — воспитанник Ташкентского аэроклуба, ныне военнослужащий Войск противовоздушной обороны страны. Вместе с ними поехал и победитель международных соревнований по парашютному многоборью 1973 года Виктор Ершов (Военно-Воздушные Силы). Команду возглавил абсолютный чемпион мира заслуженный мастер спорта Николай Ушмаев (Военно-Воздушные Силы).

Нам хотелось «обстрелять» молодых парашютистов, а кроме того верилось, что опыт и молодость, соединившись, завоюют победу. И надо сказать, что мы не ошиблись. Молодежь отлично справилась с поставленными перед ней задачами. Например, в прыжках с выполнением комплекса фигур все наши спортсмены вошли в первую пятерку, показав среднее время трех прыжков менее 7,5 сек. Золотую медаль завоевал Н. Ушмаев с результатом 6,86 сек., что на 0,1 сек. выше всесоюзного рекорда. Второе место занял Г. Сурабко (7,20 сек.), третье — В. Ершов (7,40 сек.). У Э. Эскендерова и В. Чайки — одинаковые результаты (7,43 сек.).

В прыжках на точность приземления особенно отличился Э. Эскендеров. Рекордсмен мира по прыжкам на точность приземления ночью и здесь снайперски бил по мишени — шесть прыжков — шесть «нолей»! Такого же показателя достиг Зори Германски из Болгарии. Им обоим вручены золотые медали. За ними — болгарин Георгий Нинов (5 приземлений — 0,00 м), а в шестом — отклонение 0,04 м) и поляк Вацлав Чиж (тоже пять «нолей» и 0,06 м).

В сумме двоеборья все наши вошли в шестерку сильнейших, пропустив лишь на пятое место болгарина Г. Нинова. Победил заслуженный мастер спорта Н. Ушмаев. На втором месте — Г. Сурабко, третий — Э. Эскендеров, четвертый — В. Ершов и шестой — В. Чайка.

Групповые прыжки решали судьбу командного первенства. В первом прыжке трое наших приземляются точно в цель, одному судьи замерили 4 см. Отлично прыгнули болгары — команда Центрального аэроклуба — все ударили по мишени. Во втором туре наша четверка, не получив ни одного штрафного сантиметра, значительно вырвалась вперед. При выполнении третьего прыжка ветер усилился до 5—6 м/сек. Борьба осложнилась. Но несмотря на это, наши парашютисты сумели остаться первыми.

Советские спортсмены завоевали первый кубок имени болгарских парашютистов Калпчиева, Крумова и Джурова и получили 13 золотых, 2 серебряные и 2 бронзовые медали.

Надо отметить, что молодые спортсмены выдержали экзамен с честью и своим выступлением доказали, что у нас растет достойная смена, готовая продолжить славные традиции советского парашютизма.

Советская делегация с благодарностью отмечает теплый прием, гостеприимство хозяев, отличную организацию соревнований.

В. ЖАРИКОВ,
старший тренер
сборной команды СССР



Победители соревнований (слева направо) Н. Ушмаев, В. Ершов, Э. Эскендеров, В. Чайка, Г. Сурабко.

Фото автора

ПЕРВЫЙ КУБОК — НАШ!

на старте

схема осмотра парашютиста перед прыжком

Стартовый осмотр — это заключительная проверка готовности парашютиста к выполнению прыжка. Работа проверяющего на контрольной линии ответственна и требует особого внимания. При осмотре большого количества спортсменов инструкторы утомляются и теряют бдительность. Поэтому целесообразно производить замену проверяющих на контрольных линиях через 2—3 часа работы (особенно молодых инструкторов).

За прошедший 1974 год в авиационных организациях ДОСААФ благодаря качественному осмотру спортсменов на старте предотвращен ряд предпосылок к происшествиям. Высокую профессиональную бдительность при осмотре парашютистов перед посадкой в самолет проявляет постоянный состав авиазвеньев Московского, Свердловского, Мурманского, Петрозаводского и других аэроклубов ДОСААФ.

Приведем наиболее опасные нарушения в подготовке парашютной техники, которые необходимо вскрывать при стартовом осмотре:

нерасчековка (причековка) шаровых вытяжных парашютов (ШВП);

неправильное расположение вытяжных парашютов в ранце;

неправильная комплектация основного и запасного парашютов (ЗП);

неправильный монтаж страхующих приборов;

выход на контрольную линию с разблокированной системой автоматического раскрытия запасного парашюта;

неправильное присоединение запасного парашюта к подвесной системе основного.

Каждый из перечисленных дефектов может привести к серьезным осложнениям во время выполнения прыжка.

Если не расчекован шаровой вытяжной парашют, то он не стягивает чехол с купола. Это приводит к полному отказу основного парашюта, как это и случилось в Запорожском аэроклубе в 1974 г.

Расположение вытяжных парашютов под боковыми клапанами ранца (УТ-15) приводит к зажатию вытяжного парашюта под боковым клапаном между ранцевыми резинами и полному отказу парашюта. Подобное нарушение допустил С. Ерохин, спортсмен Ленинградского аэроклуба в 1973 г.

Неправильная комплектация основного и запасного парашютов (ЦАК СССР, 1974 г.). В настоящее время в эксплуатации имеются парашюты Д-1-8 и Д-3 с длиной шлейфа стабилизации 3,6 м и Д-5, ПТЛ, «Лесник» — 2,33 м. С Д-1-8 и Д-3 применяются запасные парашюты, у которых длина строп 5 м (3-1п серии 2,3; 3-3 серии 1, 2, 3; 3-4); с Д-5, ПТЛ, «Лесник» можно пользоваться только запасными парашютами, у которых длина строп 6,3 м (3-5, 3-1 серии 2 м, 3 м; 3-3 серии 2 м). Такое разграничение вызвано тем, что (в случае применения несоответствующего запасного парашюта при неотходе стабилизирующего) кромка купола ЗП попадает в зону затенения за стабилизирующим парашютом. Поэтому купол запасного парашюта не наполняется (рис. 1).

В монтаже страхующих приборов на парашютах наиболее опасны следующие отклонения:

если недовернуты гайки;

слабо привязан прибор и не установлен байонетный штифт в отверстие упорной пластины;

петля прибора прикреплена за трос вытяжного кольца;

гибкая шпилька законтрена только за петлю шпильки.

Схема правильной контровки гибкой шпильки страхующего прибора дана на рис. 2.

На методическом совещании специалистов парашютной подготовки ДОСААФ в 1974 году обсуждена и принята новая схема стартового осмотра перед посадкой спортсменов в самолет.

ОСМОТР ПАРАШЮТИСТА СПЕРЕДИ (для всех парашютов, рис. 3).

I. Обмундирование — исправность, соответствие размеру: 1 — головной убор; 2 — костюм; 3 — перчатки; 4 обувь.

II. Подвесная система с замками ОСК (ОСК-Д) — исправность, правильно ли надета; 5 — присоединение карабинов ножных обхватов; 6 — присоединение карабина грудной перемычки; 7 — подгонка подвесной системы; 8 — исправность замков ОСК (ОСК-Д).

III. Раскрывающее приспособление основного парашюта; 9 — исправность кармана кольца; 10 — окраска кольца; 11— исправность ограничителя троса, движение троса в гибком шланге, убрана ли в карман слабина троса.

IV. Монтаж запасного парашюта: 12 — исправность и правильность крепления промежуточной подвесной системы запасного парашюта на круговой лямке; 13 — соответствие цвета муфт на концах промежуточной подвесной системы запасного парашюта и на подвесной системе основного парашюта (при применении десантных парашютов, имеющих вариант укладки со стабилизацией).

V. Снаряжение для данного прыжка: 14 — нож (размещен в кармане на верхнем клапане ранца, остро отточен, вложен в ножны, прикреплен с помощью стропы 1 метр), приборная доска (надежность крепления, исправность секундомера и высотомера, показания приборов установлены на нулевой отметке).

VI. Запасной парашют: 15 — исправность и заправка ранца; 16 — ранцевые резины — исправны, заряжены; 17 — исправность кармана вытяжного кольца; 18 — вытяжное кольцо, движение вытяжного троса в гибком шланге, исправность ограничителя троса; 19 — исправность конусов, люверсов, шпилек; 20 — срок укладки парашюта на пломбе.

VII. Страхующий прибор на запасном парашюте: 21 — монтаж соединительного узла прибора с вытяжным тросом; 22 — правильность положения чекующей стропы; 23 — крепление прибора, проверка шкалы высот и времени, контровка гибкой шпильки.

VIII. Двухконусный замок основного парашюта: 24 (чтобы проверить это приспособление, спортсмену необходимо нагнуться вперед): 24 а — при прыжке с принудительным стягиванием чехла с купола основного парашюта проверить: отсутствуют ли в замке пряжки силовых лент; 24 б — при прыжке со стабилизацией проверяется: вставлены ли пряжки силовых лент в двухконусный замок; сверху ли стрелки (буквы «В») на силовых лентах; монтаж петли троса ручного раскрытия и удлиненной петли страхующего прибора; контровка замка ниткой сердцевины шнура ШХБ-125 в одно сложение; расположение троса ручного раскрытия; закрыт ли предохранительный клапан замка.

ОСМОТР ПАРАШЮТИСТА СЗАДИ ПЕРЕД ПРЫЖКОМ С ПРИНУДИТЕЛЬНЫМ РАСКРЫТИЕМ И СТЯГИВАНИЕМ ЧЕХЛА С ОСНОВНОГО КУПОЛА ВЫТЯЖНЫМ ФАЛОМ (рис. 4).

I. Обмундирование — исправность, соответствие размеру: 1 — головной убор; 2 — костюм; 3 — перчатки; 4 — обувь.

II. Подвесная система: 5 — ее исправность, подогнана ли по фигуре человека, правильно ли надета.

III. Основной парашют: 6 — исправность и заправка ранца; исправность и правильность монтажа ранцевых резин; 7 — осмотр вытяжного троса, шпилек, конусов, люверсов; 8 — монтаж гибкого шланга; 9 — присоединение петли троса к средней петле фала; 10 — присоединение концевой петли фала к уздечке чехла купола; 11 — наличие обрывной стропы; 12 — монтаж вытяжного фала; его исправность, соответствие инвентарного номера фала данному парашюту, исправность карабина.

IV. Паспорт парашюта (13) — соответствие номеру парашюта, срок годности укладки, наличие подписей спортсмена, производившего укладку, и инструктора проверявшего правильность его работы.

ОСМОТР ПАРАШЮТИСТА СЗАДИ ПЕРЕД ПРЫЖКОМ С РУЧНЫМ РАСКРЫТИЕМ (рис. 5).

I. Обмундирование — исправность, соответствие размеру: 1 — головной убор; 2 — костюм; 3 — перчатки; 4 — обувь.

II. Подвесная система: 5 — ее исправность, подогнана ли по фигуре человека.

Рис. 1. Работа запасного парашюта при наличии шлейфа стабилизации. (1 — шлейф — расстояние от двухконусного замка до узла соединения коуша стабилизирующего парашюта с уздечкой чехла или соединительным звеном; 2— купол со стропами стабилизирующего парашюта; 3 — зона затенения от стабилизирующего парашюта; 4 — стропы запасного парашюта; 5 — купол запасного парашюта).

А и Б — при правильной комплектации основного и запасного парашютов.

В и Г — при неправильной комплектации.

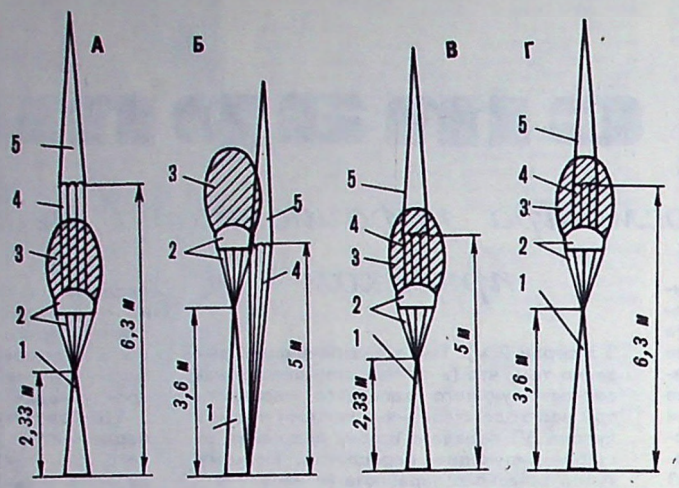
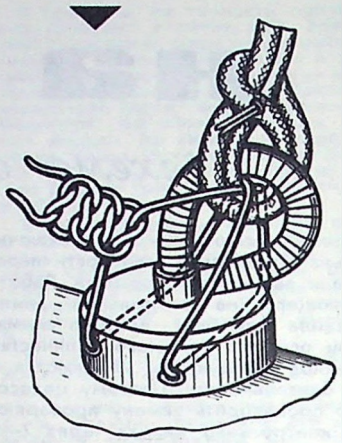


Рис. 2.



III. Основной парашют: 6 — исправность и заправка ранца; исправность и монтаж ранцевых резин; 7 — исправность гибкого шланга; 8 — расчековка шарового вытяжного парашюта и его положение под клапанами ранца (правильность размещения вытяжных парашютов на УТ-15); 9 — осмотр вытяжного троса, люверсов, конусов, шпилек.

IV. Страхующий прибор основного парашюта: 10 — монтаж соединительного узла прибора со шпилькой троса вытяжного кольца; 11 — монтаж байонетного соединения, привязан ли шланг прибора; 12 — внешнее состояние корпуса прибора, его крепление на ранце парашюта; 13 — проверка шкалы высот и времени; 14 — контровка гибкой шпильки; 15 — монтаж соединительной стропы шпильки и вытяжного фала, 16 — исправность карабина фала.

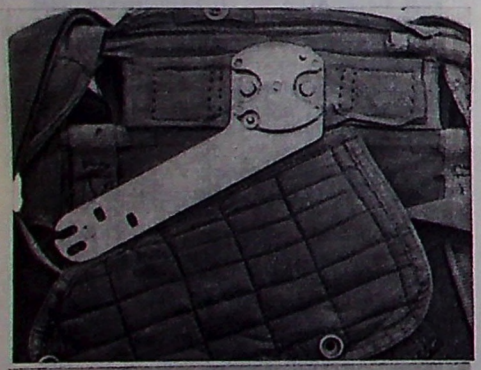
V. Паспорт основного парашюта [17]— соответствие номеру парашюта, срок годности укладки, наличие подписей спортсмена, производившего укладку, и инструктора, проверявшего правильность его работы.

ОСМОТР ПАРАШЮТИСТА СЗАДИ ПЕРЕД ПРЫЖКОМ СО СТАБИЛИЗАЦИЕЙ ПАДЕНИЯ С ПАРАШЮТАМИ ТИПА Д-1-8, Д-3 (Ввод стабилизирующего купола в действие стягиванием чехла фалом, рис. 6).

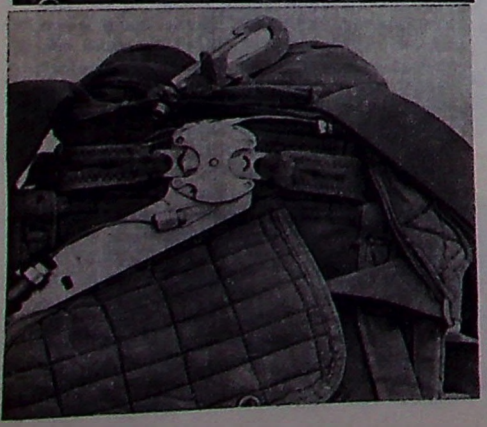
I. Обмундирование — исправность, соответствие размеру: 1 — головной убор; 2 — костюм; 3 — перчатки; 4 — обувь.

II. Подвесная система: 5 — ее исправность, правильно ли надета, подогнана по фигуре человека.

III. Основной парашют: 6 — исправность и заправка ранца; 7 — исправность и правильность монтажа ранцевых резин; 8 — монтаж гибкого шланга; 9 — осмотр вытяжного троса, шпилек, конусов, люверсов; убедиться, что не присоединена петля троса ручного раскрытия за верхнюю шпильку вытяжного троса; 10 — присоединение к средней петле фала коуша вытяжного троса и соединительной стропы шпильки прибора; 11 — присоединение концевой петли фала к уздечке чехла стабилизирующего купола; наличие на лентах уздечки чех-



24 а



24 б

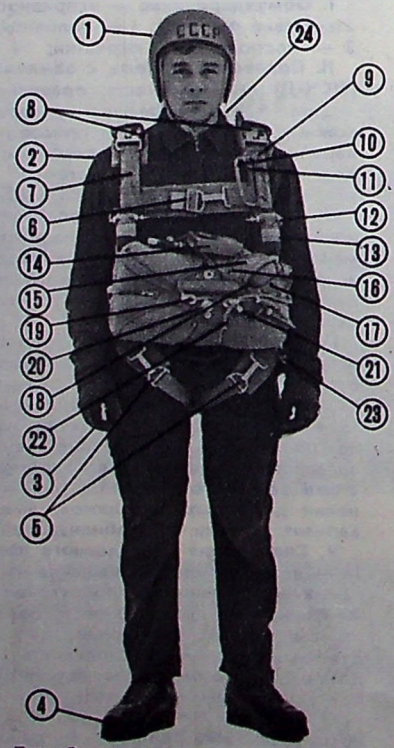


Рис. 3

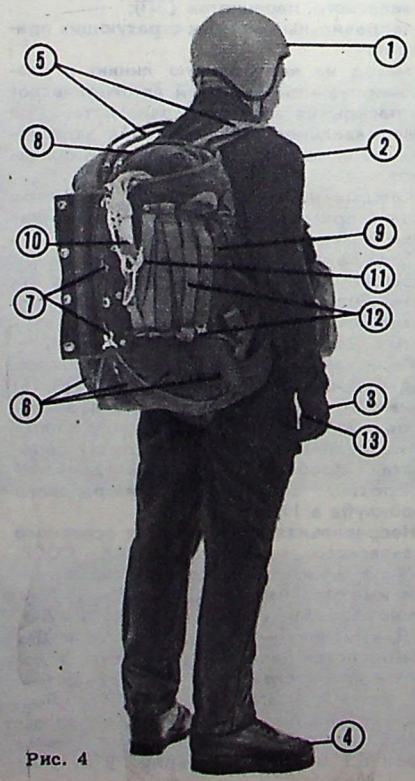


Рис. 4

Зовут космические дали...

В. РОЖКОВ,
мастер спорта

Фото
В. АЛЕКСЕЕВА

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ пятого Всесоюзного конкурса «Космос». Более 50 моделей и макетов было представлено в разделе «Космическая техника будущего». Интерес вызвали многие работы. Среди них — космическая станция «НИИ в космосе» (1), ее изготовили юные техники под руководством Ю. Алешина (Московский Дворец пионеров и школьников). «Якутия-2» — так назвали свой космический корабль для исследований Марса школьники из Дюпсинской сельской школы Якутской АССР (инструктор кружка И. Жирков). Они предлагают разместить на корабле многочисленный отряд астронавтов, способных на нем жить и работать длительное время; для передвижения предусмотрен вездеход на гусеничном ходу. Космический корабль с ионным двигателем (3) демонстрировали учащиеся 3-й средней школы Таганрога.

Во всех пяти конкурсах участвовали юные техники Дома пионеров района имени 26 бакинских комиссаров Тбилиси. В этом году грузинские ребята представили «Космический регулировщик». Они уже мечтают через какие-нибудь 15—20 лет регулировать движение в космосе.

Жюри конкурса наградило специальным призом десятиклассника Марата Усманова из Фрунзе — за прочные теоретические знания по космонавтике. Среди моделей раздела «Действующая космическая техника» отличаются радиоуправляемая модель «Лунохода-1», макет посадочной ступени автоматической станции «Луна-16» кружковцев Батайска (руководители А. Коц и Ан. Медведев) и модель автоматической станции «Луна-16» (2) юных техников Удмуртии.

В другом разделе — «Популяризация космоса» лучшими признаны: радиоуправляемый робот-экскурсовод литовских школьников (инструктор З. Артавичус), стенд юных конструкторов Дворца культуры Ивановского мясокомбината, наглядно демонстрирующий фазы полета ракеты-носителя космического корабля «Союз», и макет спутника Марса — Фобоса, который построили модельисты города Глазова. Высокую оценку получил макет, сделанный бакинцем Сергеем Осиповым, посвященный советско-американскому сотрудничеству в космосе. Диплом Центрального авиамодельного клуба ДОСААФ СССР присужден ракетомоделистам Тушинского района Москвы. Сконструированный ими прибор предназначен для стендовых испытаний ракетных зарядов и определения максимальной тяги и суммарного импульса.

Итоги пятого конкурса «Космос» свидетельствуют о возросшем мастерстве юных умельцев.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 8 1975

И. Мороз. Могучие крылья Отчизны 2

М. Кожевников. И на Тихом океане 5

А. Федоров. Мост 7

Н. Баланин. Наследники Стаханова 9

А. Винокуров. Новый мировой авиационный рекорд 12

Д. Шерман. Тренеры Украины за партой 12

Н. Новиков. Плодотворная работа в космосе . . . 14

Аэрофлот: пилоты, самолеты, воздушные дороги . 16

Рождение подвига 18

И. Дынин. Сигнал на рассвете 19

М. Семенов. Пора возмужания 24

И. Тивелькова. На приз имени Николая Острякова . 24

Л. Хохлов. Матчевая встреча 25

Победили планеристы Усть-Каменогорска 25

В. Жариков. Первый кубок — наш! 26

В. Смирнов. На старте . . 27

У наших друзей 29

Е. Павлов. Генеральный конструктор 30

Самолеты второй мировой войны 32

В. Кухман. Рационализаторы 34

А. Назаров. В Центральном авиамодельном 34

«Крылья Родины» советуются 35

Д. Осокин. Построй модель-копию Ил-14 36

Авросмесь 42

А. Федоров. Плюсы и минусы 42

В. Рожков. Зовут космические дали 43

На 1-й стр. обложки: фото А. Рябко.

СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ ЗА РУБЕЖОМ

Растет популярность советской гражданской авиационной техники за рубежом. Из нашей страны ее экспортирует внешнеторговая организация — Всесоюзное объединение «Авиаэкспорт», созданное более десяти лет назад. Ныне около трех тысяч наших самолетов и вертолетов эксплуатируются в различных странах Европы, Азии, Африки и Латинской Америки. На долю социалистических стран приходится бо́льшая часть экспорта советской авиатехники. Это самолеты Ил-62, Ту-134А, Ту-154, Як-40, Ан-26, Ан-24, Ан-30, вертолеты Ми-6, В-8, Ка-26. Кроме того, поставляются авиационные двигатели, специальные машины аэродромного обслуживания, различные авиаприборы и агрегаты, запасные части, бортовое и наземное оборудование, парашюты. Советские самолеты и вертолеты приобретают также капиталистические страны, имеющие свою высокоразвитую авиапромышленность. Так, например, Як-40 летают на воздушных дорогах Италии, ФРГ.

Объединение не только экспортирует авиатехнику, но и максимально удовлетворяет запросы иностранных компаний в ее обслуживании и эксплуатации: проводит профилактический и капитальный ремонты на заводах Министерства гражданской авиации СССР; содействует в организации ремонтных баз за рубежом, поставляя технологическую документацию и стандартное оборудование; гарантирует поставку запасных частей как плановую, так и по срочным заказам в течение 24—48 часов. Кроме того, учитывая специфику авиакомпаний, в странах, где эксплуатируется советская авиатехника, организуются консигнационные склады. В настоящее время такие склады функционируют в Югославии, Италии, ФРГ, Арабской Республике Египет, Финляндии и других странах.

Налажено обучение иностранных авиационных кадров в школах и училищах Министерства гражданской авиации СССР. Выпускникам выдаются свидетельства международного образца, принятого в государствах — членах ИКАО (Международная организация гражданской авиации). «Авиаэкспорт» содействует созданию учебных центров и за рубежом. Ныне такие центры работают в Болгарии, Ираке и Арабской Республике Египет. Здесь в подготовке летных и технических кадров участвуют советские специалисты.

Всесоюзное объединение регулярно знакомит иностранных специалистов и представителей авиакомпаний с техническими характеристиками советских самолетов и вертолетов. С этой целью во многих странах мира были организованы демонстрационные полеты самолетов Ил-62, Ту-154, Ан-26, Ан-30, Як-40 и вертолетов Ми-8 и Ка-26. Самолет Як-40 совершил небывалый для машин данного класса перелет по странам Латинской Америки, США и Канаде и через Сибирь вернулся в Москву, преодолев воздушный путь в 115 тысяч километров. Не менее впечатляющими были полеты Як-40 по 14 странам Африки.

Недавно по 12 странам Африки был проведен демонстрационный полет самолета Ан-26. Он покрыл расстояние 40 тысяч километров.

Объединение — неизменный участник международных авиасалонов во Франции, Японии и ФРГ, а также ежегодно участвует в 14—16 международных выставках и ярмарках, на которых демонстрируются модели различных типов советских крылатых машин.

Внешнеторговая организация «Авиаэкспорт» помогает расширять экономические и торговые связи Советского Союза и других стран.

Т. ДЕМИДОВСКАЯ,
инженер Всесоюзного объединения «Авиаэкспорт»

ДЕТСКИЙ КЛУБ В ЧЕЛЯБИНСКЕ

Здесь всегда весело и многолюдно. До позднего вечера трудятся юные конструкторы. Интересно строить модели космических ракет наших дней, а еще увлекательнее думать, каким будет космический корабль двухтысячного года...

На соревнованиях ребята из детского клуба имени Н. Кибальчича (руководитель Н. Пикарева) не раз занимали призовые места. Они часто устраивают показательные выступления, демонстрации моделей.

Клуб живет по закону: научился сам — научи других. Так, В. Кузнецов и А. Томиловский ведут занятия в кружках.

Юные техники собирают материалы по истории космонавтики и ракетостроения, встречаются с участниками Великой Отечественной войны.

Дружат с ветеранами боев и ребята из 70-й школы Челябинска. Семь лет назад этой школе присвоено имя прославленного 46-го гвардейского Таманского авиаполка. В школьном музее немало интересных экспонатов: фотографии, письма участников Великой Отечественной войны, вырезки из газет и журналов, земля городов-героев Бреста и Севастополя. Музей непрерывно пополняется новыми материалами.

Комсомольцы школы поддерживают тесную связь с ветеранами полка. В ноябре прошлого года тридцать старшеклассников побывали в Москве, встречались со своими друзьями-авиаторами, были в Советском комитете ветеранов войны. За активную поисковую работу президиум Комитета наградил отряд красных следопытов и комсомольскую организацию школы № 70 вымпелом и почетной грамотой.

Н. КРОХИН

Челябинск

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07

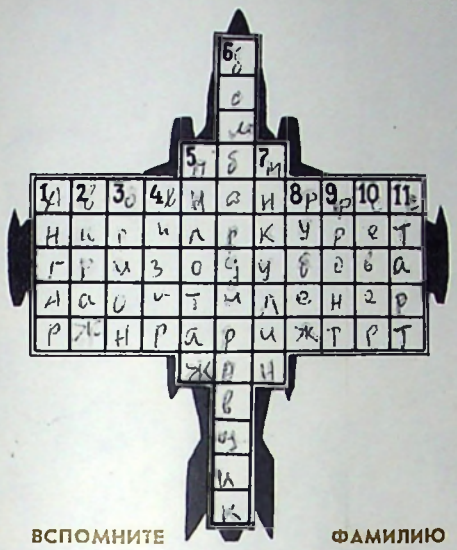
Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, М. И. ГОЛЫШЕВ (заместитель главного редактора), И. И. ЖАРКОВСКИЙ, Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМИРНОВ, П.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

Художественный редактор Л. Шарапова. Корректор М. Ромашова.
Издательство ДОСААФ

Сдано в производство 20.6.75 г. Подписано в печать 16.7.75 г. 60×90¹/₈ б. л. 5,5 п. л. Г-72085. Тир. 70 000 экз. Зак. 3099. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

ЧАЙНВОРД



Впишите в вертикальные ряды следующие слова: 1. Помещение для ремонта и хранения самолетов. 2. Разворот самолета на 360°. 3. Созвездие. 4. Угломерный измерительный прибор. 5. Маневрирование самолета с целью выполнения фигур в воздухе. 6. Военный самолет. 7. Конструктор авиационных двигателей. 8. Полоса местности, обозначенная хорошо видимыми с воздуха ориентирами. 9. Боевой порядок, в котором самолеты расположены в одну линию перпендикулярно к направлению полета. 10. Страна света. 11. Начальный момент полета летательного аппарата.

Если слова будут вписаны правильно, то в одной из горизонтальных линий вы прочтете фамилию известной советской летчицы, Героя Советского Союза.

Составил Е. ЗОТОВ

Липецк



ОТВЕТЫ
(См. «Крылья Родины» № 7)

РАСШИФРУЙТЕ

1. Шестаков. 2. Трос. 3. Закрылок. 4. Маяк. 5. Лавочкин. 6. Крен. 7. Нестеров. 8. Леер. 9. Взртолет. 10. Стол. 11. Автопилот. 12. Снос. 13. Осипенко. 14. Клин. 15. Чаплыгин. 16. Винт.

ГОЛОВОЛОМКА

Расшифровав номера телефонов с помощью сетки с буквами и цифрами, прочтете: «По ходу стрелок читайте через две буквы». В головоломке зашифрованы строки из стихотворения В. Цикунова «Перед полетом»:

Красный шелк зари — над фюзеляжем.
Мы ведем минутам жадный счет,—
Высота своим крылом лебяжьим
Нас на встречу новую зовет!

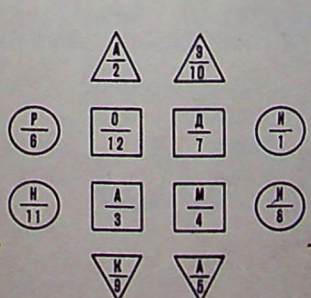
ПРОЧТИТЕ

Цифры под метеорологическими знаками обозначают порядковые номера букв в слове. Начинать читать текст надо с цифр 1, 2, над которыми стоит знак «Ледовые нити». Двигаясь по часовой стрелке, мы встретим знаки: «Метель», «Смерч», «Иней», «Шквал», «Зарница», «Неба не видно», «Ясно», «Морось», «Пасмурно», «Радуга», «Обложной снег», «Изморозь», «Сильный ветер», «Гроза». В целом читаем: «Летчик начинается с полета, небо начинается с земли».

С ПОМОЩЬЮ КЛЮЧА

На ключе указаны строки. Читать нужно справа налево.

В счастливой стране
родились мы,
Под яркой звездою
Кремля.
Не раз еще нашу
Отчизну
Прославит пилотов
семья.



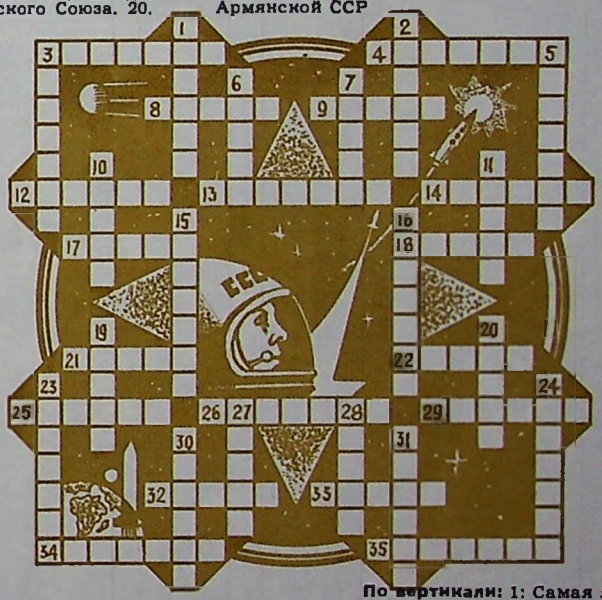
ГОЛОВОЛОМКА
(рисунок)

1. Летчик, впервые в мире выполнивший на самолете штопор. 2. Агрегат, преобразующий мощность двигателя в тягу. 3. Летчик, Герой Советского Союза, который первым в мире совершил ночной таран. 4. Выдающийся русский летчик. 5. Фигура, выполняемая группой парашютистов. 6. Член экипажа самолета. 7. Приспособление для обучения летчика. 8. Стальные ленты и тросы, применяемые для придания жесткости и прочности в соединениях частей самолета. 9. Известный летчик-испытатель, заслуженный мастер спорта. 10. Прибор, записывающий скорость полета. 11. Незатухающие упругие колебания частей самолета. 12. Самолет, на котором совершил рекордный полет экипаж Героя Советского Союза В. Гризодубовой. 13. Легкомоторный самолет. 14. Абсолютный чемпион СССР по вертолетному спорту 1973 года. 15. Разворот самолета на 360°. 16. Острая часть ударника в авиационных взрывателях. 17. Оболочка фюзеляжа и крыльев. 18. Летательный аппарат. 19. Летчик, дважды Герой Советского Союза. 20. Элемент поперечного набора крыла. 21. Важнейший элемент воздушного боя.



Составил Р. АКОПЯН

пос. Ноемберян,
Армянской ССР



КРОССВОРД

По горизонтали: 3. Первооткрыватель космоса. 4. Главный конструктор первых космических кораблей. 8. Химический элемент, широко используемый в авиационной и ракетной технике. 9. Созвездие Южного полушария. 12. Первый космонавт, вышедший в открытый космос. 13. Советский космонавт, трижды побывавший в космосе. 14. Единица расстояний в астрономии. 17. Советская орбитальная пилотируемая научная станция. 18. Летчик. 21. Летчик-космонавт СССР. 22. Сплав никеля с железом. 25. Летательный аппарат. 26. Американский космонавт, член экипажа корабля «Джемини-10». 29. Яркая звезда в созвездии Волопаса. 32. Созвездие Северного полушария. 33. Оборот корабля вокруг Земли. 35. Составная часть атмосферы.

По вертикали: 1. Самая яркая звезда. 2. Вселенная. 3. Член экипажа корабля «Союз-17». 5. Зодиакальное созвездие. 6. Собака, побывавшая в космосе. 7. Часть реактивного двигателя. 10. Помещение для хранения и ремонта летательных аппаратов. 11. Яркое сияние вокруг солнечного диска. 15. Часть космической ракеты. 16. Название первого в истории человечества искусственного космического тела. 19. Советский маневрирующий искусственный спутник Земли. 20. Позывной первой в мире женщины-космонавта. 23. Автор книги «Летчики и космонавты». 24. Автоматический исследователь Луны. 27. Помещение для грузов в самолетах и дирижаблях. 28. Точка, диаметрально противоположная зениту. 30. Небесное тело. 31. Советский исследовательский спутник Земли.

Составил А. ГЛАДКОВ

Электросталь



Отлично выполняет все полетные задания экипаж вертолета (слева направо): командир капитан Р. Султанов, старший лейтенант Г. Соломицкий и лейтенант Д. Новиков.

Фото В. ГРИБОВА

Индекс
70450

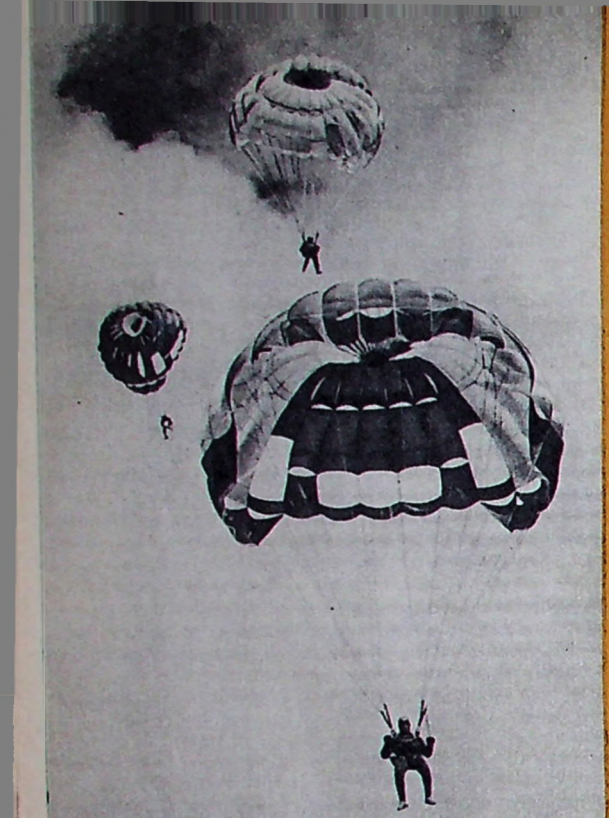
Цена
30 коп.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

СЕНТЯБРЬ 9 1975





фина

VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ РСФСР

1945-1975

1



3



Больших успехов добились авиационные спортсмены оборонного Общества в ходе VI летней Спартакиады народов СССР. Позади — десятки, сотни соревнований, первенств, финалов. Победители финальных соревнований запечатлены на снимках.

1 Абсолютная чемпионка Спартакиады РСФСР С. Родионова.

2 Рауль Федорович Ваняшкин, Юрий Леонидович Драйчук — чемпионы по гоночным моделям.

3 Поздравление Ю. Чернова.

4 Валерий Николаевич Клименко — чемпион по таймерным моделям.

5 Команда-победительница (слева направо): абсолютный чемпион Спартакиады и РСФСР Л. Пархомцев, серебряный призер по сумме многоборья Т. Чупрунова, чемпион по упражнению А. Соколов.

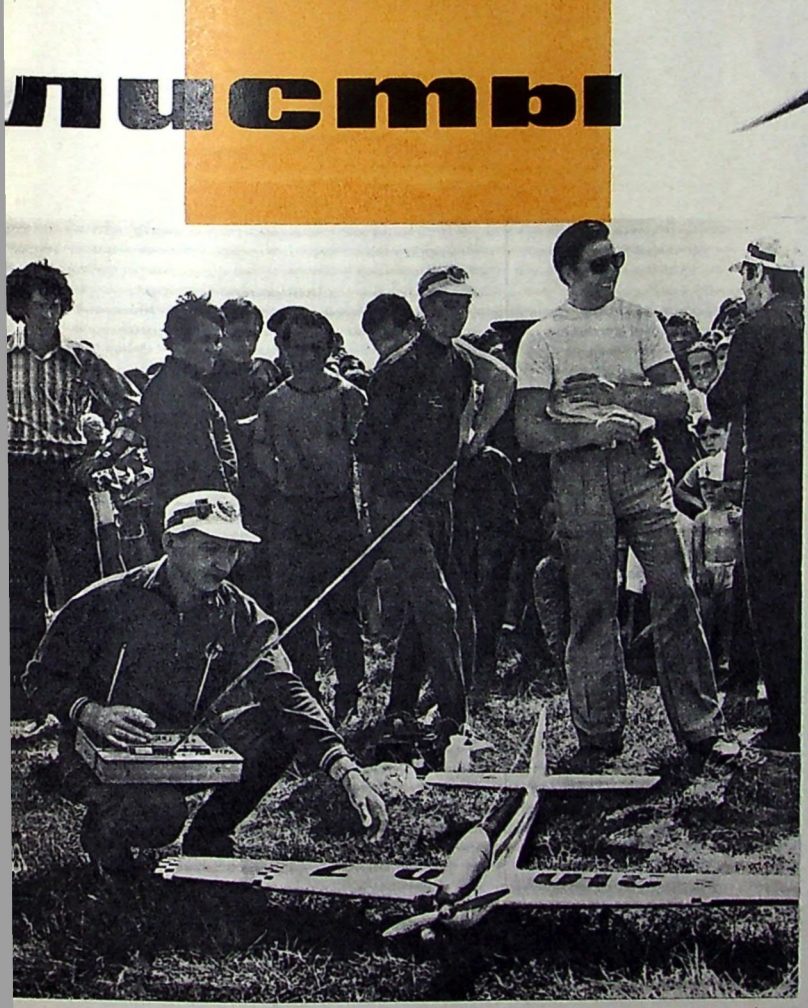
6 Четырехкратный чемпион РСФСР Валерий Мякинин запускает радиоуправляемую пилотажную модель на авиационном празднике в Туле.

7 Валерий Николаевич Иванов — чемпион по резиномоторным моделям.



5

листы



6



7

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

СЕНТЯБРЬ 9 (300) 1975

© «Крылья Родины», 1975.

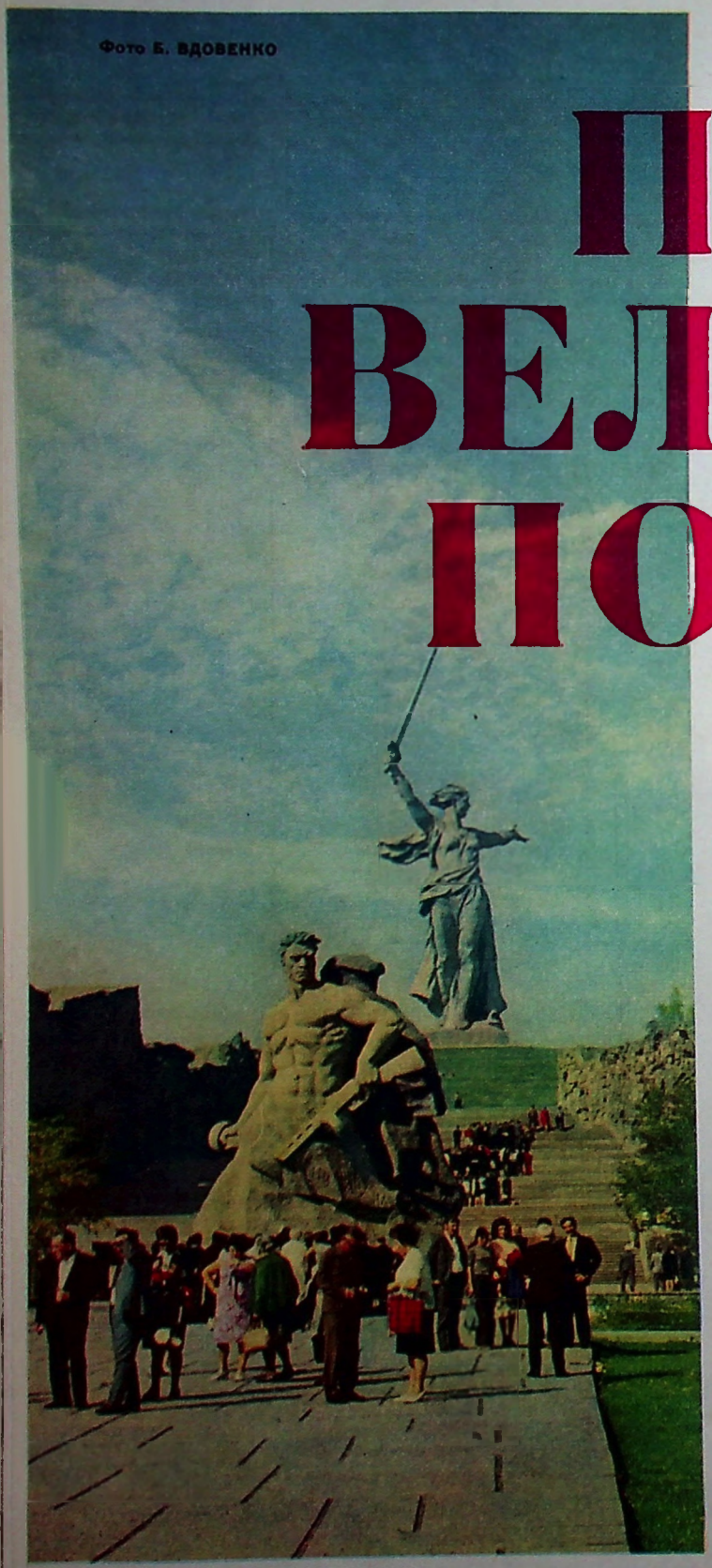


Фото Б. ВДОВЕНКО

ПЛОДЫ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД — 2 СЕНТЯБРЯ 1945 ГОДА — В ТОКИЙСКОЙ БУХТЕ, НА БОРТУ АМЕРИКАНСКОГО ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ «МИССУРИ», СОСТОЯЛАСЬ ЦЕРЕМОНИЯ ПОДПИСАНИЯ АКТА О БЕЗОГОВОРОЧНОЙ КАПИТУЛЯЦИИ ЯПОНИИ. ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА ОКОНЧИЛАСЬ. НАСТУПИЛ ДОЛГОЖДАННЫЙ МИР.

Два очага империалистической агрессии образовались накануне второй мировой войны: фашистская Германия — на западе и милитаристская Япония — на востоке. Это они при попустительстве мировых реакционных сил развязали самую кровопролитную войну в истории человечества. Это они принесли народам неисчислимые жертвы, страдания и бедствия, стремясь поработить их, отбросить назад к мрачным временам мракобесия и тирании. Очаг мировой агрессии на западе был ликвидирован в начале мая 1945 года, когда героические советские воины водрузили алое Знамя Победы над поверженным Берлином. Через четыре месяца после этого, в результате сокрушительного разгрома советскими Вооруженными Силами основных сухопутных войск Японии — Квантунской армии — был ликвидирован и очаг мировой агрессии на востоке.

Советский народ, ведомый славной Коммунистической партией, вынес на себе основную тяжесть войны, сыграл решающую роль в завоевании Победы. Пройдя через тяжелейшие испытания, советские люди отстояли свободу, честь и независимость Родины, отстояли завоевания Октября, дело, которое завещал нам Владимир Ильич Ленин. Героическая борьба советского народа в корне изменила ход второй мировой войны. Ее сражения развернулись на огромном пространстве — от Атлантики до Тихого океана, от льдов Гренландии до африканских пустынь. Однако главным театром военных действий стал советско-германский, а затем и советско-японский фронт. По существу здесь решались не только судьбы советского народа, но и судьбы всего человечества.

Гигантское военное столкновение социализма с ударными силами империализма — фашистской Германией и милитаристской Японией — предопределило дальнейшее развитие человечества и оказало глубокое влияние на жизнь миллионов людей во всех частях земного шара. Наша Победа привела к корен-

ным изменениям соотношения сил на международной арене в пользу социализма. Образовалась непрерывно растущая и крепнущая мировая система социализма. Империализм лишился возможности произвольно и безнаказанно распоряжаться судьбами народов и ныне не может не считаться с мощью социалистических стран, с их активной внешней политикой.

Тридцать лет советский народ живет и трудится в условиях мира, пользуется плодами завоеванной Победы. Это были нелегкие, но радостные годы. Своим самоотверженным трудом наши рабочие, колхозники, интеллигенция развеяли в прах надежды врагов Советского Союза на то, что потребуются многие десятилетия для восстановления разрушенного немецкими захватчиками хозяйства западных районов страны. Ведомые Коммунистической партией, окрыленные Победой, советские люди сумели не только в кратчайшие сроки залечить тяжелейшие раны, нанесенные войной, но и во много раз увеличить экономический потенциал страны, выпуск продукции народного хозяйства. А на этой основе значительно возросло народное благосостояние, советские люди стали лучше жить, лучше питаться, лучше одеваться, лучше отдыхать, получили возможность более полного удовлетворения своих материальных и духовных потребностей.

При этом речь идет не о простых количественных изменениях. Как отметил в речи на Торжественном собрании, посвященном тридцатилетию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, товарищ Л. И. Брежнев: «В целом за три послевоенных десятилетия и экономика наша, и культурный уровень народа, и весь облик нашего общества уже во многом изменились качественно».

Мы отмечаем тридцатилетие Победы в год, когда завершается девятая пятилетка, когда советские люди готовятся достойно встретить XXV съезд Коммунистической партии. Сделан крупный шаг вперед по пути коммунистического строительства. Достаточно сказать, что такой наиболее важный обобщенный показатель развития экономики страны, как национальный доход, вырос за четыре года пятилетки на 26 процентов. Достигнутые успехи создают условия для еще более крупных решений в будущей пятилетке и, следовательно,— дальнейшего роста благосостояния советских людей. Каждый советский человек на собственном опыте убедился в том, что все, что делает наша партия в области внутренней политики, направлено в конечном счете на улучшение жизни народа.

Послевоенное тридцатилетие знаменательно выдающимися завоеваниями ленинской политики Коммунистической партии и на международной арене. Если сейчас все шире развивается плодотворное мирное сотрудничество между странами, если нормы мирного сосуществования между государствами закреплены во многих официальных документах, то это в первую очередь результат деятельности Советского Союза и других стран социалистического содружества, их последовательной борьбы за дело мира, свободы и безопасности всех народов. Это была нелегкая борьба. Чтобы покончить с «холодной войной», уменьшить опасность новой агрессии, возникновения новой мировой войны, пришлось проделать огромную политическую работу. И партия не жалеет сил, чтобы воплотить принципы мирного сосуществования и взаимовыгодного сотрудничества в повседневные практические дела.

Жизнь снова и снова убедительно подтверждает: все, что делает Коммунистическая партия в области внешней политики, направлено на обеспечение мира и безопасности советского народа и народов братских социалистических государств, укрепление всеобщего мира.

Последовательно добиваясь обеспечения благоприятных мирных условий для нашего коммунистического строительства, партия, вместе с тем, предупреждает, что мы живем в неспокойном мире, что еще существуют и активно действуют силы войны и агрессии. За тридцать лет, прошедших после Победы, военные пожары неоднократно полыхали и в Азии, и в Африке, и на Ближнем Востоке, и в Латинской Америке. В этих войнах, причина которых — нежелание определенных империалистических кругов примириться с освобождением народов, пострадали миллионы людей. Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют постоянную заботу об укреплении оборонного могущества социалистической Родины, воспитывают советских людей в духе высокой бдительности, делают все для того, чтобы мирный труд и безопасность страны были надежно защищены.

Наши Вооруженные Силы, овеянные славой исторических побед, ныне находятся на высоте своих ответственных задач. Оружие и оснащение Ракетных войск стратегического назначения, Военно-Воздушных Сил, Сухопутных войск, Военно-Морского Флота, Противовоздушной обороны воплощают в себе новейшие достижения науки и техники. Личный состав всех родов войск не жалеет сил для непрерывного совершенствования своего воинского мастерства, повышения боевой готовности частей и кораблей. В повседневном ратном труде советские воины проявляют свою преданность Отчизне, верность идеалам коммунизма и пролетарского интернационализма, традициям героев Великой Отечественной войны.

В речи перед избирателями Бауманского избирательного округа столицы Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Леонид Ильич Брежнев говорил о нашей славной армии: «Наша армия — это армия мира, она оберегает вместе с армиями братских стран нашу безопасность и наш мирный труд. Наш народ за это любит наши Вооруженные Силы». Одним из ярких проявлений всенародной любви к Вооруженным Силам, заботы о их боевом могуществе является деятельность многомиллионного Краснознаменного добровольного Общества содействия Армии, Авиации и Флоту.

Организации ДОСААФ решают поставленные перед ними Коммунистической партией большие задачи по воспитанию молодого поколения в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма. Пропагандируя наши славные революционные, боевые и трудовые традиции, распространяя среди юношей и девушек военные знания, обучая их в школах, клубах, кружках техническим специальностям, широко культивируя военно-технические, в том числе авиационные виды спорта, коллективы оборонного Общества всемерно способствуют подготовке будущих защитников социалистической Родины.

В нынешнем месяце на священной Волгоградской земле проводится слет победителей походов комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Завершаются финалы VI Спартакиады народов СССР. Эти и множество других, проведенных ранее крупнейших мероприятий в ознаменование 30-летия Победы в Великой Отечественной войне, достигли небывалого размаха, вовлекли в свою орбиту практически все население нашей страны от октябрят и пионеров до убеленных сединой ветеранов. В этих условиях большинство комитетов и организаций ДОСААФ проявили высокую активность, показали себя способными вести оборонно-массовую работу в широких масштабах.

Сейчас усилия комитетов, первичных организаций, клубов, школ Общества необходимо сосредоточить на том, чтобы ни в коем случае не снизить достигнутый уровень военно-патриотической деятельности. Наоборот, он должен послужить основой для дальнейшего подъема, для достижения к XXV съезду партии новых еще более высоких рубежей.

С каждым днем все сильнее накал социалистического соревнования в стране, главная цель которого — дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами. Остается один, четвертый квартал года. Советские люди глубоко сознают: от эффективности их труда зависит успешное завершение девятой пятилетки, создание базы для осуществления новых задач Коммунистического строительства. И в этом ярко проявляется воспитанная коммунистической партией идейная убежденность трудящихся.

Партия учит, что быть идейным — это значит осознать свой труд как частицу великого общего дела — строительства коммунизма, приучиться сознавать и чувствовать, как, говоря словами поэта, «мой труд вливается в труд моей республики». Это значит быть непримиримым к эгоизму и косности, к расхлябанности и разгильдяйству, к обывательскому равнодушию и рвачеству. Это значит требовать от себя и от других строжайшего соблюдения дисциплины труда, работать с огоньком, инициативно, с полной отдачей сил. Это значит горячо любить свою великую социалистическую Родину и отдавать себе отчет в том, что наши успехи — это вклад в общее дело борьбы всех народов за прочный мир, за свободу, за социализм.

Именно с таких высоких позиций следует оценивать ныне, готовясь к XXV съезду партии, всю нашу деятельность, именно такого сознательного отношения к делу надо добиваться от каждого работника, каждого активиста ДОСААФ. Не «галочки» в плане, не количество формально проведенных мероприятий, а живые реальные результаты — отлично подготовленное к воинской службе молодое пополнение, качество обучения молодежи техническим специальностям, активная оборонно-массовая работа всех первичных организаций, число подготовленных разрядников и мастеров спорта, победы на соревнованиях, новые всесоюзные и мировые рекорды — вот подлинные критерии, позволяющие судить об успехах комитетов, организаций и клубов нашего Общества.

Стремясь успешно завершить девятую пятилетку, готовя достойную встречу XXV съезду партии, работники и спортсмены наших авиационных клубов еще шире развертывают социалистическое соревнование, борются за осуществление принятых обязательств. Это благотворно сказывается на достигнутых результатах. Вместе с тем, не следует забывать, что задача клубов ДОСААФ не только обучать спортсменов, но и воспитывать их идейно-убежденными гражданами социалистического государства, сознательными строителями коммунизма, готовыми и способными в случае необходимости встать на защиту Родины.

В дни празднования тридцатилетия Победы тысячи заслуженных ветеранов Великой Отечественной войны — воспитанников Оборонного Общества — встречались с молодыми членами ДОСААФ, как бы передавая им эстафету своих боевых подвигов. Надо так поставить военно-патриотическое воспитание в авиационных клубах, чтобы каждый спортсмен — летчик, парашютист, планерист, авиамоделист — понял, прочувствовал, осознал, что он является наследником и продолжателем доблестных традиций прославленных героев войны и труда. Преемственность поколений — характерная черта нашего социалистического общества. Для молодежи нашей страны нет большей чести и большего счастья, чем продолжать дело отцов, оправдать надежды, которые возлагают Коммунистическая партия и советский народ на подрастающее поколение.

Полные светлых надежд, с оптимизмом смотрят советские люди в завтрашний день. Они делают все для того, чтобы внести свой полновесный вклад в выполнение грандиозных планов партии, в достойную встречу ее XXV съезда. Опыт послевоенного тридцатилетия с новой силой убеждает в том, что безраздельное руководство великой ленинской партии, ее неустанная забота о политическом, экономическом и военном могуществе нашей Родины — главный источник всех наших и минувших, и нынешних, и грядущих побед!



Группа воздушных десантников Тихоокеанского флота направляется на аэродром посадки.

ВПЕРЕДИ НАСТУПАЮЩИХ ВОЙСК

Воздушные десанты в разгроме Квантунской армии

Финал второй мировой войны, которая была развязана фашистской Германией и империалистической Японией, как известно, наступил в конце августа — начале сентября 1945 года на Дальнем Востоке. Вооруженные Силы Советского Союза, разгромив в короткий срок наиболее сильную группировку японских сухопутных войск — Квантунскую армию, самым решительным образом ускорили капитуляцию Японии.

В кампании на Дальнем Востоке в тесном взаимодействии с сухопутными войсками действовали военно-воздушные силы фронтов, корабли и авиация Тихоокеанского флота и Краснознаменной Амурской флотилии. Здесь, пожалуй, наиболее полно, по сравнению с другими операциями Великой Отечественной войны, была использована вместе с другими родами Военно-Воздушных Сил, военно-транспортная авиация. Она широко применялась, особенно на заключительном этапе боевых действий, для высадки воздушных десантов, перевозки личного состава и боевых грузов по воздуху.

Необходимость применения воздушных десантов возникла, когда сопротивление противника в основном уже было сломлено. Требовалось срочно решать такие важные задачи: ускорить фактическую капитуляцию японских войск и избежать ненужного кровопролития, быстро овладеть стратегическими пунктами, промышленными и военными объектами в глубоком тылу японских войск, чтобы не допустить уничтожения материальных ценностей и обеспечить разоружение японских гарнизонов. Эти задачи не могли решить с необходимой быстротой даже подвижные передовые отряды танковой армии и механизированных корпусов. В связи с этим было принято решение высадить воздушные десанты в ключевых пунктах расположения войск противника — Харбине, Гирине, Мукдене, Чаньчуне, в некоторых других пунктах и городах Маньчжурии и Кореи.

В их состав не входили специально подготовленные части воздушнодесантных войск. Они формировались из личного состава механизированных соединений, частей аэродромного обеспечения. Да и не возникало необходимости привлекать парашютистов-десантников, так как все воздушные десанты были посадочными. Их численность составляла от нескольких десятков до нескольких сот человек. Для переброски отрядов использовались транспортные самолеты типа Ли-2, которые входили в состав 21-й гвардейской и 54-й авиационно-транспортных дивизий.

Для разведки аэродромов высадки, прикрытия десантов в полете, подавления возможного сопротивления противника в районах высадки использовалась боевая авиация воздушных армий. Вслед за атаками или имитацией атаки аэродромов штурмовиками и истребителями шли на посадку военно-транспортные самолеты с десантниками. Всего было высажено около двадцати воздушных десантов. Вот несколько примеров их боевого применения.

По решению командующего 1-м Дальневосточным фронтом Маршала Советского Союза К. А. Мерецкова 18 августа на Харбинский аэродром высадился воздушный десант в составе 120 человек под командованием полковника М. С. Забелина. Все десантники были разбиты на боевые группы и имели конкретные задачи. С десантом вылетел особоуполномоченный представитель Военного Совета, заместитель начальника штаба фронта, генерал-майор Г. А. Шелахов. Он должен был предъявить японскому командованию условия капитуляции, захватить силами воздушного десанта наиболее важные объекты и до подхода наших передовых подвижных войск не допустить разрушения мостов на реке Сунгари и уничтожения складов, баз, узлов связи и пр.

Самолетам военно-транспортной авиации с людьми, вооружением и боеприпасами предстояло пересечь линию фронта и приземлиться в 250 км от нее в тылу противника. Обстановка была неясной: в районе Харбина находилась крупная группировка японских войск и оставалось неизвестным, как отнесется противник к высадке воздушного десанта. Тем более, что японское командование не ответило на посланную в Харбин радиограмму, в которой сообщалось о вылете советского военного представителя и предъявлялось требование о немедленной капитуляции харбинского гарнизона.

В 19 часов 18 августа десантники полковника М. С. Забелина приземлились на аэродроме Харбина и немедленно приступили к выполнению поставленной задачи. Они заняли здания японской миссии, жандармерии и полицейского управления, взяли под охрану мосты, электростанцию, вокзал, банки, телеграф и другие объекты. Вскоре в сопровождении нескольких офицеров прибыл начальник штаба Квантунской армии генерал Х. Хата. Он доложил советскому генералу, что части в зоне Харбина дезорганизованы и штабом почти не управляются. Шелахов потребовал безоговорочной капитуляции и наведения должного порядка в японских частях.

После принятия противником условий капитуляции перед отрядом Забелина встали сложные и ответственные задачи по разоружению многочисленной харбинской группировки, организации комендантской службы в городе и пр. Естественно, решение столь многих задач оказалось не под силу малочисленному отряду. В то же время, подход передовых частей фронта к району Харбина задерживался из-за проливных дождей и разлившихся рек. Поэтому приняли решение усилить отряд Забелина частями, переброшенными по воздуху.

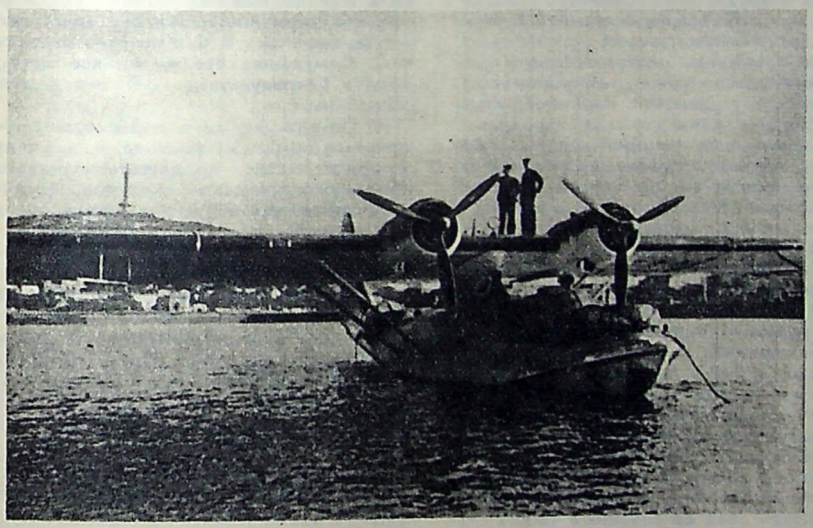
На рассвете того же дня с Забайкальского фронта прямо в Чаньчунь, где располагался штаб Квантунской армии, вылетел особоуполномоченный фронта полковник И. Т. Артеменко. Ему предстояло принять капитуляцию чаньчунского гарнизона и всех других японских войск в окрестностях города. Сопровождали полковника всего пять офицеров и шесть солдат, не считая воздушного эскорта, состоявшего из пяти истребителей.

На центральном Чаньчунском аэродроме находилось около 300 боевых самолетов противника. Наши истребители после посадки остались на взлетной полосе, в полной готовности при необходимости использовать оружие. Убедившись, что угрожающей обстановки нет, полковник Артеменко передал сигнал на вылет основной группы воздушного десанта, которая уже в 11 часов появилась над Чаньчунем. Воздушным десантом командовал Герой Советского Союза майор П. Н. Авраменко.

Вечером 19 августа над зданием штаба Квантунской армии был спущен японский и поднят советский флаг. Здесь же японский командующий и премьер-министр Маньчжоу-Го подписали акт о капитуляции чаньчунского гарнизона.

Крупный воздушный десант готовился для выполнения боевого задания в Гирине. Утром 19 августа ушел первый самолет с разведчиками. За ним поднялась группа военно-транспортных машин с воинами-десантниками под командованием опытного парашютиста подполковника Крутских, не раз вылетавшего в тыл врага в ходе войны на Западе. Вместе с десантниками вылетел уполномоченный фронта полковник Лебедев.

Вот и Гирин. Еще не выключены моторы самолетов, а десантники уже покидают их и сразу же занимают оборону по кромке аэродрома, на который продолжают садиться все новые и новые группы самолетов. Не ожидая результатов переговоров о капитуляции, наши воины занимают вокзал, телеграф, почту, мост через Сунгари, плотину и другие важные объекты.



Советские гидросамолеты, высадившие десант в Порт-Артуре.

Фото Н. ВЕРИНЧУКА

19 августа воздушные десанты были высажены и Забайкальским фронтом, в частности, в Мукдене. Вот что говорил о значении этого десанта Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский:

«Авиадесантникам Забайкальского фронта принадлежала главная роль в овладении Мукденом. Это было весьма смелое решение на высадку наших войск в глубоком тылу японской армии — разгромленной, капитулировавшей, но еще продолжавшей на некоторых участках фронта оказывать сопротивление наступавшим советским войскам».

В состав воздушного десанта отобрали 225 мотострелков 6-й гвардейской танковой армии, опытных воинов, участников многих боев против гитлеровских захватчиков. Руководил ими уполномоченный Военного Совета, начальник политического отдела штаба Забайкальского фронта генерал-майор А. Д. Притула.

В 13 часов 19 августа группа советских военно-транспортных самолетов в сопровождении истребителей произвела посадку на аэродром Мукдена. На земле все шло точно по разработанному до вылета плану. Даже больше того, десантникам повезло: тут же на аэродроме они захватили в плен «императора» Маньчжоу-Го Пу-И. Он ждал самолет, который должен был доставить его в Японию. Но вместо японского самолета, на Мукденском аэродроме сели советские, и десантники пленили «императора» вместе с его свитой.

По заявлению японцев, воздушный десант свалился на них как снег на голову. Они никак не предполагали появления советских войск с воздуха: в служебных помещениях аэродрома, на письменных столах были разложены карты, оперативные документы, работала связь и пр.

В этот же день наши десантники освободили из японского плена много военнослужащих союзных армий — американцев и англичан. Японская охрана была разоружена и, временно, до подхода войск фронта управление лагерем возлагалось на группу союзных генералов. Среди них были вице-маршал авиации Великобритании Малтби, несколько командиров армейских корпусов и дивизий. Самый старший по чину и возрасту в мукденском лагере для военнопленных был американский генерал Паркер. Его и назначили комендантом лагеря.

Генерал армии С. М. Штеменко в книге «Генеральный штаб в годы войны» так оценивает действия воздушных десантов:

«Главную задачу — ускорить капитуляцию Квантунской армии — все десанты выполнили безукоризненно. Своей беззаветной отвагой, своим мужеством советские десантники повсеместно производили потрясающее моральное воздействие на японских военнослужащих. Дерзкие и четкие действия десантников обеспечили сохранность промышленных предприятий, электростанций, сооружений связи, железных дорог и многих военных объектов, позволили быстро восстановить гражданский порядок, исключили возможность многих политических авантюр».

Кроме Маньчжурии воздушные десанты были высажены и в других районах Дальнего Востока.

22 августа в легендарном Порт-Артуре высадились советские десантники под руководством заместителя командующего войсками Забайкальского фронта генерал-лейтенанта В. Д. Иванова. Десантники гордились тем, что им довелось первыми представлять Советскую Армию в городе русской боевой славы. На генерала Иванова Военный Совет фронта возложил задачу вести переговоры о капитуляции и разоружении японских сухопутных войск и морских частей в порт-артурском гарнизоне. Пока шли переговоры, десантники должны были захватить все важные объекты города и порта.

В состав воздушного десанта по распоряжению командующего Забайкальским фронтом было включено 200 мотострелков под командованием майора

И. И. Белодеда. 12-я воздушная армия обеспечивала десантирование и боевое обеспечение десанта в тылу противника. При подходе наших военно-транспортных самолетов к аэродрому японские истребители несколько раз пытались подойти к ним, но, увидев мощное прикрытие, отваливали в сторону. При заходе на посадку солдаты противника начали было вести огонь по снижающимся самолетам, но наши истребители на бреющем полете прочесали район аэродрома, и японцы разбежались.

Десантники немедленно разоружили несколько подразделений, расположенных вблизи аэродрома, взяв в плен около двухсот солдат и морских пехотинцев. На захваченных легковых и грузовых автомобилях группа десантников устремилась в западную часть города, где находились значительные силы гарнизона. Советские воины довольно быстро нашли и задержали его начальника. Одновременно другая часть наших десантников заняла телеграф, телефон, вокзал, порт, на внутреннем рейде которого стояли японские корабли, сняла охрану порта и пр.

Успешно прошла высадка воздушных десантов и в городах Кореи, на Сахалине и на Курильских островах. Так, например, на Сахалине 23 августа были высажены три десантные группы, каждая в составе 35 человек, отобранных в батальонах аэродромного обслуживания. Цель высадки этих групп состояла в том, чтобы не дать возможности капитулировавшему противнику разрушить аэродромы.

В целом действия воздушных десантов на Дальнем Востоке получили высокую оценку командования фронтов. Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский впоследствии писал: «Высаженные в период с 16 по 27 августа воздушные десанты сыграли важную роль и успешно выполнили поставленные перед ними задачи. Этот опыт быстрого решения внезапно возникающих задач в глубоком тылу врага сохраняет вполне актуальное значение».

И. ЛИСОВ,
кандидат исторических наук

СИГНАЛЫ ДРУЗЕЙ

29 августа 1944 года в Словакии вспыхнуло общенародное восстание против фашистского ига. Советское правительство, считая это восстание важным вкладом в освободительную борьбу против общего врага, решило помочь словацким партизанам и присоединившимся к ним солдатам и офицерам. Была разработана наступательная операция, имевшая целью — ударом из Кросно на Дуклю и далее на Прешов выйти в Словакию и соединиться с повстанцами. Предстояло на советских самолетах доставлять восставшим вооружение, боеприпасы, перебросить в освобожденный район 2-ю воздушнодесантную бригаду 1-го чехословацкого корпуса, которым командовал генерал Людвик Свобода. Такое задание получили более ста экипажей 5-го авиационного корпуса, в том числе мой и несколько других экипажей, входивших в состав 1-го гвардейского полка Авиации дальнего действия.

Наш самолет первым приземлился в районе расположения 2-й воздушнодесантной бригады. Генерал Вест, встретивший Ли-2, сообщил, что нам предстоит перелет на аэродром «Три дуба». Мы повезем передовой отряд, который будет затем принимать все наши самолеты. С этим отрядом полетит и он, генерал Вест. Задание довольно сложное. Вылет ночью. Прибыв к месту посадки, надо отыскать аэродром, связаться посредством световых сигналов с принимающими нас словацкими патриотами, приземляться — по их разрешению. Посадка тоже дело не простое. Вокруг аэродрома — горы, заход возможен лишь с юга.

Загружаемся, взлетаем. Вначале идем под облаками, после линии фронта — в облаках, затем над ними.

Впереди, на сером фоне показались горы.

— Большие Татры, — докладывает штурман Петр Воронков.

Начинаем снижение. В облаках — черно. Второй пилот лейтенант Котов крепко держит штурвал, точно выдерживает курс — мы идем между гор. Высотомер показывает тысячу метров, а земли не видно. По передним стеклам кабины побежали ручьи. Включаем стеклоочистители. Земли все не видно. Воронков неотрывно смотрит в иллюминатор, ждет. Первым ее увидел бортовой механик старший лейтенант Нагибин. Все повеселели и одновременно насторожились: чем-то она, долгожданная, поразует нас. Высота 500 метров, выполняю поисковый круг.

— Под нами Зволин, — докладывает Воронков.

Генерал Вест подходит ко мне, поясняет, что там, юго-западнее Зволина, находится Братислава, а севернее — «Три дуба». Проходит какое-то время, и мы даем парольный световой сигнал. Опознав нас, словацкие друзья должны дать отзыв и обозначить посадочную площадку пятью световыми знаками в форме конверта. Однако, земля не отвечает. Даем повторные опознавательные сигналы. А дождь между тем усиливается, видимость ухудшается. Берем обратный курс, садимся на запасном аэродроме.

К сожалению, и второй полет не принес удачи. Нас успокаивало лишь то, что в этих полетах экипаж получил хорошую тренировку. Действительно, мы летали в очень сложных метеорологических условиях, приобрели опыт самолетовождения в горном районе, опыт поиска незнакомых площадок.

Спустя несколько дней после того, как командование и штаб партизанского движения приняли меры, обеспечивающие надежную связь со словацкими друзьями, задание было выполнено. На посадочную площадку «Три дуба» была переброшена радиостанция и аэродромная команда во главе с полковником Б. Ф. Чирсковым. Ему предстояло руководить полетами и координировать действия экипажей всех авиационных частей, выполнявших это задание.

За небольшой промежуток времени по воздушному мосту на территорию повстанцев было переброшено свыше 360 тонн различных грузов и воздушнодесантная бригада численностью свыше 1855 человек.

Справедливости ради необходимо отметить, что это было одно из важных и ответственных заданий, выполненных нашими экипажами. Летали мы в сложнейших метеорологических и географических условиях. Нередко производили посадку при ограниченной видимости, под проливными дождями, выгружали доставленную технику и боеприпасы в темноте. В темноте же выруливали и взлетали, имея на борту раненых и больных, которые отправлялись на лечение в нашу страну. При выполнении заданий особенно отличились экипажи трех Героев Советского Союза капитанов А. Котелкова, Н. Костенко и М. Левина, а также полковника Г. Шамраева, майора В. Скотникова, капитанов Н. Ларионова, П. Новикова, С. Слепцова, Ю. Яблокова, П. Губина. Некоторые из них совершили по 10—12 и более вылетов с посадкой на аэродром «Три дуба».

А ведь каждый такой полет был связан с огромным риском. Так, после выгрузки военной техники, при возвращении на свою базу, экипаж капитана П. Губина атаковали фашистские истребители. В завязавшемся воздушном бою Ли-2 был подожжен. Войдя в спасительную облачность, экипаж приступил к тушению пожара. С. Уткин, А. Шведин и С. Домашенко принимали все меры, однако безрезультатно. Пламя дошло до кабины.

— Прыгать всем с парашютами! — приказал командир экипажа, и, включив автопилот, стал продвигаться сквозь дым и огонь к двери самолета. По пути он наткнулся на Уткина, стоявшего у борта самолета.

— Почему не выполняешь приказ?— строго спросил капитан.

— При тушении пожара сгорел мой парашют, — ответил Уткин.

— Будем прыгать на одном, — решил командир, и авиаторы вместе покинули борт самолета. Как только раскрылся купол, в воздухе послышался сильный взрыв. Это взорвались бензобаки Ли-2, покинутого экипажем.

Авиаторы приземлились невдалеке от обломков машины. Уткин—обожженный, Губин — с ушибленной ногой. В лесу встретили остальных членов экипажа. Вскоре они оказались у партизан, и с их помощью возвратились в свой полк.

Наличие воздушного моста, непрерывные полеты наших авиаторов помогли повстанцам и партизанам вести успешные бои с гитлеровской армией, удерживать освобожденный район с городом Банска-Бистрица и другими городами в течение более двух месяцев.

Но не только в этом значение совместных боевых действий наших летчиков и словацких повстанцев. Оно и в другом— в укреплении братской дружбы между народами Советского Союза и Чехословакии. Дружба, которая закалилась в огне сражений с общим врагом, окрепла в совместной борьбе за торжество коммунизма и ныне способствует единству и сплоченности стран социалистического содружества.

Полковник в отставке
М. ЛАНОВЕНКО,
Герой Советского Союза

XXV съезду КПСС — достойную встречу

Штурмуя небо Кубани

До окончания рабочего дня оставалось еще около двух часов, а дом с вывеской «Краснодарский авиационно-спортивный клуб» оказался закрытым. Лев Иванович Устимов, исполняющий обязанности председателя краевого комитета ДОСААФ, поясняет:

— Сегодня хорошая погода,—говорит он, — поэтому в клубе никого: все уехали... на аэродром. Сейчас у нас горячая пора, — продолжает Устимов. — 1975 год — завершающий год девятой пятилетки, год подготовки к XXV съезду КПСС, год финальных стартов VI Спартакиады народов СССР, и авиационно-спортивный клуб ныне вносит свой вклад в спортивную казну Кубани. По результатам прошлого года он занял второе место среди клубов ДОСААФ. Надо удержать завоеванные позиции. Этим в клубе живут все. Главное его богатство — люди. Почти все руководство — воспитанники клуба: Малов Николай Федорович, Максимов Владимир Иванович, Кривошея Виктор Андреевич, Ворона Григорий Григорьевич, Грязнов Валерий Тимофеевич и многие другие.

Много интересного о клубе и его энтузиастах рассказал Л. И. Устимов. Вскоре состоялась беседа с начальником клуба — Николаем Федоровичем Маловым.

— Да, лето, — горячее время в нашем клубе, как на кубанских полях, — говорит он. — Зимой изучаем теорию и матчасть, а летом — на аэродром. «Летчики, как колхозники: вышли на стан и больше их в городе не увидишь», — так говорят о нас в краевом комитете ДОСААФ. В пять утра на аэродроме все на ногах.

Звонит телефон. Малов берет трубку и обещает быть через час.

— Командир звена, Владимир Иванович Максимов беспокоится, — продолжает начальник клуба. — А вот и комиссар!

Знакомимся с Василием Сергеевичем Мельником. Он — секретарь партбюро клуба. Его рассказ об истории аэроклуба, богатых традициях, людях героической судьбы мог бы лечь в основу большой и интересной повести.

Славные страницы в боевую летопись советской авиации вписали воспитанники Краснодарского аэроклуба: трижды Герой Советского Союза, ныне Маршал авиации А. Покрышкин, Герои Советского Союза Г. Алексеенко, А. Поздняков, Г. Невкипелый, А. Компаниец, З. Сорокин, С. Долинский. Трудно перечислить всех, кто породнился с воздушным океаном уже в послевоенное время и ныне охраняет небо нашей Родины или работает в Аэрофлоте, трудится в конструкторских бюро или испытывает новые самолеты.

— В нашем авиационно-спортивном клубе, — продолжает В. Мельник начатый рассказ, — развернуто социалистическое соревнование в честь XXV съезда КПСС. Нами взяты повышенные обязательства, за выполнение которых идет упорная борьба. Спортсмены-летчики обещают вырастить к концу года еще двух мастеров спорта и 20 спортсменов-разрядников, подготовить инструкторов-общественников и 5 судей по самолетному спорту. Парашютисты борются за подготовку двух кандидатов в мастера, а также 187 спортсменов I, II и III разрядов, 10 инструкторов-общественников, 5 судей по спорту. Рубеж авиамоделистов: 4 кандидата в мастера спорта, 60 спортсменов I, II и III разрядов, 100 юношеских разрядов, не менее 10 инструкторов-общественников и столько же спортивных судей.

— Самым главным социалистическим обязательством, — подключается к разговору начальник клуба, — мы считаем работу без летных происшествий. Обучение и воспитание во всех звеньях и на всех этапах строим так, чтобы и новички и мастера спорта чувствовали высокую ответственность, глубоко понимали роль дисциплины и были убеждены, что в авиации нет мелочей. Памятуя об этом, мы проводим и целевые беседы по плану, требуем от командиров звеньев заниматься вопросами предупреждения летных нарушений. Лихачам, нарушителям дисциплины нет места в нашем клубе.

Николай Федорович смотрит на часы: — Пора на аэродром! И я понимаю, что сердцем начальник клуба уже там у самолетов, вместе со спортсменами. У них — напряженные дни сборов, идет кропотливая подготовка летчиков, парашютистов и авиамоделистов к зональным соревнованиям. Надо все проверить, прощупать своими руками — в авиации нет мелочей.

Машина вырывается за городскую черту. Вскоре перед нами замаячили приметы аэродрома. Поворот, и под колесами шуршит мелкая щебенка. Ровной шеренгой стоят спортивные самолеты, у которых занимаются летчики. Чуть правее парашютисты укладывают разноцветные полотнища куполов. Останавливаемся у штабного домика. Слух улавливает характерное завывание моторчиков кордовых моделей. Кругом — чистота, образцовый порядок. Не успели мы войти в штаб, как начальника клуба «атаковал» командир парашютного звена.

— Николай Федорович, нужна карта!

— Знаю, я уже дал команду. Можете получить.

В домике стало тесно. Командиры, инструкторы, техники спешат решить неотложные вопросы, уточнить детали. Начальник клуба отдает распоряжения, внимательно выслушивает своих помощников.

— Владимир Иванович, сейчас интервью будешь давать, задержись.

Командир самолетного звена Максимов с гордостью рассказывает о летчиках-инструкторах. Вот Виктор Васильевич Дид — преподаватель теории полета, Анатолий Петрович Панченко — инструктор-летчик, поставивший работу так, что его курсанты заканчивают первый год обучения, выполнив норму II разряда, а второй — I разряда. Об инструкторе Валерии Тимофеевиче Грязнове командир звена сказал коротко — «летающий тренер». Авиационным спортом занимается с 1966 года, и уже в 1969 году выполнил норму мастера спорта, а теперь выступает за сборную России. Нагрузка у него солидная: тренируется сам и готовит команду к зональным соревнованиям.

Трудностей у Грязнова немало: это — укомплектование команды, сжатые сроки подготовки и погодные условия, которые помешали вовремя начать тренировочные полеты. Когда погода наладилась, пришлось, преодолевая значительную нагрузку, наверстывать упущенное. Трудность заключается еще и в том, что двое из команды — Валерий Холин и Михаил Маренко — новички, выступают на зональных соревнованиях впервые. Приходится показывать ребятам буквально все сначала, помогать усвоить нормальный спортивный пилотаж, выработать свой летный почерк, чтобы отстоять спортивную честь края, а если посчастливится, то и попасть на первенство Российской Федерации.

— Как мы организуем социалистическое соревнование? — задает себе вопрос командир звена Максимов и сам же отвечает: — В соревновании мы видим важный рычаг, который помогает нам достигать новых спортивных высот, новых успехов. Весь процесс нашей работы находит отражение в наглядной агитации, особенно в «Боевых листках», в листках-«молниях». Кроме этого, регулярно проводим подробные разборы, на которых выступают не только руководители, но и обучаемые. Более опытные спортсмены делятся своими наблюдениями, открывают свои спортивные секреты молодым спортсменам. Дух острой, здоровой критики и самокритики помогает создавать и поддерживать рабочую атмосферу в звене. Тон задают коммунисты и комсомольцы. Наглядность, сравнимость, гласность, взаимопомощь — вот основные принципы в нашей работе. По сравнению с прошлым годом, мы взяли более высокие обязательства и можем смело утверждать, что обещанное выполним с честью. Уделяя большое внимание росту числа спортсменов-разрядников, мы ни на минуту не забываем о качестве, о предупреждении летных происшествий. Летный спорт, да и любой вид спорта, имеет в своей основе соревновательность, товарищеское соперничество, поэтому задача руководства — поддерживать огонек состязательности, направлять поток юношеского задора в нужном направлении, не сковывать инициативу. Наш клуб помогает юношам и девушкам развиваться как летчикам-спортсменам, он помогает движению в боль-

шое небо. Ежегодно наши питомцы уходят в военные и гражданские авиаучилища, и наша путевка является, как правило, надежной рекомендацией. И надо сказать, что ребята высоко держат честь клуба, об этом они пишут нам письма, не порывают связи с гнездом, из которого выпорхнули.

Случается в работе и такое — юноша имеет огромное желание летать, у него имеются и все данные для этого, но дело не клеится. Например, Юрий Чернышев никак не мог освоить вывозную программу, а без этого никакой речи о поступательном движении быть не может. Весь коллектив пришел ему на помощь. Ныне Чернышев имеет II спортивный разряд и поступает в училище Гражданской авиации.

Кропотливая работа с людьми — закон всей деятельности клуба. Он получил в свое распоряжение прекрасно оборудованные классы, где можно плодотворно заниматься теоретической и наземной подготовкой с летчиками-спортсменами. Имея добротные наглядные пособия, опытный преподавательский состав, клуб добивается высокого качества усвоения учебных дисциплин теоретического курса, что находит свое отражение в практической работе курсантов, когда они занимают места в спортивных самолетах.

Командир звена говорит о летчиках-спортсменах, которые успешно совмещают работу на производстве или учебу в высших учебных заведениях с авиационным спортом. Он называет Юрия Зубарева, Любовь Остроух, Анатолия Паркова, Виктора Олейникова, Владимира Овчаренко и других ребят — достойных продолжателей богатых традиций авиаторов Кубани. Преемственность традиций находит свое выражение и в том, что сыновья бывших летчиков идут с большой охотой по стопам своих отцов.

— Виктор Андреевич, поясните, пожалуйста, о какой карте шла у вас речь с начальником клуба, — обращаюсь я к командиру парашютного звена, который, как и командир летного, является мастером спорта СССР.

— О карте местности предстоящих зональных соревнований. Парашютный турнир — это своего рода бой, а командиры, начиная бой, обязаны хорошо изучить местность, тем более, что она нам незнакома. Но командир — не «один в поле воин», не так ли? Местность должны знать не только командиры, но и подчиненные, т. е. наша парашютная команда.

— Сборы уже заканчиваются. В их проведении принимали участие не только наши штатные инструкторы Владимир Пчелкин и Николай Бондаренко, но и такие опытные бойцы-мастера, как Борис Леонов и Валентин Кудрявцев, имеющие почти по четыре тысячи прыжков. Наша цель: снова занять первое место на зональных соревнованиях и призовое — на первенстве РСФСР.

В этом году команда пополнилась молодежью: Константин Мацнев и Михаил Сирота — перворазрядники. Не все ладилось у Константина на первых порах. И вот Владимир Пчелкин, инструктор, не считаясь со временем, начал проводить с ним индивидуальные занятия. Нашел, как говорится, «камень преткновения», и лед тронулся. Надо отметить, что парашютисты — народ дружный, остро переживающий и за себя лично и за команду. Видя, что у Константина самое больное место — рассеивание внимания, желание слушать всех и у всех учиться, товарищи по команде раскрыли ему глаза на ошибки. Через некоторое время Константин выработал свой стиль. Уже сейчас, на тренировках, он уверенно выполняет мастерский норматив.

Образцом буквально беззаветной любви к парашютному спорту является Михаил Сирота. Как и всем работающим, ему полагалось быть в очередном отпуску. Вместо этого он целый месяц настойчиво и усердно тренировался на сборах, перенимал богатый опыт ведущих парашютистов края, таких как Иван Фармациз, Валентина Галушко и другие. По числу спортсменов-разрядников парашютное звено занимает ведущее место в клубе и вряд ли кто сумеет его «достать». Не мало у парашютистов клуба и своих насущных нужд. В чем они заключаются? В нехватке запасных парашютов, ремонтного имущества, страхующих приборов, парашютных касок, секундомеров, высотомеров.

— Планы на будущее? — переспросил Николай Федорович Малов, начальник клуба. — Они — в наших обязательствах. Выполнить их с честью — главная забота.

Б. БОБЫЛЕВ

г. Краснодар

Читайте в следующем номере

XXV съезду КПСС — достойную встречу.

● Первичная организация — основа Общества.

● ЭТО И ЕСТЬ ВЕЧНАЯ СЛАВА.

● НОВЫЕ ИМЕНА.

● **СТАРТЫ ПЛАНЕРИСТОВ.**

● ПОД КРЫЛОМ НЕМАН.

● **ЧЕМПИОНЫ.**

Очерк о чемпионах мира В. Шаповалове и В. Онуфриенко.

Международный год женщины

● ИМЕНИ МАРИНЫ РАСКОВОЙ.

● **НЕБО НА ВСЮ ЖИЗНЬ.**

● ТЫСЯЧНИКИ.

Фотоочерк о парашютистах-рекордсменах.

Молодежи о жизни ВДВ

● ГЕРОЙ ПРОДОЛЖАЕТ ЖИТЬ.

Два месяца в космической лаборатории

Самолеты второй мировой войны

Спортивная практика

НАД ПОЛЯМИ ЦЕЛИННОГО КРАЯ

Кругом степь. Необозримые целинные поля. В знойном мареве слышится пение жаворонка, да легкий свист воздуха, рассекаемого крыльями планеров. На аэродроме Целиноградского авиаспортклуба идут учебно-тренировочные полеты.

К взлету готовится аэропоезд. В кабине планера весовщица железнодорожной станции Целиноград Людмила Антипкина, ее сопровождает в полет младшая сестра Светлана, только что окончившая 10 классов. Обе они с увлечением занимаются планерным спортом.

Несколько в стороне приземлился «Бланик». Небольшой пробег, и, остановившись точно в обозначенных воротах, он опускает крыло на землю. Это прилетел из зоны спортсмен первого разряда комсомолец Виктор Максименко. Еще юношей он в авиаспортклубе начал летать на планере. Через три года пошел служить в Советскую Армию. После демобилизации поступил работать в свой родной клуб авиатехником и одновременно стал успешно заниматься планерным спортом.

Вслед за своими товарищами в воздух поднялись призер республиканских соревнований шофер Ирина Разина и молодая спортсменка мастер завода железобетонных конструкций Татьяна Крюкова.

Не успели планеристы закончить полеты, а на старте уже появились парашютисты.

Вскоре в небе послышались хлопки раскрывающихся парашютов. Хорошо выполнили задание кандидаты в мастера спорта зубной врач Любовь Ролдугина, шофер Владимир Мунгалов, операционная сестра городской больницы Людмила Шевченко — они отстаивали право представлять Целиноград на соревнованиях VI Спартакиады Казахской ССР.

Вместе с опытными парашютистами тренировочные прыжки выполняли и молодые спортсмены из профессионально-технического училища № 30, педагогического и медицинского институтов. С утра до вечера на аэродроме царило оживление, кругом чувствовалась деловая обстановка.

Целиноградский авиаспортклуб организовался всего 12 лет назад, но среди его воспитанников не мало тех, кто навсегда связал свою жизнь с большой авиацией. Например, бывшие планеристы Вячеслав Перфилов и Олег Николаев стали военными летчиками, Михаил Цыбин, Николай Соколов и Марат Мулдыгалиев — летчики гражданской авиации.

Тысячи целиноградцев в авиаспортклубе научились прыгать с парашютом, полюбили этот спорт смелых и сильных людей. Многие из них пошли служить в воздушнодесантные войска и авиационные части Военно-Воздушных Сил. Так, Виктор Сенотрусов и Нина Гурьянова сейчас мастера спорта, члены сборных команд военных округов, Наталья Бежанова повышает свое мастерство в Центральном спортивном парашютном клубе воздушнодесантных войск, Владимир Щербаков — военный летчик.

Авиаспортклуб имеет постоянную связь с рядом первичных организаций ДОСААФ, где готовит планеристов и парашютистов. Ежегодно совершают прыжки с парашютом студенты медицинского и педагогического институтов, учащиеся ПТУ-30. Многие из них стали спортсменами-разрядниками. В сельскохозяйственном институте создана планерная группа. В ней успешно летают Евгений Белай, Зинаида Нетесова и другие студенты.

Работники и спортсмены клуба в первичных организациях ДОСААФ ведут агитационно-массовую работу. Они выступают с лекциями, проводят беседы, устраивают выставки авиационной техники. Например, начальник авиаспортклуба М. Горностаев сделал доклад об авиационном спорте в инженерно-строительном институте, командир парашютного звена В. Белоусов — в сельскохозяйственном институте, старший инструктор-парашютист Н. Тумакова рассказывала о советском парашютизме на заводе.

— В последнее время — говорит председатель Целиноградского областного комитета ДОСААФ К. Давледбаев — работа авиаспортклуба заметно оживилась. Дела пошли лучше. Задание прошлого года выполнено по всем показателям. Оно будет выполнено и в этом году. Многое делается по благоустройству клуба и аэродрома.

Следует отметить, что председатель обкома ДОСААФ К. Давледбаев хорошо знает жизнь авиаспортклуба, часто бывает на аэродроме и оказывает клубу помощь и поддержку. Достаточно сказать, что за первые пять месяцев этого года обком ДОСААФ дважды слушал начальника авиаспортклуба и принимал специальные решения.

Положительно сказалось на работе спортклуба введение должности заместителя председателя ЦК ДОСААФ Казахской ССР по авиации. Эту должность исполняет опытный летчик, старый школьный работник Савва Григорьевич Радолин. Инициативный, требовательный, отлично знающий весь учебный процесс, он оказал большую помощь авиаспортклубам республики, и особенно Целиноградскому в планировании полетов и парашютных прыжков, учете и отчетности, в обеспечении техникой.

В этом году с помощью ЦК ДОСААФ Республики Целиноградский авиаспортклуб получил гусеничный трактор и две новые автомашины ГАЗ-66. Теперь у клуба нет проблемы с автотранспортом.

— Мы, — сказал начальник авиаспортклуба М. Горностаев — за последнее время получаем ощутимую помощь от заместителя председателя ЦК ДОСААФ Казахской ССР С. Радолина и старшего инспектора В. Пономарева. Несмотря на большую удаленность, они регулярно бывают у нас, своевременно подсказывают, поправляют. Работать стало легче. Наш коллектив стремится устранить имевшиеся недочеты и добиться еще лучших показателей в работе.

В прошлом году в социалистическом соревновании Целиноградский авиаспортклуб занял третье место среди учебных авиационных организаций ДОСААФ Казахстана. Это, конечно, похвально. Однако следует признать, что в деятельности клуба еще имеются существенные недостатки.

В июне этого года на базе Целиноградского клуба проводились соревнования по планерному спорту VI Спартакиады Казахской ССР. Казалось бы, что хозяева зададут тон в этих состязаниях. Но увы! «Стены не помогли», и они в командном зачете оказались на последнем месте.

Почему?

Ответ может быть однозначный — низкое мастерство спортсменов.

В чем же причина? Условия для тренировок у целиноградских планеристов пожалуй лучше, чем в других клубах. Погода для парящих полетов также наиболее благоприятна. Вся беда заключается в том, что в Целинограде некому по-настоящему учить планеристов мастерству безмоторного полета. Инструкторские кадры совсем молодые. Они еще полностью даже в строй не введены. Так инструктор-планерист В. Суслов закончил программу ввода в строй 25 июня этого года и только на планере, а инструктор Ю. Тверетин введен в строй на самолете, но не введен на планере.

У командира планерного звена В. Бурмистрова также не особенно большой опыт подготовки спортсменов высокого класса. Да и инициативы и настойчивости маловато. Об этом говорит хотя бы тот факт, что в клубе за все время ни один планерист, в том числе и сам командир звена, не совершили ни одной попытки для установления даже республиканского рекорда, не говоря уже о всесоюзных и мировых достижениях. А ведь метеорологические условия и материальная часть для выполнения таких попыток есть.

Когда В. Бурмистрова спросили, что мешает спортсменам бороться за новые спортивные достижения, он без всяких колебаний ответил — мы не знаем с чего начать! Такое заявление непосредственного руководителя планерного спорта говорит само за себя.

Как устанавливаются всесоюзные рекорды над целинными полями, совсем недавно демонстрировали планеристы сборной команды страны, находившиеся здесь на тренировочном сборе. За один месяц они превысили два достижения СССР. Их полеты должны были послужить наглядным уроком для целиноградских парителей. К сожалению, хороший урок не пошел впрок.

В том, что в Целинограде не используются благоприятные метеорологические условия для завоевания новых достижений по планерному спорту, конечно, повинен не только командир звена



Сестры Людмила и Светлана (справа) Антипины перед полетом.

Перед очередным прыжком слева направо: А. Сайфутдинов, С. Юрченко, В. Мунгалов, В. Пархоменко.

Фото автора

В. Бурмистров, но и его предшественник, а ныне начальник авиаспортклуба М. Горностаев, который много лет командовал этим подразделением.

Чувствуется, что в клубе нет стремления к установлению рекордов. О них не сказано ни одного слова и в социалистических обязательствах, хотя обязательства составлены довольно полно и отражают те рубежи, которые предстоит коллективу преодолеть.

Необходимо отметить, что социалистическое соревнование в клубе поставлено не плохо. Регулярно подводятся итоги, определяется лучшее подразделение. Каждому соревнующемуся ежемесячно, на специальном стенде выставляется оценка за работу.

Не случайно планерное звено в социалистическом соревновании проигрывает парашютному звену. Парашютисты работают более слаженно, целеустремленно. У них и с инструкторскими кадрами дело обстоит лучше. Командир звена В. Белоусов, инструктор-летчик-парашютист Э. Видик, инструктор-летчик-пара-



шютист Н. Шевченко, старший инструктор-парашютист Н. Туманова — опытные спортсмены, грамотные методисты. Они показывают пример в работе и по праву завоевали всеобщее уважение.

Плановое задание парашютное звено выполняет успешно. Однако и у него есть некоторые теневые стороны. Дело в том, что все спортсмены-парашютисты комплектуются из числа жителей Целиноградa. За последние годы не подготовлено ни одной группы в совхозах и колхозах области, а ведь там очень много молодежи, желающей научиться прыгать с парашютом.

— Нам, — говорит тренер М. Копичинский, — не хватает парашютов УТ-15, но основным недостатком все же является отсутствие обмена опытом. В клуб я пришел из армии. Все, чему научился там, подсмотрел — тем и пользуюсь. Мои резервы за три года истощились. С каждым днем все больше и больше чувствую, что имеющихся знаний и опыта не хватает, чтобы довести мастерство спортсменов до уровня современных требований. Мы варимся в собственном соку, особенно в вопросах выполнения комплекса акробатических фигур в свободном падении.

— Наш, да и другие клубы, — сказал командир звена В. Белоусов — нуждаются в литературе с обобщенным опытом. Пусть, хотя бы изредка, нам присылают копии методических фильмов, заснятых на тренировках сборной команды страны. У нас нет ничего для обогащения своих знаний. Считаю, что с тренерами обязательно надо вести систематическую работу на научной основе. На первое время необходимо организовать хотя бы краткосрочные курсы.

Мы уже говорили, что территориальное расположение аэродрома удобное для спортсменов. Здесь сосредоточено все: учебные классы, служебные и складские помещения, гараж, хранилище для планеров, мастерские, авиамодельная лаборатория. Сооружения эти достались авиаспортклубу в наследство от Аэрофлота. Строились они временно и сейчас многие из них обветшали и требуют капитального ремонта. Часть двухэтажного дома отведена под жилье летному и техническому составу. В этом доме нет ни воды, ни канализации и других элементарных удобств. К жилью он не приспособлен. В зимнее время в нем очень холодно.

Как сообщили в областном комитете ДОСААФ, на аэродроме авиаспортклуба предполагается строительство целого спортивного комплекса, с вводом в строй которого будут удовлетворены все нужды клуба. Перспектива хорошая, но обкому и Центральному Комитету ДОСААФ Казахстана надо принять все меры, чтобы имеющуюся жилую площадь на аэродроме, до наступления холодов, привести в должный порядок.

Наиболее благополучно обстоит дело в клубе с инженерно-авиационной службой, которую возглавляет старший инженер Василий Иванович Меньшаев. Ветеран клуба, он отдает всего себя работе.

Материальная часть, подготовленная под его руководством, действует безотказно. Внештатный заместитель начальника авиаспортклуба по политической части коммунист Меньшаев ведет большую политико-воспитательную работу со всем личным составом.

Вот какую характеристику ему дает заместитель председателя ЦК ДОСААФ Казахстана по авиации С. Радолин:

— Меньшаев умный, деловой инженер, хороший организатор и воспитатель. Из числа спортсменов он подготовил шесть авиатехников. Материальная часть Целиноградского авиаспортклуба находится в лучшем состоянии, чем во всех других авиационных учебных организациях ДОСААФ нашей республики.

За многолетнюю отличную работу С. Меньшаев в прошлом году награжден Почетным знаком ДОСААФ СССР.

Целиноградский авиаспортклуб один из молодых в стране. В нем еще не полностью сформировались и окрепли кадры. У него имеются трудности и недостатки. Однако при том внимании и поддержке, которые сейчас оказывают ему областной и Центральный комитет ДОСААФ Казахстана, он имеет все возможности выйти в число передовых.

А. ВИНОКУРОВ

Молодежи о жизни Военно-Воздушных Сил

ВОЗЬМИ СЕБЕ В ПРИМЕР...



Н. ГАЙДУКОВ.

Фото младшего сержанта В. МАКАРОВА

Первая группа перехватчиков только взлетала, а к полосе уже катились вторая, третья. В спрессованном радиообмене — непрерывные команды, доклады. Идут учения. Форсажный гул двигателей сотрясает землю, звоном отдается в окнах инженерного пункта управления. Когда очередная пара нырнула в серую облачность, послышалась команда штурмана наведения:

— Курс 220, высота одиннадцать...

Это на полигон — пространство, где в качестве «противника» к объекту пойдут скоростные высотные радиоуправляемые мишени. Летчики будут их перехватывать, уничтожать ракетными ударами. Теперь все зависит от наведенцев, летчиков и штурманов экипажей. Все, кто остался на земле, твердо уверены: они свое дело сделают. Туда пошли умелые летчики, мастера скоростных атак и точных ударов. Среди них — подполковник Н. В. Гайдуков, командир лучшей эскадрильи, летчик-снайпер. Мой рассказ о нем.

●

Своей скромностью, завидной волей к победе, отточенной техникой пилотирования Николай Васильевич напоминает мне другого летчика, фронтовика, с которым на заре летной юности посчастливилось летать и служить в одной части. Это подполковник Иван Матвеевич Долгов.

Мы очень любили Долгова. За простоту и доступность, за шедрость души и принципиальность, за высокое летное мастерство. Он был настоящим рыцарем неба. Таким у нас считают и подполковника Гайдукова, летчика-снайпера. Любой полет он выполняет с высшей оценкой.

Вспоминается одна из летных ночей. Выполняя роль «противника», мчусь со сверхзвуковой скоростью вблизи потолка самолета. Слышу доклад Гайдукова: «Я 240-й, форсаж включил...». Это он меня настигает. Голос спокойный, уверенный. Атака, которую предстоит выполнить, требует от летчика-перехватчика реакции боксера, хладнокровия и точности хирурга.

— Обзор, — слышится чуть хрипловатый голос. А немного погодя: — Захват... Атака...

Сколько таких перехватов на счету Гайдукова! На большой высоте. У самой земли. Днем, ночью, в облаках. А результат один — мгновенная атака, точный удар.

Однажды в тишину ночи ворвался вой сирены. Дежурные услышали команду:

— Экипажу Гайдукова — воздух!

Все пришло в движение: на стоянку побежали техник и механик, за ними, быстро одев высотные костюмы, летчик и штурман. Там уже гудел пусковой агрегат, светился бортовыми огнями самолет-перехватчик. Дорога каждая секунда: не всегда команда «Воздух» дается минуя команду «Готовность номер один».

Когда Гайдуков набирал высоту, небо на востоке стало светлеть — приближалось утро.

— Будете работать по необычной цели,— передал штурман наведения. По ней Гайдукову стрелять не приходилось, но как это делается, он знал четко. И еще раз проверил работу прицела, уточнил все параметры. Перехватчик приближался к району встречи. Команды на борт поступали одна за другой и вот, наконец: «Курс... Высота цели...»

— Выполняю, — ответил Гайдуков. Самолет вздрогнул, поползла вправо стрелка скорости, закружилась, отсчитывая сотни метров, стрелка высотомера. Внимательно всматриваясь в голубизну, летчик увидел цель. Отражая солнечные лучи, цель светилась как искра. Вот и штурман экипажа докладывает: «Захват!». Глянув на щиток вооружения, Гайдуков нажал боевую гашетку.

Спустя какое-то время после того, как экипаж возвратился на землю, товарищи поздравили Николая Васильевича с очередной победой и вручили на память осколок ракеты, привезенный с места падения цели.

По-разному приходят люди в авиацию. Одни — потому что мечтают о ней с дет-

ства, другие — прочитав хорошие книги, третьи — следуя примеру товарищей. Николай Гайдуков решил стать летчиком после того, как побывал в доме-музее Героя Советского Союза А. П. Маресьева. Это было в один из апрельских дней 1952 года. Николай учился тогда в Камышинском техникуме механизации и электрификации сельского хозяйства, собираясь стать техником или механиком. Так хотелось отцу, Василию Андреевичу, воину, демобилизованному в 1942 году по ранению. Закончив аэроклуб, Николай поступил в Батайское авиационное училище, решил стать истребителем. Спустя какое-то время, летчик-инструктор лейтенант Куртяк, настоявший, чтобы его лучшего курсанта назначили младшим командиром, написал в характеристике, что за время обучения Гайдуков показал себя дисциплинированным воином, что его волевые качества развиты хорошо, что он настойчив, решителен, трудолюбив, хладнокровен. Инструктору нравился этот высокий, серьезный юноша, который судя по всему, обещал стать хорошим летчиком-истребителем. Он был понятлив, внимателен, твердо усваивал программу полетов. Так оно и получилось. Перед выпуском лейтенант Куртяк рекомендовал Гайдукову остаться в училище инструктором. Но какой летчик не рвется в боевой полк, на широкий простор, в войска!

Полеты, тревоги, боевая учеба... Растет мастерство, оттачивается техника пилотирования. В октябре 1958 года лейтенанту Гайдукову присвоено звание «Военный летчик 3-го класса». Он уже освоил несколько типов самолетов, он уже командир звена, и вдруг приказ — его переводят в вертолетную часть. Что говорить, не очень доволен был Гайдуков — не те скорости, не те высоты, нет перехватов, нет воздушных боев. Одним словом, не та романтика. Но приказ есть приказ, и Гайдуков стал вертолетчиком.

Работал, отдаваясь новому делу всецело, как и положено коммунисту, но надежды на возвращение в истребительную авиацию не терял. И когда появилась возможность, снова поднялся в кабину родного ему перехватчика, снова взмыл в высоту.

...Идет летно-техническая конференция. Мы готовимся к учениям с маневром и посадками на другие аэродромы. Вместе со всеми полетят и молодые летчики, среди них — питомцы Гайдукова. Выступают и делятся опытом командиры, инженеры, техники. Выступает и Николай Васильевич, рассказывает о климатических особенностях того района, о характере местности. «Не за что зацепиться глазу». Предупреждает, что климат накладывает свои отпечатки и на работу бортовых навигационных систем, мешает их устойчивой работе.

Стараясь оберечь людей от ошибок, он вспоминает случай со штурманом его экипажа. Случайно задев рукавом ручку автоматического радиокомпаса, штурман сбил настройку. Пробивали облака с большим отклонением от посадочного курса, на полосу не попали. Заход пришлось повторить. Сели нормально, но время было потеряно. Это повлияло на оценку.

Как-то раз при выполнении полетного задания на машине Гайдукова произошел случай, который определили потом как особый. Летчик попал в очень трудное положение. Самолет, перестав подчиняться пилоту, то резко терял высоту, то устремлялся вверх, угрожающе теряя скорость. А потеря скорости — самое неприятное. Без скорости машина неуправляема. Гайдуков боролся. Сначала за жизнь самолета, потом за свою. Победили воля, упорство, недюжинная физическая сила. Только потом спина от перегрузок побаливала. Причем, болезнь затянулась, и люди переживали, боялись потерять такого командира и летчика. Но ничего, прошло время, и врачи снова дали «добро», открыли ему небо.

— С нашим командиром летать — одно удовольствие, — говорит штурман самолета старший лейтенант Юрий Верченко. — В полете спокоен. Четко выполняет команды. Режим выдерживает так, что стрелки не шелохнутся. Иногда думаешь: «Не отказали, случайно, приборы?» Во всем чувствуется знание техники, опыт.

Верченко, такой же высокий, статный, по-спортивному быстрый как и его комбек. Но вот он задумался, вспомнил одну из трудных посадок. В тот раз они взлетели с соседнего аэродрома и, перехватив самолеты «противника», пошли на свой. Пока летали, погода резко ухудшилась. За бортом ночь, а облака опустились ниже того минимума, при котором можно заходить на посадку. Другого летчика, может, и послали бы на запасный аэродром, но Гайдукова не послали, разрешили снижаться. Они так долго пробивали облака, что Верченко потерял представление о том, где земля, а где небо. Успокаивали только приборы: они показывали, что самолет на посадочном курсе. Вскоре оказались в еще более сложных условиях: видимость минимальная, а полоса закрыта поземкой. Садились, можно сказать, вслепую.

От Гайдукова в восторге и летчики... И сам много летает, и нам, молодым, планирует достаточно: трудись только, набирайся опыта. А какой он методист! Бывает, не получается что-то в зоне, нет чистоты при выполнении какой-то фигуры. «Делаем вместе, — говорит Гайдуков. — Вот так, хорошо. Теперь один выполняй, без меня. Ну вот, теперь уже лучше. Повтори. Еще повтори. Отлично!».

Десять лет назад Николай Васильевич стал военным летчиком 1-го класса, а недавно перед строем полка зачитали приказ вышестоящего командира о присвоении ему звания «Летчик-снайпер». Их мало еще в авиации, и они — правофланговые крылатого строя. За что же, за какие заслуги выпала эта честь Гайдукову?

О многом мы уже сказали, а теперь посмотрим его летную книжку. Он освоил более десяти типов современных боевых машин, налетал более трех тысяч часов. Для истребителя это налет огромный. В разделе проверки техники пилотирования и самолетовождения за последние семь лет записано 58 проверок, 58 летных экзаменов. И только по одному — «четверка», все остальные — «пятерки». В чем секрет успеха? В том, что каждую минуту учебного времени, каждый полет, каждый тренаж Гайдуков использует с максимальным эффектом для овладения новыми знаниями, навыками. И самое главное в том, что добиться максимального эффекта — это принцип его работы, его твердый курс, на который он встал с самого начала, с момента прихода в авиацию. Об этом говорит его летная характеристика, написанная по окончании училища: «Вывозную программу усваивает быстро. В самостоятельных полетах показанное закрепляет прочно, летает смело, уверенно. В сложной обстановке действует грамотно, растерянности не проявляет. Матчасть знает хорошо и грамотно ее эксплуатирует.»

А сколько летчиков укрепили свои крылья под его командирским началом, скольким помог он приобрести твердые навыки выхода в атаку, в прицеливании, в ведении сокрушающего огня, привил непреходящую любовь к небу. Пройдя многие ступени служебной лестницы полкового звена, Николай Васильевич два года работал старшим инструктором-летчиком, охотно и умело помогал становлению молодежи. Пятый год командует эскадрильей...

Холодный день в конце декабря. Недалеко от стоянки перехватчиков, замер строй авиаторов. На правом фланге Знамя полка, Памятное Знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР. На торжественное построение прибыли старшие офицеры и генералы из вышестоящих штабов, командующий авиацией ПВО страны дважды Герой Советского Союза А. Е. Боровых. Он вручает полку Вымпел Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть, проявленные на учениях». Почетное право пронести перед строем высокую награду предоставляется лучшему командиру эскадрильи, летчику-снайперу Гайдукову. В сопровождении двух ассистентов он идет, четко печатая шаг. Высокий, широкоплечий, подтянутый. Из-под темных пушистых бровей — строгий, сосредоточенный взгляд. Он такой же отличный строевик, как и отменный летчик. Невольно думаешь: «Вот он, с кого молодежь берет пример, кому она подражает».

●

Итак, группа перехватчиков, в составе которой Гайдуков идет на полигон, уже далеко. Ею управляет не командный пункт части, а отдаленный пункт наведения. Там, куда направилась группа, находится наш генерал, командующий, проводящий показные учения. Экипажи идут над облаками. Сквозь «окна» просматриваются то далекая зыбь песчаных барханов, то зеркальный изгиб речушки, то оазисы зелени. С земли поступают запросы, команды.

— 240, форсаж!

Это Гайдукову. Истребитель стремительно набирает скорость, рвется вперед и вверх. «Поразить с первой атаки!» — командует себе летчик. А задача нелегкая. Цель, которую предстоит поразить, высотная, управляемая по радио. «Влево пятнадцать», — несется с земли. «Смотри внимательно слева», — говорит Гайдуков старшему лейтенанту Карачарову, штурману экипажа. Начинается период перехвата, очень короткий по времени — истребитель идет на сверхзвуке — требующий предельного напряжения физических и моральных сил. Сейчас все важно: и высокое летное мастерство командира, и его взаимопонимание со штурманом и душевный настрой обоих, и надежное управление с земли. Прищурившись, Гайдуков внимательно смотрит влево вперед... «Где же она! Где!» — бьется тревожная мысль. В ту же секунду — доклад Карачарова:

— Цель слева, выше...

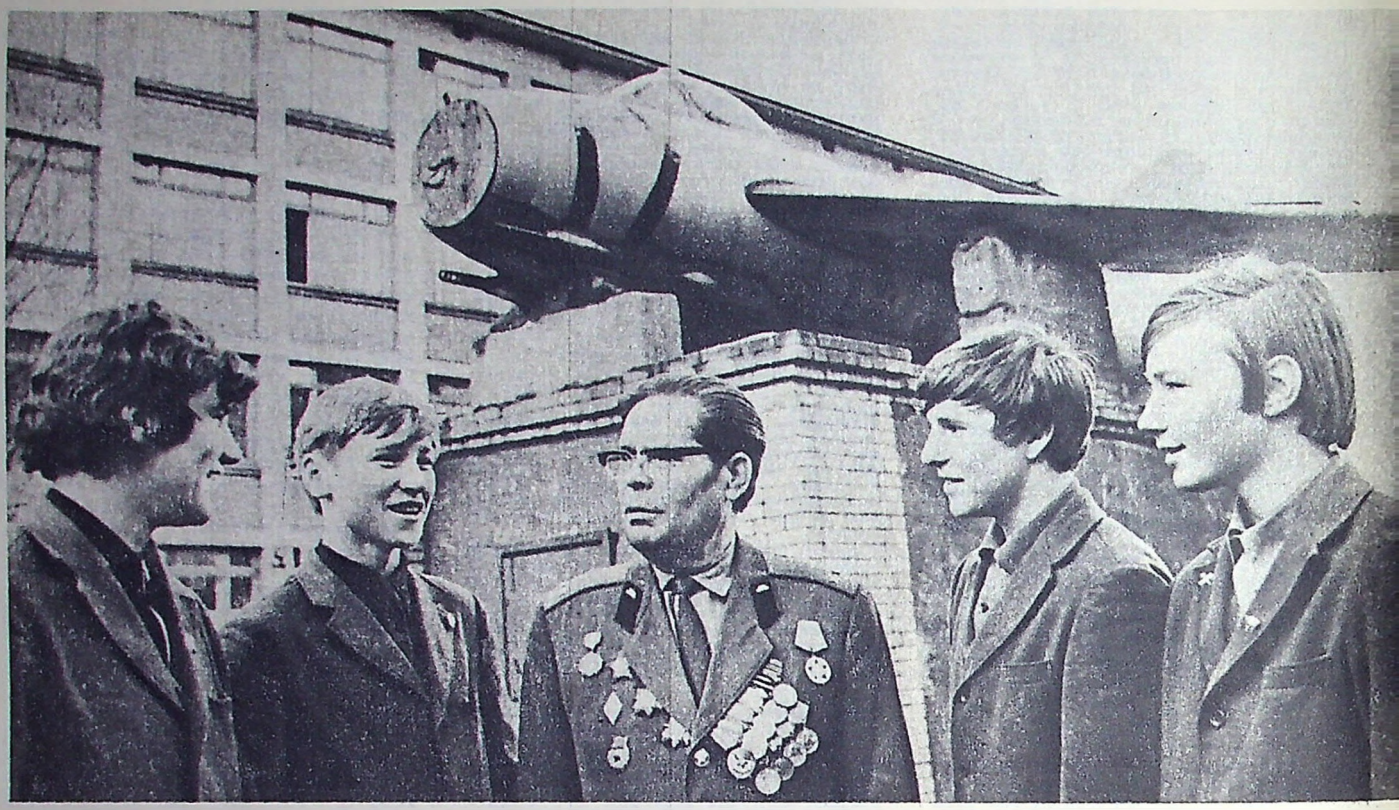
Секунды на изменение курса, набор высоты и сближение. Нажим на боевую гашетку. Вздрогнул самолет, мигнула рубином контрольная лампочка, ракета ринулась к цели. Проходят мгновения, впереди, как на экране — белое облако взрыва, из него выпадают обломки мишени. Вслед за тем на борт идет радиограмма: за умелые действия экипажу Гайдукова командующий объявил благодарность.

Они еще были в воздухе, а полк уже знал об успехе. Но вот они приземлились, подрулили к заправочной. По ступенькам высокой стремянки летчик и штурман спускаются вниз. Друзья поздравляют их с новой победой. Улыбка играет на лице Николая Васильевича. Но у него есть подчиненные летчики, они скоро поднимутся в воздух, и он уже озабочен: им надо что-то сказать, о чем-то предупредить.

— Не только своим, но и другим расскажите, — говорю Гайдукову и прошу его зайти в радиорубку. — Расскажите всему полку, пусть люди послушают, пусть поучатся. Всем это полезно.

Подполковник смущается, но, понимающе кивнув головой, берет микрофон. Мощные колокола-репродукторы разносят во все уголки аэродрома его советы, рекомендации, мысли о только что выполненном полете, о победно проведенном бое с боевым пуском ракет.

Подполковник Г. МОКРЯК,
военный летчик 1-го класса



Первичная организация — основа Общества

В школе имени

У каждой школы есть свои, особые праздники. В 521-й ленинградской торжественно отмечают День космонавтики и день рождения К. Э. Циолковского. Почему именно эти дни стали здесь праздничными?

Еще в 1968 году 521-й школе было присвоено имя знаменитого ученого. Давняя и крепкая дружба у ребят с Ленинградским авиационно-спортивным клубом, есть у них друзья и среди летчиков-ветеранов и среди тех, кто сейчас служит в Военно-Воздушных Силах...

Надолго в памяти у малышей остается первый школьный день. А в 521-й он еще примечательней. Перед зданием школы стоят два самолета — МиГ-17 и Як-18А (это подарок юным от городского комитета ДОСААФ). «Всех наших малышей-первоклассников, — говорит преподаватель обществоведения и военного дела Иван Акимович Мельников, — приводим к самолетам, рассказываем о Циолковском, об авиации, садятся они по очереди в кабину «мига». Стараемся с первых дней школьной жизни внушить ребятам, что для овладения сложнейшей техникой нашего времени нужны глубокие знания».

В ходе учебы знакомство с авиацией продолжается, становится глубже и шире. Школьники бывают у своих шефов-летчиков, знакомятся с боевыми и транспортными самолетами, с техникой десантирования. Интерес к авиации у коллектива глубокий, устойчивый, и что особенно ценно — это интерес не умозрительный, не теоретический, а воплощаемый в реальные дела.

В 521-й действует парашютный кружок, которым руководит энтузиаст оборонного Общества К. И. Цветков, бывший военрук школы имени К. Э. Циолковского. Занятия проводятся в специально оборудованном «самолетном» классе (обеспечить кружок техникой помог Ленинградский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ). Кружковцы изучают устройство парашюта, его различные системы, проходят наземную подготовку, совершают прыжки с вышки. Многие позже продолжают занятия в авиаспортклубе.

Надо заметить, что городской комитет ДОСААФ и авиаспортклуб по-деловому, активно помогают школьным первичным организациям. При клубе уже десять лет действует школа «Юный пилот» (о ней писал недавно наш журнал), в ней делают первые шаги в небо молодые рабочие, учащиеся старших классов. Школьников из 521-й Сергея Крапивко, Андрея Венде и Виктора Галланского привел сюда интерес к летной профессии, увлеченность авиацией, воспитанные школой. Юноши мечтают в будущем стать авиаторами. А вот выпускник 521-й Николай Курков уже закончил Ейское высшее военное авиационное училище летчиков, приезжал в школу перед тем, как отправиться к месту службы. Летчиком ГВФ стал Владимир Дашук, летает на линии Ленинград — Мурманск. Поступил в авиационное училище Сергей Иванов.

Но главное, конечно, не в том, сколько авиаторов выросло в стенах школы. За десять лет ее существования 521-ю окончили 502 человека, «и все они нашли свое место в жизни, никто не сбился с пути. В этом радость и гордость нашего труда», — говорит И. А. Мельников.

Глубоко и целенаправленно ведется в школе военно-патриотическое воспитание молодежи, серьезно поставлена военная подготовка. В этом немалая заслуга и комитета ДОСААФ (председатель — Е. Г. Казанцева). Учащиеся девятых и десятых классов посещают Университет будущего воина, организованный райвоенкоматом, смотрят кинофильмы о солдатской жизни, о видах вооруженных сил, слушают лекции. Об интересе юношей к службе в армии говорит и такой факт: в прошлом году 38 старшеклассников выписали газету «Красная звезда». Многое делается для того, чтобы помочь ребятам получить направления в военные училища. Среди бывших выпускников есть курсанты в общевойсковых, зенитно-ракетных и летных училищах. Связи со школой они не теряют.

На занятиях кружка радиотелеграфистов ребята приобретают знания и навыки, очень нужные на службе в армии. Об этом пишут в письмах вчерашние десятиклассники, а сегодняшние воины-связисты Володя Якунин, Саша Позднякоов, Женя Князев. С радиотелеграфным делом ребят знакомит Павел Григорьевич Караченцев. В годы Великой Отечественной войны он был сначала радистом-подпольщиком, а потом радистом партизанской бригады. Это как раз тот случай, когда личность педагога, сама



циолковского

жизнь его становится для юных примером, живой историей. И таких людей немало около ребят. Это и директор школы Анна Ивановна Рябова — энтузиаст военно-патриотического воспитания, инициатор многих интересных начинаний, и бывший завуч Варвара Михайловна Никешина (недавно она ушла на пенсию, но продолжает вести кружки по изучению биографии В. И. Ленина). Обе они в дни блокады находились в Ленинграде, война в их сердцах осталась незаживающей раной...

Есть среди учителей 521-й школы участники Великой Отечественной войны, такие как Владимир Михайлович Балабанов, бывший командир артиллерийского дивизиона.

В военно-патриотическом воспитании юных комитетам комсомольской и оборонной организаций деятельно помогает Совет ветеранов. В нем активисты Добровольного общества — генерал-майор авиации И. М. Сомов, полковник запаса В. Д. Попов, майор запаса Д. Ф. Данилов, коммунист Ленинского призыва, и другие. Ветераны часто встречаются со школьниками, проводят уроки мужества. К 30-летию победы советского народа над фашистской Германией, например, в средних и старших классах ребята изучали историю Великой Отечественной войны, знакомились с крупнейшими операциями, такими как Сталинградская, Висло-Одерская. И здесь помощь ветеранов, живое слово участников незабываемых событий значили очень много... У младших были свои задания — попроще. Так, одни собирали материалы о летчиках-защитниках Ленинграда, другие — о женщинах-летчицах, о пионерах-героях, подготовили альбомы, сообщения о своих «открытиях». В 4 «В» (теперь уже 5 «В») прошла интересная беседа о первых налетах нашей авиации на Берлин. Под руководством преподавателя труда В. И. Данилова ребята сделали макеты всех памятников пояса Славы. В день Победы торжественно поздравляли участников войны, вручали подарки...

Юным патриотам из 521-й школы свойственно стремление к реальным делам. Хочется привести несколько пунктов из их обязательств, взятых к 30-летию Победы. «Подготовить 21 политинформатора (в школе действует широкая система политучебы). Овладеть воинской специальностью и сдать нормы комплекса ГТО. Отработать 3 тыс. человеко-часов в фонд 10-летия школы, собрать 3,5 тонны металлолома, 8 тонн макулатуры. Своими силами провести косметический ремонт школы».

Своими силами — это не просто слова. В школе есть отличный тир. Построен он руками ребят, на него использовали материалы — отходы с больших строек. «На наш тир не истрачено ни копейки государственных средств», — с гордостью говорят юнармейцы — школьные активисты ДОСААФ.

В тире мальчишки и девчонки учатся владеть оружием, тренируются члены сборной команды стрелков. «У наших стрелков неплохие результаты, есть среди них сдавшие нормативы юношеского разряда, — рассказывает Игорь Хромов, член комитета ВЛКСМ, член совета игры «Орленок». — Надеемся, что в дальнейшем будут у ребят и спортивные разряды посерьезнее». В военных играх «Зарница» и «Орленок» по нескольким видам соревнований наши юнармейцы заняли в районе вторые места».

На снимках: (слева) подполковник запаса И. А. Мельников, ветеран минувшей войны, беседует с воспитанниками школы; ученики школы В. Галланский, С. Крапивко, А. Гриднев — за изучением парашюта.

Фото В. АЛЕКСЕЕВА

Организацией военных игр занимаются специальные советы, куда входят представители комитетов ВЛКСМ и ДОСААФ, члены Совета дружины. Так, член школьного комитета ДОСААФ, активный общественник, хороший стрелок Сережа Крапивко — командир батальона «Зарницы». Занимаются школьники строевой и стрелковой подготовкой, учатся ориентироваться на местности, изучают автомат Калашникова, проводят соревнования...

Вскоре после строительства тира в школе был оборудован военный кабинет, и снова все было сделано руками активистов оборонной работы. На уроках труда изготовили щиты, бригада под руководством Жени Ермакова (сейчас он уже служит в армии) за один летний месяц оформила 20 стендов. Добрым словом вспоминает военрук И. Мельников работу Володи Розова и Володи Кузьмина, сегодняшних студентов. В военном кабинете деловая обстановка, здесь есть все необходимое для занятий по программе...

Т. ЛЕОНТЬЕВА

Ленинград

ЧТОБЫ

Это произошло 12 октября 1971 года под Новгородом. Рабочие леспромхоза, заготавливая древесину, обнаружили разбитый советский истребитель и останки летчика. При внимательном осмотре места катастрофы нашли его боевую награду — орден Ленина за номером 6977. Событие взволновало людей. Кто он, этот безвестный герой, что погиб за древнюю новгородскую землю, за счастье людей? Какой совершил подвиг? В Кневицкой средней школе состоялись собрания пионерского и комсомольского активов, заседание комитета ДОСААФ. Коллектив принял решение: создать штаб поиска, разработать план действий, приступить к его осуществлению.

Каждый день в вестибюле школы вывешивались «Молнии». В них сообщались новости, результаты проделанной работы. «Старшая пионервожатая А. В. Никитина организовала поход к месту гибели неизвестного летчика». «На месте катастрофы была группа учащихся во главе с завучем по воспитательной работе Ю. А. Пановым». «На месте падения самолета обнаружены крупнокалиберный пулемет, пушка, гильзы выпуска 1941 года, пряжка офицерского ремня, вытяжное кольцо парашюта...» И наконец: «Имя героя известно...» Это был гвардии капитан Николай Иванович Ватутин, командир эскадрильи 21-го гвардейского истребительного авиационного полка.

5 ноября в Доме культуры стоял гроб с останками мужественного летчика. Тысячи трудящихся пришли проститься с героем. Из Москвы и Ярославля приехали родственники. В почетном карауле застыли мальчишки с автоматами, пионеры с траурными повязками на рукавах. В честь героя-летчика склонялись знамена, звучали взволнованные речи партийных и комсомольских работников, ветеранов Великой Отечественной войны, колхозников, юных следопытов...

А подвиг капитана Ватутина оставался безвестным, обстоятельства гибели тоже. Об этом могли рассказать только однополчане героя, его фронтовые друзья. Только таким путем можно было воплотить в жизнь девиз «Никто не забыт, ничто не забыто». Только таким путем можно было возродить память о совершенном, сделать его достоянием народа.

Проходил месяц за месяцем, а дело почти не двигалось. Тогда штаб поиска обратился во все областные газеты Российской Федерации и прибалтийских республик с просьбой опубликовать призыв «Ветераны, отзовитесь!» Редакции просьбу выполнили, и в школу пришло несколько тысяч писем, документов, фотографий. Их прислали воины разных родов войск. Все они имели самую тесную связь с авиацией, с летчиками, которые их прикрывали, уничтожали фашистские бомбардировщики, пытавшиеся бомбить их части, подразделения. Но самое главное, что письма пришли и от тех, кто знал Ватутина лично, воевал с ним на Северо-Западном фронте. Эти письма были и ответом на вопросы и основой организованного потом в школе музея боевой славы, названного именем Николая Ватутина, ставшего центром военно-патриотической работы с учащимися.

Родина, Партия, комсомол — воспитали Николая Ватутина. В их истории, в великом деле коммунистического строительства юноша черпал примеры мужества и беззаветного служения Родине.

В период коллективизации вместе с другими сельскими комсомольцами ходил Николай по дворам кулаков, проводил опись имущества. Не раз слышал угрозы, не раз — предостережения: «Смотри, будь осторожен!» 25 марта 1930 года после проверки усадьбы местного богатея, бывшего деникинца, школьное общежитие, в котором жил Николай, подожгли. Он едва тогда не сгорел. Так в возрасте шестнадцати лет Ватутин получил первый урок классовой борьбы.

«Жил он бедно, без помощи из дому», — вспоминает Любовь Ивановна, сестра Николая.

Это было в то время, когда Ватутин учился в техникуме. Партия проводила курс технического перевооружения народного хозяйства, создавала советское машиностроение, обеспечивая ему опережающие темпы развития. Это было главным в стране. Все личное, в том числе недостатки, нехватки, отходили на второй план. Николай учился, а после занятий ходил разгружать вагоны, тяжелым трудом зарабатывая деньги на хлеб. И в этом — одна из причин раннего обретения самостоятельности, созревания мужества, закалки характера.

На одной из фотографий, хранящихся в школьном музее, Николай снят в тельняшке. Скорее всего потому, что готовился стать морским летчиком. Очевидно поэтому он и приехал в Одесскую авиашколу. Там было и небо, и море.

Там, воспитывая курсантов на бессмертных ленинских идеях, партийная и комсомольская организации, командиры прививали Николаю Ватутину высокие моральные качества, благородное чувство советского патриотизма и пролетарского интернационализма, преданность делу великого Ленина, жгучую ненависть к врагам Родины. Идейным бойцом вышел Ватутин из авиашколы. Прибыв в полк истребителей, встретил там Георгия Конева, героя воздушных боев в небе Монгольской Народной Республики. Вместе служили, вместе летали. Под руководством Конева совершенствовалось летное мастерство Ватутина, оттачивалась хватка летчика-истребителя.

Накануне Великой Отечественной войны 744-й истребительный авиационный полк перелетел на новый аэродром, в летние лагеря. Предстояла большая, напряженная и интересная работа — освоение новых самолетов Як-1, полученных вместо «Чаек». На 22 июня было назначено открытие летнего лагеря, праздничное построение. Авиаторы готовили спортивные площадки для проведения соревнований. А на рассвете, разорвав предутреннюю тишину, тревожно завыла сирена. Командир полка майор Найденов объявил о нападении фашистской Германии на нашу страну, приказал быть готовым к отражению налетов вражеских бомбардировщиков. Ждать пришлось недолго. Поступила команда, и эскадрилья майора Конева вылетела на боевое задание. В ее составе был и лейтенант Ватутин. В течение дня полк сбил восемь вражеских самолетов.

За 22 дня Ватутин совершил 120 боевых вылетов. Потом вместе с боевыми друзьями поехал на завод за новыми самолетами, оттуда на Брянский фронт защищать подступы к столице. После гибели капитана Гуляева, командира первой эскадрильи, занял его место.

Период боев за Москву — грозное, напряженное время. По пять-семь вылетов в день совершали летчики Николая Ватутина, впереди всегда шел командир. 10 ноября 1941 года его наградили орденом Ленина. Он уже капитан. С начала войны совершил 195 боевых вылетов, лично сбил 2 вражеских самолета. В представлении к награде перечислены десятки вылетов на штурмовку вражеских войск, на сопровождение бомбардировщиков, на разведку...

В это же время произошло еще одно знаменательное событие в жизни Ватутина. Партийная организация приняла его в ряды ленинской партии. Получая партийный билет, он сказал: «...Доверие оправдаю, буду сражаться с врагом еще более самоотверженно». На другой день, вылетев на боевое задание, его эскадрилья завязала бой с группой фашистских истребителей. Из трех, сбитых советскими летчиками, одного уничтожил командир.

В результате начавшегося наступления войск Северо-Западного фронта в районе Демянска была окружена крупная группировка 16-й полевой армии противника. Гитлеровское командование во что бы то ни стало стремилось разорвать кольцо. Одновременно, стараясь спасти окруженную группировку, бросило сотни транспортных самолетов для снабжения своих дивизий продовольствием, боеприпасами, медикаментами, для перевозки раненых. «Транспортников» прикрывали сильные наряды истребителей.

744-й истребительный полк, перелетевший под Новгород после московской битвы, успешно сражался с врагом. Но бои были очень тяжелыми, при большом численном превосходстве противника. Боевая работа, начавшись утром,

знали люди

прекращалась лишь с наступлением ночи. 21 марта 1942 года капитан Ватутин был ранен: перебита нога, оторваны два пальца на левой руке. Обливаясь кровью, он сумел привести самолет на аэродром и посадить его. В тяжелом состоянии летчика отправили в госпиталь. Забегая вперед, скажу, что это не единственный случай, когда его подбивали в бою. За неделю до гибели, во время воздушного боя на машине пробило масляный бак. Мотор раскалился, заглох, а чтобы сесть — подходящего места не оказалось. Летчик едва уцелел. Двумя днями раньше садился на поле, погнул винт...

19 мая его представили к званию Героя Советского Союза. В документе говорилось, что на Северо-Западном фронте он совершил 84 боевых вылета. Уничтожил до 90 автомашин, 44 зенитно-артиллерийских установки, более 600 солдат и офицеров. Его эскадрилья сбила 18 вражеских самолетов, потеряв два своих.

Приказом командования фронтом от 14 июля 1942 года Ватутин награжден орденом Красного Знамени. В это время он находился в госпитале. Лечение затягивалось: медленно заживали раны. А сводки становились все тревожнее. Гитлеровцы рвутся к Волге, и казалось, что бронированную лавину ничто не остановит. Ватутин пишет командующему 6-й воздушной армией, просит возвратить его в часть: среди друзей он поправится быстрее. За ним прилетает У-2. По пути приземлились в Ростове Ярославском, там жила сестра Николая. «Коля очень спешил, — вспоминает Любовь Ивановна. — То и дело поглядывал на часы, откровенно радовался, что летит на фронт, к друзьям».

Боевые друзья встретили с радостью, но многих уже не было в живых. Вернувшись на прежнюю свою должность — командира эскадрильи, Ватутин одновременно начал работать и штурманом полка. Заместителем командира полка был Конев. Летали много. Советская Армия наращивала удары по противнику. Однажды Конев сказал:

— Николай, меня переводят в 21-й гвардейский. Командиром. Пойдешь со мной?

— Это трудный полк? — спросил Ватутин.

— Если бы легкий, то зачем бы мы им были нужны, — ответил Конев и попросил: — Пойдем, мне без тебя будет трудно.

В 21-м гвардейском полку им сразу пришлось решать проблему борьбы с новыми немецкими истребителями. Усовершенствованные «мессершмитты» имели большую скорость, мощное вооружение. Летали на них асы, и некоторые из наших молодых летчиков стали проявлять беспокойство, выходя на боевое задание. Надо было развенчать разрекламированные фашистские машины. За дело взялись опытные летчики во главе с Коневым и Ватутиным. Они уже имели опыт борьбы с этими самолетами. В первом же бою они сбили вражеский истребитель, а через некоторое время еще один. И миф о непобедимости «Ме-115» был развеян. Летая на «яках» и «лавочкиных», летчики Конев, Ватутин, Мотуз, Ковзан, Шаров, Груздев, Берко одерживали одну победу за другой.

21-й истребительный полк базировался на полевой площадке восточнее озера Ильмень. Прибывало пополнение, пришла новая техника — истребители Ла-5. Красная Армия готовилась к наступлению. В приильменском небе появлялось все больше советских машин. Ватутин летал почти ежедневно — как позволяла погода: тренировал молодежь своей эскадрильи, ходил на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, на разведку.

И вот последний его вылет, последний бой. 12 декабря 1942 года на аэродроме шла обычная военная жизнь. День клонился к вечеру. Сверху доносился гул моторов: лейтенант Павлюченко со своим напарником прикрывали полк от внезапных налетов фашистов. На командном пункте зазвонил телефон.

— Подполковник Конев слушает, — ответил командир полка.

— Георгий Николаевич, — услышал он голос командира дивизии, — пошлите разведку на Демянск, проверьте аэродром у Глебовщины. По некоторым данным там приземлилась большая группа фашистских самолетов.

На разведку вышла четверка Ла-5 во главе с капитаном Ватутиным. Они торопились. Не делая традиционного круга, скрылись в вечерней дымке. Шли бреющим. На аэродром выскочили из-за леса. Пройдя по прямой на Демянск, развернулись и посмотрели еще раз. Вся посадочная площадка была забита машинами.

— Я сокол один, — доложил Ватутин по радио. — Задание выполнено. Сведения подтвердились. Идем домой.

В ту же минуту послышался голос с поста наведения: «Соколы, соколы, впереди девятка «мессершмиттов». Минута, и вражеские истребители заходят со всех сторон. Ватутин доложил командному пункту о встрече с противником, и бой начался.

Сражаясь, советские летчики оттягивались в сторону своего аэродрома. Рев моторов, гулкий рокот бортового оружия разрывали морозный воздух. Вспыхнул один истребитель противника, затем другой. Но вот упал с отсеченной плоскостью самолет старшего сержанта Вани Жильцова, ведомого Ватутина, комсомольца, которому было всего девятнадцать. Он мечтал стать учителем. Когда началась война, студент Рязанского педагогического института Жильцов ушел добровольцем в Советскую Армию. Окончив Батайскую летную школу, он получил назначение на Ленинградский фронт. Вслед за Жильцовым погиб майор Гончаров, командир второй эскадрильи. Пуля пробила сердце и партийный билет. Один из фашистов зашел в хвост капитану Бокалу. Жизнь товарища повисла на волоске.

— Ваня! Маневр! — крикнул ему Ватутин и, бросившись вниз, гвоздем вбил последний снаряд в кабину немецкого истребителя. Брызнули осколки металла и плекса, самолет провалился. Но было уже поздно: Ла-5 капитана Бокала неудержимо несся к земле. Проскочив облачко, Ватутин увидел четверку «Ме-109» — всех, что уцелели. Они попытались взять его в клещи, но он разгадал их замысел. Нет, с ними он не пойдет. «Коля, держись! — послышался голос Конева. — Иду на помощь...»

— Держусь! — ответил Ватутин и, очевидно, продолжал маневрировать, надеясь затянуть бой, выиграть время до подхода товарищей. Но силы были слишком неравны, самолет попал под огонь вражеских пушек. Можно только предполагать, как содрогнулась машина, как полетела навстречу земля. «Прощайте, товарищи!» — только и успел крикнуть Ватутин.

Когда боевые друзья прибыли к месту боя, все было кончено. В лесу чадили костры догоравших машин. Вечером Конев сидел на койке Ватутина, раскачиваясь из стороны в сторону, он словно забыл, что обязан сохранять мужество, что на него смотрят подчиненные. Но летчики знали, какую роль Николай играл в его жизни. Восемнадцать месяцев они сражались с врагом. И всегда вместе. Часто — крылом к крылу. Конев любил летать и если выходил парой, то место ведомого всегда занимал Ватутин. Они были как братья.

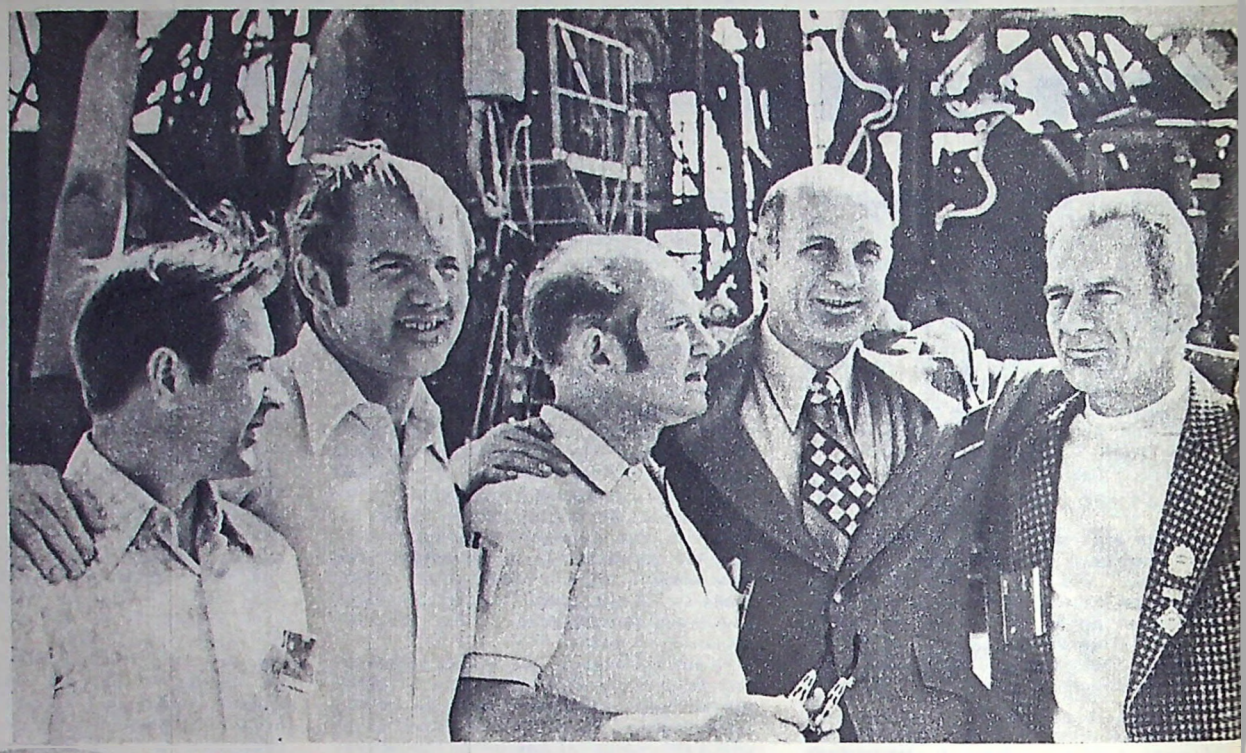
На другой день ослепительно сияло солнце, блестел снег. Но поиски ничего не дали. Все было похоронено разыгравшейся ночной метелью. Только через три дня останки майора Гончарова и капитана Бокала привезли на аэродром и похоронили на кладбище. Капитана Ватутина и старшего сержанта Жильцова в графу боевых потерь занесли как пропавших без вести. Таковы суровые законы войны.

Тридцать лет спустя на месте гибели капитана Ватутина следопыты перерыли всю землю, они искали орден Красного Знамени, вторую боевую награду героя. Орден не нашли. Им не попалось и ни одного патрона, ни одного снаряда, только пустые гильзы. Он сражался до последнего выстрела бортового оружия, до последнего удара сердца. За честь и независимость Родины, за счастье людей.

Следопыты сделали все, чтобы люди об этом знали.

В. КОЗЫРЕВ,
руководитель клуба боевой славы Кневицкой школы
Новгородская область

Рукопожатие на орбите



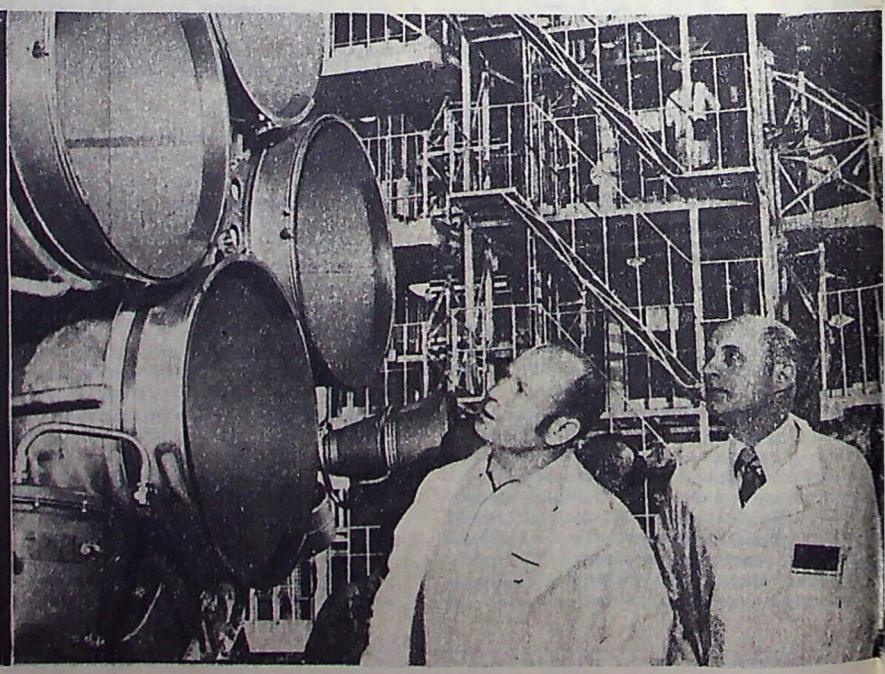


Выдающийся эксперимент в космосе

Открыта новая страница в истории освоения космического пространства, начался очередной этап, о наступлении которого мечтал наш великий соотечественник К. Э. Циолковский. Он верил, что настанет день, когда великая задача проникновения человечества в космические просторы будет решаться и путем организации международных космических экспедиций. Такой интернациональный экипаж, совершивший полет в 2017 году, он изобразил в своей научно-фантастической повести «Вне Земли».

Действительность обогнала прогнозы ученого. Первый в истории мировой космонавтики международный полет пилотируемых кораблей «Союз» и «Аполлон» свершился в середине 1975 года. На космической орбите вместе работали советские космонавты и американские астронавты. Они успешно выполнили большое, сложное и почетное задание, которое им было поручено.

С двух материков нашей планеты с разрывом в семь с половиной часов 15 июля 1975 года стартовали в просторы околоземного космоса корабли СССР и США. Первым, как это и было



предусмотрено программой, отправился в полет космический корабль «Союз» с летчиками-космонавтами СССР Героями Советского Союза Алексеем Архиповичем Леоновым и Валерием Николаевичем Кубасовым.

Так начался этот исторический космический полет — знаменательная веха в истории человечества.

Час за часом «Союз» проносился над материками и океанами Земли, совершая полет по эллиптической орбите. А в это время на противоположной стороне земного шара на полуострове Флорида завершалась подготовка к запуску «Аполлона». Астронавты Томас Стаффорд, Дональд Слейтон и Вэнс Бранд заняли свои места в корабле, установленном на вершине ракеты, и ждали сообщения с «Союза». И оно пришло: «Разрешаем старт «Аполлону».

Вследствие вращения Земли трасса корабля «Союз» все более и более смещалась на запад. И вот уже он проносится над Карибским морем, проходит рядом с полуостровом Флорида. Точно в расчетное время, в 22 часа 50 минут по московскому времени с космодрома им. Дж. Кеннеди, расположенного на мысе Канаверал, ушла в небо ракета «Сатурн-1В» с кораблем «Аполлон». На заданной высоте «Аполлон» устремился вдогонку за «Союзом». Через 582 секунды он вышел на орбиту, наклонение которой, как и у «Союза», составило 51,8 градуса: плоскости орбит двух кораблей совпали. Орбита, по которой летел «Аполлон», лежала внутри «союзовской». Американский корабль летел по более низкой орбите и поэтому медленно, но неуклонно догонял «Союз-19».

В начале третьих суток полета «Аполлон» начал маневрировать, чтобы сблизиться с «Союзом» и занять исходное положение, необходимое для причаливания. Час за часом сокращалось расстояние между кораблями. Когда их разделяли 430 километров, экипаж «Аполлона» начал визуальное слежение за «Союзом», используя секстант. К этому времени на «Союзе» включили импульсные световые маяки.

«Союз» начал 34 виток. Расстояние между кораблями — 310 километров. Заработал радиомост «Аполлон» — «Союз». На борту советского корабля включили приемоответчик, а на американском — приемопередатчик. С помощью ультракоротковолновых радиосредств астронавты «Аполлона» начали активный поиск и измерения параметров относительного движения кораблей. Когда расстояние сократилось до 125 км, «Аполлон» выполнил маневр для перехода на так называемую коэллиптическую орбиту (орбита с постоянной разностью высот относительно орбиты «Союза»).

Американский корабль оказался несколько позади «Союза» по полету и на 20 км ниже его. На 35-м витке «Союза» корабли отделяли друг от друга всего 2 километра. «Аполлон» начал торможение для гашения относительной скорости сближения и вскоре был на исходной позиции для причаливания. 17 июля в 19 часов 12 минут по московскому времени историческое событие произошло! Над водами Бискайского залива космические корабли «Союз» и «Аполлон» состыковались. На Землю пришли короткие радиограммы на русском и английском языках: «Касание», «Есть сцепка!», «Есть обжатие стыка».

Около двух суток кружили над планетой в состыкованном состоянии «Союз» и «Аполлон». За это время было сделано четыре перехода из корабля в корабль. Каждый из членов экипажа побывал в гостях друг у друга.

В период совместного полета и после расстыковки советские космонавты и американские астронавты провели пять интересных экспериментов — биологических, медицинских, технических и астрофизических. Сущность их в самих названиях: «Зонообразующие грибки», «Микробный обмен», «Универсальная печь», «Искусственное солнечное затмение», «Ультрафиолетовое поглощение».

БИОЛОГИЧЕСКИЕ «ЧАСЫ»

Известно, что живые процессы на Земле связаны с временными ритмами: суточными, годовыми, 11-летними циклами солнечной активности.

Чем объяснить, что птицы незадолго до рассвета, начинают петь, как будто «знают», что скоро взойдет солнце? Почему человек просыпается примерно в одно и то же время? Потому что всей живой природе присуще чувство времени и в человеческом организме ходят биологические «часы».

Для первого эксперимента была выбрана культура грибка Пущинский штамм, у которого в земных условиях прослеживается строгая суточная периодичность: ровно за сутки грибок, находящийся в питательной среде, наращивает свое тельце — зону. По этим четким зонам роста, напоминающим концентрические кольца на срезе дерева, можно проследить за биологическим ритмом грибков.

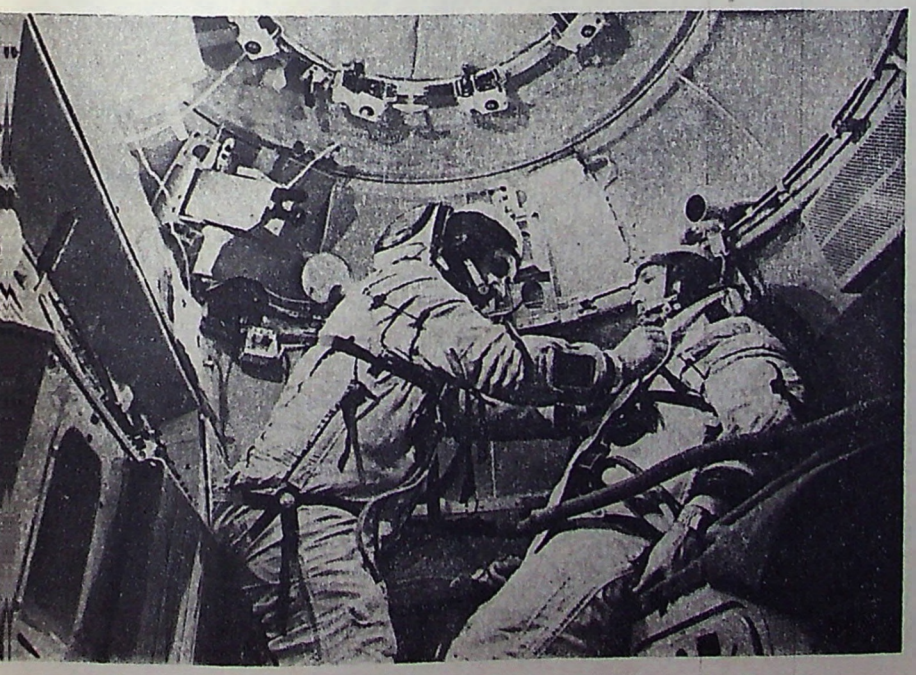
Эксперимент проводился с помощью четырех приборов «Ритм-1», снаряженных двумя чашками Петри с культурой грибка. Два прибора находились на корабле «Союз», два — на «Аполлоне». Установлены они были в корабли за 4 часа до старта. Напомним, что корабли стартовали с разных частей света, и разница времени между Казахстаном и Флоридой составила 10 часов. В космосе биологические часы имеют стремительный бег: на каждом витке день сменяется ночью, «сутки» на орбите длятся всего полтора часа. Словом, суточный ритм жизнедеятельности организма резко изменяется. Ученые получили возможность проследить взаимозависимость суточного ритма жизнедеятельности подопытных микроорганизмов, выявить их устойчивость или мутацию к различным факторам космического полета, в том числе невесомости.

Исследования интересны тем, что опыт проводился с микроорганизмами, «ушедшими» в космос с разных точек Земли со сдвигом на полфазы. В полете экипажи обменялись приборами. Когда Вэнс Бранд перешел в «Союз», он передал советскому космонавту Валерию Кубасову один из приборов «Ритм-1» с индексом «А», а по возвращении в свой корабль взял с собой прибор с индексом «С», находившийся в «Союзе».

Впервые проведены исследования по биоритмам в космосе на одинаковых биологических объектах, выращенных в различных временных поясах. Ученые-биофизики получили материалы о ритме зонообразования грибков в космосе и возможность сравнить их с данными двойников космических путешественников, развивавшихся в это же время в земных условиях. Изменения в биологических ритмах простейшего организма (понятие биологических ритмов охватывает периодичность роста, развитие и функционирование клеток, смена форм их деятельности и размножение) позволяет лучше понять, как влияет совокупность факторов космического полета на космонавтов.

МИКРОБЫ-«ПУТЕШЕСТВЕННИКИ»

До и после полета у членов экипажей брались кровь и слюна. В полете космонавты и астронавты собирали с различных участков тела членов экипажей, а также с внутренних поверхностей кораблей, пробы микроорганизмов. Эту задачу они выполняли после третьего перехода, когда А. Леонов находился в «Аполлоне», а Бранд — в «Союзе». Для сбора проб использовались специальные пробирки, наполненные консервирующей жидкостью.



«Великолепная пятерка» на стартовой площадке космодрома Байконур: В. Кубасов, В. Бранд, А. Леонов, Т. Стаффорд и Д. Слейтон.

А. Леонов знакомит Т. Стаффорда с ракетой-носителем корабля «Союз».

А с помощью бортинженера космический костюм можно надеть и быстрее установленного срока. Это и доказывает делом Валерий Кубасов во время тренировки в отсеке корабля «Союз».

Фото А. АЛЕКСЕЕВА

Необходимость взятия таких проб, как и всего эксперимента «Микробный обмен», объясняется тем, что в длительных полетах человек будет основным, но все же звеном биологической цепи, состоящей из многих видов микроорганизмов, растений и животных. А опыт полетов свидетельствует, что длительное пребывание людей в герметических помещениях ведет к тому, что микрофлора, обитающая на их покровных тканях, безвредная в обычных условиях, в космосе приобретает «агрессивные» свойства. Пробы, взятые в ходе совместного полета, помогут выявить характер взаимообмена микроорганизмами, разработать научнообоснованные рекомендации для предупреждения заболеваний в продолжительном космическом полете.

МЕТАЛЛ ПЛАВЯТ В КОСМОСЕ

В октябре 1969 года экипаж корабля «Союз-6» в числе других научно-технических исследований провел впервые в мире эксперимент большого перспективного значения — сварку различных металлов в условиях глубокого вакуума и невесомости. Первым космическим сварщиком был Валерий Кубасов.

Обработка различных, особенно редких и тугоплавких металлов в вакууме сулит много преимуществ. Однако на Земле вакуум получить очень трудно. В небольших объемах достигнуто пока разрежение, соответствующее давлению 10^{-10} мм. рт. столба, а в космосе вакуум достигает значения 10^{-23} мм рт. ст. Научившись нагревать, варить и плавить металл в космосе, человечество сможет получать отливки, превосходящие по прочности в 100 и более раз земные, чистые и сверхчистые, как их теперь называют, материалы новых типов. Особенно большие выгоды сулит человечеству получение в космосе различного типа полупроводников, которые во все более широких масштабах используются в современной технике.

Учитывая все это, в программе полета «Союз» — «Аполлон», был запланирован эксперимент «Универсальная печь». Как показывает название, суть эксперимента сводится к нагреву и расплавлению в электрической печи различных металлов в условиях космического вакуума и невесомости для получения новых материалов — металлических и полупроводниковых, которые плохо или вовсе не получаются в условиях земного тяготения.

Для выполнения таких экспериментов в стыковочном модуле «Апполона» была установлена электропечь, способная нагревать исходные материалы до температуры 1100° С. Такими исходными материалами были смесь порошкообразного алюминия (30%) с вольфрамом в виде шариков (70%); твердый раствор германия (99,5%) с кремнием (0,5%); порошкообразный алюминий без составных частей. Все три образца исходных материалов находились в кварцевых ампулах. Их экипаж «Союза» передал Слейтону при его первом посещении советского корабля.

Эксперимент выполнялся по методологии, разработанной в Институте металлургии Академии Наук СССР. Американские астронавты заложили образцы в печь, провели плавку, выдержку и охлаждение в течение 10 часов. Под действием высокой температуры и вакуума в первом случае получился новый сплав; во втором — кремний равномерно распределился по всему объему германия, и из жидкого расплава получен монокристалл. После плавки кварцевые патроны были переданы экипажу «Союза».

ЗАТМЕНИЕ СРЕДИ ЗВЕЗД

Большой интерес представляет выполненный экипажами после первой расстыковки кораблей «Союз» — «Аполлон» астрофизический эксперимент, посвященный изучению Солнца, в частности, его короны. Полное солнечное затмение всегда привлекало к себе пристальное внимание ученых, так как в это время можно наблюдать саму внешнюю оболочку Солнца, называемую короной. Но полное солнечное затмение, когда наше светило, Луна и Земля находятся на одной линии, бывает очень редко: вообще от двух до пяти раз в году, а в одном и том же географическом пункте полное солнечное затмение можно наблюдать в среднем лишь один раз в 300 лет. В Москве, например, полное солнечное затмение не наблюдалось уже пятьсот лет. Находясь в одном пункте, астроном может наблюдать это явление в течение лишь 2—4 минут максимум.

Астрономы во время затмения стремятся получить ключи к разгадке тайны перепада температур — от примерно 6 тысяч градусов на поверхности Солнца до почти миллиона градусов в солнечной короне. Корона же — разреженная солнечная «атмосфера», простирающаяся в космическом пространстве,— бывает видна только во время полных затмений. Это явление природы оставляет исключительное впечатление. Среди ясного дня с правой стороны на Солнце появляется темная ущербина. Это — Луна, словно громадная заслонка, начинает закрывать дневное светило. Ущербина быстро растет. Свет Солнца меркнет, и вскоре на месте «погасшего» светила виден черный дым, окруженный серебристо-жемчужным сиянием. Это и есть солнечная корона.

Примерно такое полное затмение, только искусственное, наблюдал экипаж корабля «Союз».

Для выполнения этого эксперимента заранее был специально подобран участок орбиты и время от восхода Солнца до пересечения кораблями линии терминатора (линия, разделяющая на Земле светлую и темную стороны). Перед расстыковкой 19 июля космическая система «Аполлон» — «Союз» была ориентирована так, что корма американского корабля оказалась направленной на Солнце. Через полторы минуты после восхода Солнца «Аполлон» отчалил от «Союза». Корабли разошлись на расстояние до 220 метров, и американский корабль стал искусственной «Луной», закрывшей диск Солнца.

Советские космонавты с различных расстояний сделали фотоснимки солнечного ореола на специальную высокочувствительную пленку. Фотографирование велось через иллюминатор орбитального модуля «Союза» с помощью автоматической фотокамеры. Эксперимент продолжался 2 минуты. В ходе его исследовалась и «атмосфера» «Аполлона»: испарения с поверхности корабля различных материалов, газов, воды, пылинок и других веществ, которые покидают корабль. Конечно, эта «атмосфера» чрезвычайно разреженная, однако ученые и инженеры хотят знать, вносит ли она какие-либо помехи при работе экипажей с аппаратурой.

●

КОРАБЛИ ЗОНДИРУЮТ АТМОСФЕРУ

Выполнив роль Луны при солнечном затмении, «Аполлон» вновь состыковался с «Союзом». При этом активной стороной стала стыковочная система советского корабля. В течение почти трех часов экипажи готовились к заключительному эксперименту совместного полета: «ультрафиолетовое поглощение». Для этого на 99 часу полета «Союза» американский корабль вновь расстыковался с советским кораблем. Советские космонавты активно использовали предоставившуюся возможность для фотосъемок «Аполлона», маневрирующего вблизи для выполнения эксперимента «ультрафиолетовое поглощение». Его целью являлось измерение уровня концентрации атмосферных компонентов (кислорода и азота).

На основе данных, полученных от космических аппаратов, ученые пришли к выводу, что на больших высотах (200—350 км) плотность атмосферы ничтожно мала. Спектральный анализ показал, что кислород и азот в верхних слоях находится в основном в виде атомов, а не молекул. В кубическом сантиметре этой верхней атмосферы содержится примерно 10^{-11} — 10^{-12} частиц. А каково в ней количество атомарного кислорода и азота известно далеко не точно.

Экипажи «Союза» и «Аполлона» помогли ученым заполнить этот пробел в знаниях о земной атмосфере на больших высотах.

Советский корабль совершал полет, поддерживая все время режим орбитальной ориентации. Американский, маневрируя, занимал различные положения относительно «Союза» на удалении от 150 до 1000 метров. Ультрафиолетовое излучение от лампы посредством зеркала спектрометра направлялось на один из отражателей и возвращалось к телескопу, который был смонтирован на стыковочном модуле «Аполлона». В процессе выполнения этого эксперимента «Аполлон» три раза облетел «Союз». Продолжительность каждого измерения составила 8 минут.

Полностью осуществив намеченную программу совместной работы, экипажи «Союза» и «Аполлона» начали автономные орбитальные полеты, в ходе которых проводили собственные эксперименты. После их выполнения «Союз» произвел маневр торможения, сошел с орбиты и 21 июля в 13. ч. 51 м. совершил посадку неподалеку от Аркалыка. Спустя трое суток приводнился в Тихом океане и корабль «Аполлон».

●

Значение завершившегося первого в истории космонавтики международного орбитального полета кораблей двух ведущих космических держав трудно переоценить. Этот совместный эксперимент на околоземной орбите доказал, что объединяя усилия, народы планеты Земля могут быстрее и эффективнее осваивать космос в интересах прогресса человечества, что сотрудничество в области космических исследований может служить делу укрепления мира и дружбы между народами.

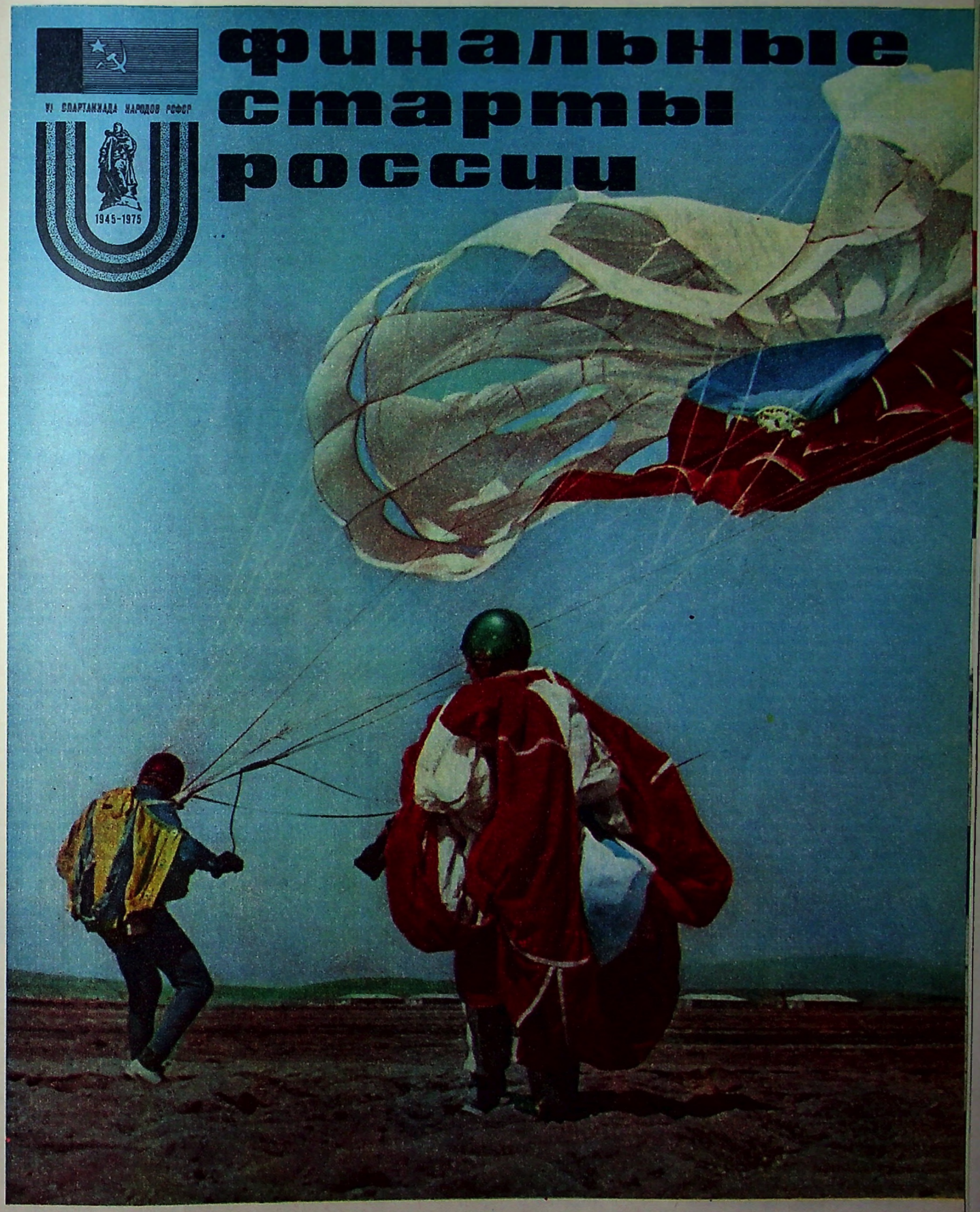
За успешное осуществление космического полета на корабле «Союз-19» совместно с кораблем США «Аполлон» и проявленные при этом мужество и героизм Президиум Верховного Совета СССР наградил Героев Советского Союза летчиков-космонавтов Алексея Архиповича Леонова и Валерия Николаевича Кубасова орденами Ленина и вторыми медалями «Золотая Звезда».

Инженер О. БОРИСОВ

VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ РСФСР

1945-1975

финальные старты россии



Шестая летняя — на финишной прямой. Нет в нашей стране соревнований более грандиозных по размаху, по накалу спортивной борьбы, чем Спартакиада народов СССР. Ее называют смотром сил, с ней связывают многие надежды, она всегда новая, более высокая ступень в развитии спорта. Вместе с тем Спартакиада — средство подготовки массовых резервов, выявления новых талантов. И потому ко всем ее стартам — большим и малым — особый подход.

Нынешняя шестая посвящена 30-летию нашей Победы в Великой Отечественной войне, девиз ее — «Готов к труду и обороне СССР». Всеобъемлющая программа Спартакиады дала возможность молодежи найти себе состязание по душе, проверить свои силы, волю, выдержку. Тем и привлекает Спартакиада, что в ней есть победители, но нет побежденных. В выигрыше остается не только спорт, но и каждый ее участник, независимо от того, состязался ли он в финале или на первенство своего предприятия, района, города...

Путь к финалам — как никогда долгий и очень трудный — начался в январе 1974 года. 20 миллионов юношей и девушек из Российской Федерации уже вышли на спартакиадные старты, из них свыше 3 тысяч пробились в финал. Центром Спартакиады России стала Тула — славный город русских оружейников.

Тула, конечно, не случайно избрана местом проведения решающих соревнований. Этой чести она удостоилась за высокие достижения в развитии военно-технических видов спорта, в оборонно-массовой и военно-патриотической работе. Вот уже шесть лет подряд Тульская областная организация ДОСААФ, которую возглавляет Герой Советского Союза Л. Тихмянов, завоевывает первое место во всесоюзном социалистическом соревновании. Она награждена переходящим Красным Знаменем ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ СССР.

Хозяева хорошо подготовились к финалам. Построены кордодром, водная станция и другие спортивные сооружения. Комсомольцы ведущих предприятий города взяли шефство над спортсменами. Состоялись встречи финалистов с молодежью. Были учреждены памятные призы. Многое сделано, чтобы главные соревнования по программе Спартакиады проходили как настоящий волнующий праздник молодости и красоты, бодрости и здоровья. Ярким и волнующим зрелищем стал пролог финальных стартов России — торжественное открытие и большой авиационно-спортивный праздник.

...Все было по-праздничному в тот день на аэродроме Тульского авиаспортклуба. И праздничные наряды любителей спорта, многие из которых пришли сюда с семьями, и яркие краски спортивных флагов и костюмов участников парада. И, конечно же, приподнятое настроение. Около 200 тысяч зрителей собралось на аэродроме, чтобы посмотреть выступления наших ведущих авиационных спортсменов (подробно см. 22—23 стр.)

К участникам соревнований и зрителям обратились со словами приветствия председатель оргкомитета Спартакиады — заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР А. Скворцов и председатель Тульского облисполкома С. Попов.

На празднике присутствовали заведующий сектором ЦК КПСС А. Голяков, заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР Герой Советского Союза С. Харламов, председатель Федерации авиационного спорта СССР трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб, руководители Тульской области. Среди почетных гостей был президент Международной авиационной федерации (ФАИ) Б. Дюперье с супругой (Франция).

...Лучшие из лучших — летчики и мастера скоростного подводного плавания, мотогонщики и парашютисты, авиамоделисты и радиоспортсмены — те, кто оказался сильнейшим в более чем ста зональных состязаниях, предшествовавших республиканскому финалу, боролись за звание чемпионов Спартакиады и России.

Соревновавния в Туле продемонстрировали возросшую выучку авиационных спортсменов, определили сборные команды, которым защищать спортивную честь России на всесоюзных финальных стартах VI летней Спартакиады народов СССР.

Ниже мы рассказываем о поединках финалистов — спортсменов-летчиков, парашютистов, планеристов и авиамоделистов.

Начинается большой авиационный праздник. Наряду с широко известными спортсменами, такими, например, как заслуженные мастера спорта Лидия Леонова, Евгений Ткаченко, мастер спорта СССР международного класса Виктор Лецко, мастера спорта Анатолий Чуев, Валерий Мякинин, в нем принимают участие и молодые, сравнительно, спортсмены, однако уже показавшие себя с самой лучшей стороны.

На малой высоте приближаются вертолеты со знаменами. На первом из них стяг с портретом Владимира Ильича Ленина. На других винтокрылых машинах развеваются Государственный Флаг Советского Союза, Флаги Российской Федерации, Военно-Воздушных Сил и Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту.

Ведущий группы — командир отряда Центрального аэроклуба Алексей Шаров, остальные вертолеты пилотируют мастера спорта: недавно избранный депутатом Тушинского райсовета г. Москвы Александр Ивановский, Владимир Титов, Леонид Немков и Евгений Орлов.

Из-за горизонта, стремительно приближаясь, показывается девятка реактивных самолетов МиГ-17. Постепенно они снижаются и вот уже проносятся над головами зрителей. На самолетах спортсмены ДОСААФ. Ведущий группы — летчик Калужского аэроклуба Ростислав Нечипоренко.

На небесном стадионе появляется реактивный самолет Л-29. Им управляет летчик Курского аэроклуба мастер спорта Анатолий Чуев. С предельной четкостью выполняются фигуры высшего пилотажа. Кажется, что человек и машина настолько слились, что составляют как бы единый организм.

В воздухе на самолете Як-18ПМ член сборной команды страны тульская спортсменка Лидия Леонова. С особым вниманием наблюдают ее земляки за блестящим выполнением индивидуального пилотажа, входящего в произвольную программу.



ЧЕМПИОНАТЫ СТОЛИЦЫ

XXVII ЧЕМПИОНАТ МОСКВЫ по парашютному спорту, посвященный 30-летию Победы над фашистской Германией, проходил на базе 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ. В нем участвовали команды Московского военного округа, Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова и сборная 3-го аэроклуба ДОСААФ — всего 80 парашютистов. Среди участников чемпионата — 44 мастера спорта, четыре мастера спорта международного класса и заслуженных мастеров, шесть кандидатов в мастера и 26 спортсменов 1-го разряда.

ПРАЗДНИК КРЫЛАТЫХ

Планер «Кобра-15» пилотирует московский спортсмен Евгений Корнеев. Вот он отцепляется от буксировавшего его самолета и начинает выполнять свою программу: бочка, полет на спине, перевороты на горке, петли Нестерова. Одна фигура следует за другой. Мастерское исполнение.

Не успел бесшумно скрыться планер, как ярко раскрашенный миниатюрный самолет стал в темпе выполнять фигуры высшего пилотажа. От увлекательного зрелища невозможно буквально оторвать глаз. Команды, передаваемые по радио, исполняются мгновенно. Моделью управляет призер чемпионатов СССР, пятикратный чемпион России, мастер спорта Валерий Мякинин. Зрители наградили замечательного авиамоделиста дружными аплодисментами.

Совершают прыжок пять спортсменок Центрального аэроклуба. Это кандидат в мастера спорта детский врач Наталья Лютова, спортсменка первого разряда каменщица Лидия Новикова, старшая лаборантка Надежда Куликова, авиамеханик Татьяна Дмитриева, студентка Московского авиационного института Надежда Белякова. Цветные дымы, яркие флаги создают красочное зрелище. На флагах — надпись: «Привет участникам VI Спартакиады народов РСФСР».

Отлично выполнил в этом полете индивидуальный пилотаж член сборной команды страны Виктор Лецко. Быстры и четки все движения самолета Як-18ПМ, которым управляет умелая рука. Окончен каскад сложных фигур, и самолет покидает аэродром.

Из трех вертолетов, спустившихся на землю возле трибуны, выбегают девушки. С кратким приветствием к славным жителям Тулы — города оружейников — обращается спортсменка Татьяна Бойко.

Подряд идут вызвавшие большой интерес парашютные номера. Инструктор Центрального аэроклуба мастер спорта Борис Кондратьев покидает самолет, вскоре отцепляет парашют и стремительно летит вниз. Проходят секунды, вспыхивает купол второго парашюта, снова отцепка, свободное падение и, наконец, открывается третий парашют... Затем выполняется прыжок, который очень точно назван «каплей». Под каждым из трех парашютов по два человека. Некоторое время они снижаются вместе, затем один из них отрывается и летит в свободном падении. Три «капли» направляются к земле. Проходят мгновения, и раскрываются еще три парашюта. Прыжок выполняли спортсмены: мастера спорта каменщик Андрей Якубов, инженер Владимир Альперович, спортсмены первого разряда — электросварщик Московского речного порта Владимир Никитин, крановщик Владимир Скворцов, инструктор летчик-парашютист Виктор Куликов и Борис Марычев.

Группу из пяти парашютистов возглавляет заслуженный мастер спорта Евгений Ткаченко, на счету которого 3400 прыжков. Выполняется фигура «шатер». Один парашютист в центре, по сторонам по два спортсмена, как бы образуя «шатер». Успех решают доли секунды и метры высоты, умелая координация. Всем этим обладают спортсмены, отлично справившиеся со сложным заданием. В этом прыжке участвовали также мастера спорта — инструктор Центрального аэроклуба Иван Фетисов, его коллега Владимир Богданов, старший техник Московского высшего технического училища Олег Астров и старший инженер Московского энергетического института Виталий Слезкин.

Под одним парашютом три спортсмена. Это мастер спорта, таксист 15-го московского таксомоторного парка Иван Зорин (кстати, военную службу он проходил в воздушнодесантных войсках и совершил около 500 прыжков), спортсмены первого разряда Геннадий Сигусов и студентка Московского авиационного института Галина Подоляк. Спускается трапеция с двумя перекладинами, и начинается выполнение акробатических фигур. Мнение может быть только одно: замечательно!

Приземляется пятерка вертолетов. Из кабин выходят девушки с букетами цветов — спортсменки Тульского авиационно-спортивного клуба: летчицы, парашютистки. Они поднимаются на трибуну и вручают цветы руководителям Спартакиады, представителям местных партийных, советских, общественных организаций.

По команде ведущего группы Алексея Шарова начинается выполнение комплекса эволюций. Одна фигура сменяет другую. Работа исключительно слаженная.

Красочное впечатление оставляет групповой прыжок под руководством старшего тренера сборной команды страны мастера спорта международного класса Вячеслава Жарикова. Задача — задеть воздушные шары, привязанные в центре круга приземления. И она успешно выполняется. Лопаются один, другой, третий шары... Прыгают наши парашютисты отменно.

Вот под управлением Алексея Шарова на малой высоте вертолет подходит к трибуне. Стремительные перемещения, зависания, спирали, а затем в заключение, вертолет кланяется зрителям, словно артист, закончивший свой номер.

Увлекательное зрелище представлял собой цирк под синим небом. На трапециях под вертолетами акробатические номера выполняют студенты Московского циркового училища Николай Буряк и его сестра Нина, а также Лина Казакова.

И снова парашютисты. Это «фейерверк», парашютные десанты. Все больше и больше куполов раскрывалось в небе. Плавный спуск на землю, превратившуюся в яркую цветочную клумбу.

Авиационный праздник окончен. Он, несомненно, останется надолго в памяти жителей Тулы.

При выполнении упражнения № 1 — прыжков с задержкой раскрытия парашюта и выполнением комплекса фигур в свободном падении первенствовали парашютисты Войск противовоздушной обороны Московского военного округа — В. Карпезо, В. Шилин, С. Песнячевский, В. Панов, Е. Дроздов, Н. Мещанинова, Л. Свиридова и Т. Коссовская. Они же завоевали общекомандное первенство в сумме многоборья и награждены переходящим кубком и дипломом 1-й степени Московского городского комитета ДОСААФ. Чемпионами Москвы по акробатике стали В. Карпезо (ПВО) и Н. Сергеева (ЦАК СССР).

В прыжках на точность приземления с высоты 1000 м разница в результатах спортсменов, занявших призовые места, составила всего три сантиметра. По этому упражнению первые — Н. Сергеева (ЦАК СССР) и В. Панов (ПВО).

Острая борьба развернулась между женскими командами при выполнении групповых прыжков на точность приземления. Убедительную победу одержали представительницы 3-го Московского аэроклуба ДОСААФ — А. Семенова, Л. Супрун, И. Тивелькова и В. Куликова.

В сумме двоеборья звание абсолютных чемпионов Москвы завоевали заслуженный мастер спорта Наталья Сергеева и мастер спорта Сергей Песнячевский.

— XXVII чемпионат Москвы, — отметил при закрытии соревнований заместитель председателя Московского городского комитета ДОСААФ Л. Шаталов, — прошел как яркий праздник парашютного спорта. Он показал возросшее мастерство спортсменов, их готовность к участию в финальных соревнованиях VI Спартакиады народов СССР.

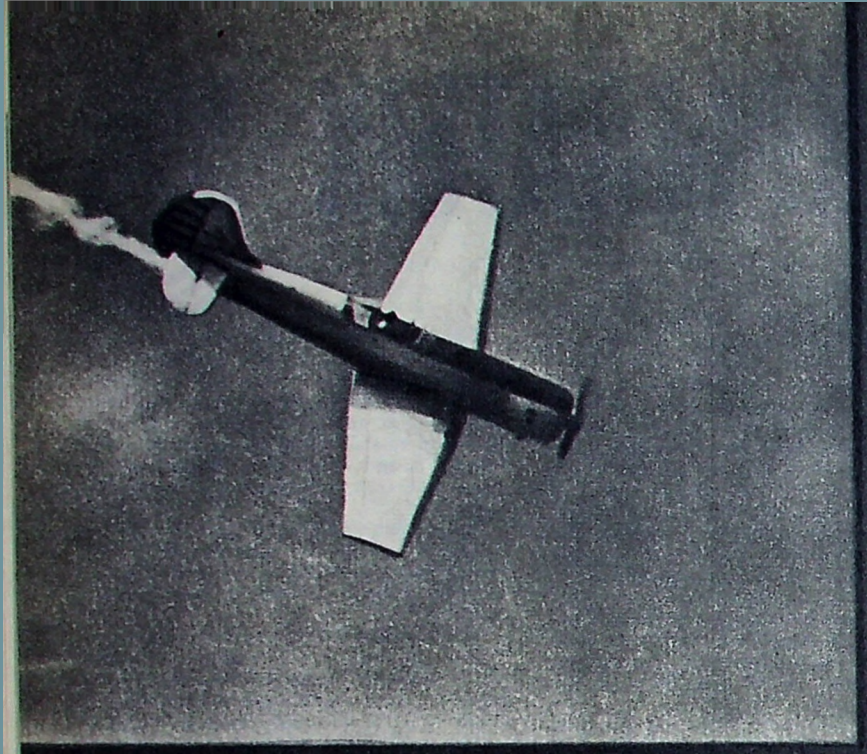
Л. БАРИНОВ,
В. ГОЛЬДИН

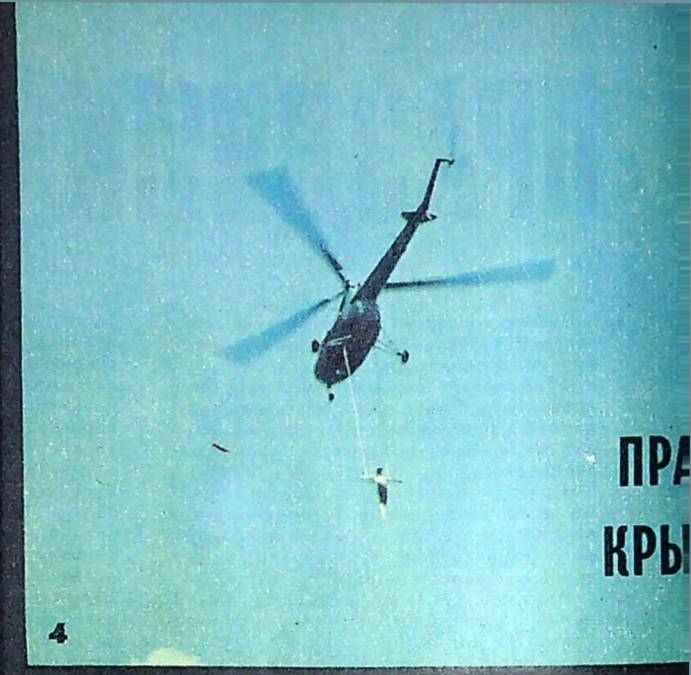
ДВЕНАДЦАТЬ МУЖЧИН и девять женщин упорно вели борьбу за право называться победителями Спартакиады и чемпионами столицы по планерному спорту. Они состязались в мастерстве парящего полета по треугольным маршрутам расстоянием в 100, 200 и 300 км. Каждый спортсмен стартовал пять раз и пролетел в среднем по 800 км.

Среди мужчин вне конкуренции был тренер московской команды Николай Болдырев. Из пяти разыгранных упражнений в четырех он стал первым. Тренер показал своим подопечным, как надо летать, и по праву завоевал звание абсолютного чемпиона Москвы.

Среди женщин этого титула удостоена одна из опытных планеристок страны неоднократная чемпионка СССР и рекордсменка мира Ольга Манафова.

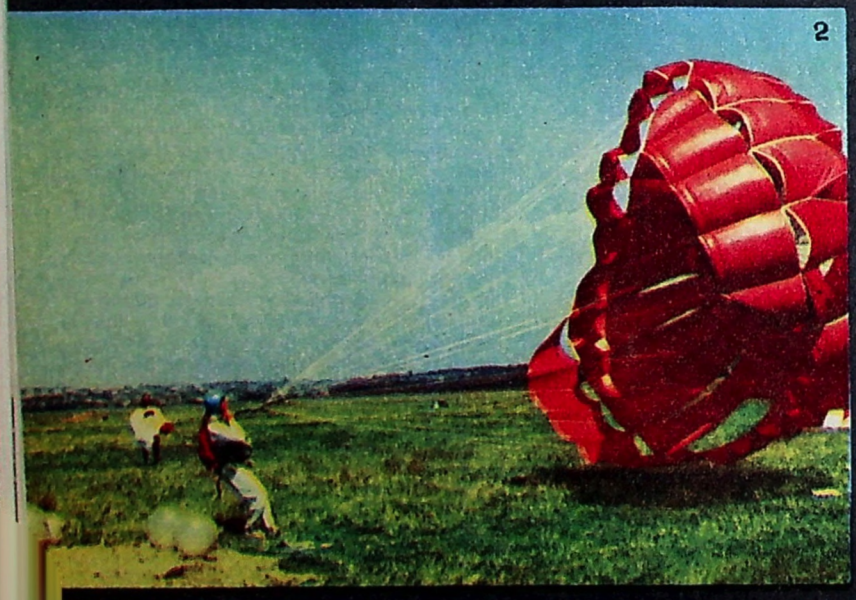
И. БОБАРЫКИН,
главный судья соревнований





ПРА
КРЫ

4



2





3

Десятки тысяч горожан и гостей Тулы пришли на з
местного авиаспортклуба ДОСААФ на авиационный пр
фотокорреспондент В. Тимофеев сделал фоторепор
праздника.

На снимках:

1. Индивидуальный пилотаж на самолете ЯК-18ПМ.

2. Групповой прыжок 10 парашютистов на точность пр
шары.

3. В секторах для зрителей — оживленное многолюд

4. Акробаты выполняют упражнения на трапециях под
МИ-1.

5. Председатель Тульского облисполкома Депутат Верх
та РСФСР С. В. Попов (крайний слева), президент Ме
федерации авиационного спорта Б. Дюперье с супруго
вице-президент ФАИ, прославленный летчик, трижды
ского Союза И. Н. Кожедуб (второй справа), Главный с
киады народов РСФСР по военно-техническим ви
П. А. Грищук (крайний справа) среди почетных гостей.

6. Парадная колонна спортсменов прошла мимо трибу

7. Юрий Николаевич Крылов, почетный мастер спорта
Героем Советского Союза Алексеем Арсентьевичем
председателем заводского комитета ДОСААФ.

ЗДНИК
ПАТЫХ



...нное поле
...дник. Наш
...к с этого

...ления на

...оттолетами

...ого Сове-
...народной
... центре),
...ой Совет-
...я Спарта-
... спорта

...седует с
...гожиным,





VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ РСФСР

1945–1975

Владимир Козодаев — абсолютный чемпион России

Итак, завершились финальные соревнования спортсменов-летчиков на VI Спартакиаде народов РСФСР и чемпионате республики. Им предшествовали зональные соревнования, позволившие выявить лучших летчиков, самых достойных, самых умелых, самых подготовленных. Торжественное построение, раздача наград, спуск флага соревнований. И выводы. Они заключаются в том, что высокая дисциплина, хорошая организация финалов, растущее мастерство спортсменов, объективность судейства позволили провести соревнования на высоком уровне.

Всего в соревнованиях приняло участие 18 человек (13 мужчин и 5 женщин). Среди них — 13 мастеров спорта, в том числе один заслуженный мастер спорта, и 5 перворазрядников. Пять команд и три спортсмена, соревновавшиеся за личное первенство, представляли Тульскую, Московскую, Тамбовскую области, Ставропольский и Краснодарский края.

Несколько подробней необходимо рассказать о судействе, качество которого в немалой степени содействовало успеху соревнований. Перед началом спортивных поединков было проведено контрольное судейство. С этой целью на пилотаж вылетел опытный летчик. Кто он, судьи и понятия не имели. Предварительно главный судья договорился с ним о пропуске тех или иных фигур, об ошибках, которые он должен совершить.

И вот полет начался. Судьи на своих местах внимательно следили за пилотажем. Когда подвели итоги, то выяснилось, что ни одной ошибки судьи не пропустили, оценки были выставлены почти одинаковые. Затем главный судья — судья международной категории М. Сухарев провел семинар, на котором обсудили все вопросы, связанные с судейством. Благодаря этому расхождение между главным судьей и судейской бригадой оказалось незначительным, всего одно — пол-очка. Квалифицированное, строгое и в то же время объективное судейство принесло хорошие плоды — не поступило ни одного протеста.

Первым разыгрывалось упражнение на выполнение фигур прямого пилотажа. В комплекс входили: переворот; восьмерка вертикальная с полубочками и на линии восхождения 45°; полупетля; штопор (один виток); переворот на горке с углом 45°; петля Нестерова; переворот на горке с углом 45°; бочка горизонтальная управляемая; горизонтальная восьмерка с креном 55—60°.

Погода благоприятствовала выполнению этого упражнения. Четко, в хорошем темпе выписывали спортсмены в небе фигуры пилотажа. Ни одного грубого отклонения не было зафиксировано. Как правило, судьи ставили почти одинаковые баллы за слаженность — 9,5—10 баллов. О качестве подготовки спортсменов можно судить и по таким цифрам. Расхождение между летчиком, занявшим первое место и последнее, никак разительным не назовешь: 1533 очка и 1319 очков. И совсем небольшим является расхождение между первым и вторым местом, всего 26,5 очка, а между третьим и четвертым — только одно очко.

Звание чемпиона по упражнению завоевал мастер спорта Владимир Козодаев (Тамбовская область), призовые места достались мастеру спорта Зое Стройковой (Тамбовская область) и мастеру спорта Александру Шамсудинову (Московская область).

В тот же день было проведено соревнование по упражнению, которое в программе идет под номером третьим — два полета по кругу на точность взлета, расчета и посадки. Условия оказались довольно сложными — боковой ветер силой до 7 метров в секунду. Это, однако, нисколько не повлияло на качество полетов. Участники соревнований прошлых лет хорошо помнят, что нередко взлет и посадка являлись камнем преткновения даже для весьма квалифицированных спортсменов. Причина заключалась в недооценке этих очень важных элементов подготовки летчиков. Сейчас положение совсем другое. Лучше всего об этом говорят факты. Почти не было штрафов. Вне расчетной полосы — ни одной посадки. Ничтожной оказалась разница между первым и третьим местами.

Победителями в этом упражнении вышли: спортсмен 1-го разряда из Тулы Александр Рогов, на втором — спортсмен 1-го разряда Александр Лебедев (Московская область) и на третьем — мастер спорта Галина Лукьянова (Ставропольский край).

...Стартовый командный пункт. Под стеклом карта, с проложенным на ней маршрутным полетом. Это упражнение заключает самолетные соревнования Спартакиады.



Команда-победительница (слева направо): З. Стройкова, В. Козодаев, В. Захарова.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Задача перед спортсменами поставлена такая — полет по маршруту с опознаванием знаков на поворотных пунктах и выходом на конечный пункт маршрута по расчету времени с использованием радиотехнических средств самолетовождения.

На вертолете заблаговременно были доставлены судьи на поворотные пункты. У каждого из них запечатанный пакет, который они должны были вскрыть лишь прибыв на место. В пакете находились указания — какие опознавательные знаки следовало выложить в определенное время, а спортсмены обязаны были их запомнить.

Выполнение спортсменами маршрутного полета заслуживает отличной оценки. Ошибки по времени не превышали нескольких секунд в ту или иную сторону. Лишь один летчик, выступавший на личное первенство, не сумел опознать знак на поворотном пункте.

Звание чемпиона завоевал спортсмен 1-го разряда Олег Исаков (Московская область), за ним следуют В. Козодаев и А. Шамсудинов.

Высокие оценки по упражнениям, которые получал Владимир Козодаев, естественно, сказались и на конечных результатах. Он стал абсолютным чемпионом России по самолетному спорту. Его спортивная биография свидетельствует о постепенном накоплении опыта, умения, мастерства, которые и привели его на высшую ступеньку пьедестала почета.

Летает Владимир с 1966 года. Через шесть лет на зональных соревнованиях в Коломне выполнил нормативы мастера спорта. В следующем — 1973 году — на зональных соревнованиях в Тамбове — абсолютный чемпион, это высокое звание он завоевывает и в 1974 году в Туле, а на чемпионате страны во Фрунзе по многоборью Владимир получает бронзовую медаль и серебряную за выполнение фигур прямого пилотажа в комплексе. Стоит отметить и то, что за пять лет работы инструктором у Козодаева не было ни одного случая отчисления курсанта. Владимир ведет активную общественную работу — он секретарь комсомольской организации авиаспортклуба.

На втором месте — А. Шамсудинов и на третьем — З. Стройкова.

Первое место в командном зачете получила команда Тамбовской области в составе: В. Козодаева, З. Стройковой и мастера спорта Виктории Захаровой. Две женщины в команде-победительнице — это ли не показатель хорошей тренерской работы, большого внимания к женщинам-спортсменкам? Кстати, тренером Тамбовской команды является судья республиканской категории Т. В. Коровина.

Шефом самолетных соревнований был прославленный оружейный завод. И вполне по заслугам знаком «За отличную организацию соревнований» были награждены секретарь Центрального райкома КПСС (в этот район входит и оружейный завод) Вячеслав Семенович Гончаров, директор оружейного завода Евгений Николаевич Сабинин, заместитель секретаря парткома завода Валерий Константинович Смирнов, заместитель секретаря комсомольского комитета Александр Николаевич Чернавин и председатель первичной организации ДОСААФ завода Герой Советского Союза Алексей Арсентьевич Рогожин.

острые поединки



В Орле на аэродроме Центрального спортивного планерного клуба ДОСААФ состоялись финальные соревнования по планерному спорту VI Спартакиады народов РСФСР, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Одновременно проводился и чемпионат Российской Федерации.

В соревнованиях приняли участие 9 команд: Белгородской, Кемеровской, Московской, Орловской, Пензенской, Ростовской областей, Краснодарского края, Северо-Осетинской и Татарской АССР.

За право называться сильнейшим в борьбу вступили 30 спортсменов-планеристов, из них 20 мужчин и 10 женщин. Две спортсменки (члены сборной команды СССР) выступали вне конкурса.

Согласно Положению о соревнованиях мужчины и женщины летали по различным маршрутам и в разное стартовое время.

В первый день полеты производились в безоблачном небе при слабых восходящих потоках. Дистанция маршрутов была минимальной. Женщины выполняли полет в цель с возвращением на старт — 113 км, мужчины — скоростной полет по треугольному маршруту — 103 км.

Из 31 стартовавшего спортсмена финишировали 9 женщин и 7 мужчин. В тот день при отсутствии облаков, наглядно сказалось преимущество тактики группового полета. Спортсмены, отказавшиеся от полета в группе, не смогли завершить заданную дистанцию.

Чемпионами РСФСР по первому упражнению стали мастер спорта СССР международного класса Тамара Загайнова из Орла и спортсмен первого разряда Александр Соколов, выступавший за команду Краснодарского края. В командном зачете лидерство захватили планеристы Краснодарского края.

Два последующих упражнения разыгрывались несколько в лучших погодных условиях. Однако позднее появление восходящих потоков не давало возможности назначать маршруты на расстояние более 150 км.

После трех упражнений вперед вышли Тамара Загайкова и Лев Пархомцев из Краснодарского края. В командном зачете лидерство сохранили планеристы Краснодарского края.

Накал спортивной борьбы за призовые места не снижался до последнего дня соревнований. Так, после пяти упражнений на второе место претендовали сразу две команды — Орловской области и Северо-Осетинской АССР. Все решало последнее, шестое упражнение.

30 июня, как и в первый день, небо было безоблачным. Ветер по высотам достигал 10—12 м/сек. Лететь было чрезвычайно трудно. Например, из 11 стартовавших женщин на финиш пришла лишь мастер спорта СССР Валентина Кузнецова, выступавшая на соревнованиях вне конкурса. Несмотря на сложную метеорологическую обстановку, упражнения все же удалось разыграть и мужчинам и женщинам. Борьба между орловской и северо-осетинской командами завершилась в пользу представителей Кавказа.

По сумме многоборья победителями Спартакиады и абсолютными чемпионами РСФСР по планерному спорту стали Тамара Загайнова и Лев Пархомцев. Вторые места заняли Леонид Васьков (Орджоникидзе) и Татьяна Чупрунова (Майкоп), третьи — Виктор Казьмин (Белгород) и Наталья Ермакова (Орджоникидзе).

Звания чемпионов по упражнениям удостоены: Тамара Загайнова — четырежды, Анатолий Коваль (Орел) — дважды, Людмила Руднева (Таганрог), Наталья Попова (Пенза), Лев Пархомцев, Александр Соколов (Майкоп), Виктор Казьмин (Белгород), Леонид Васьков (Орджоникидзе).

В командном зачете первое место заняли планеристы Краснодарского края с суммой очков 15916, второе — Северо-Осетинской АССР — 14394, третье — Орловской области — 14296, четвертое — Пензенской области — 12425; пятое — Ростовской области — 10674, шестое — Белгородской области — 10671 очков.

Следует отметить, что спортивное мастерство планеристов Российской Федерации значительно возросло. В сложных погодных условиях на соревнованиях выполнено 6 нормативов мастера

дерзает молодежь



Абсолютная чемпионка Спартакиады и РСФСР Т. Загайнова.
Фото А. КОВАЛЯ

спорта СССР, из них 3 — впервые. Планеристами пройдено в маршрутных полетах 20260 км. Среди чемпионов по упражнениям есть планеристы первого спортивного разряда. По сравнению с многими предыдущими соревнованиями на первенство РСФСР меньшими стали разрывы в очках между участниками и командами. Все это говорит о серьезной работе, проведенной на местах при подготовке к финалу VI Спартакиады народов РСФСР.

В ходе выполнения скоростных маршрутных полетов выявились и недоработки. Ряд спортсменов неправильно определял момент старта, допускал ошибки при пересечении стартовой линии, не точно рассчитывал заключительный этап маршрута — долет. А эти элементы парящего полета часто имеют решающее значение на соревнованиях.

При подготовке команд к ответственным встречам авиаспортклубам надо больше обращать внимания на тренировки спортсменов, отработку ими таких важных элементов полета, как старт и финиш.

В целом соревнования прошли организованно. Четкая работа руководства, летной части, обслуживающего состава и судейской коллегии соревнований обеспечили проведение финальных состязаний по планерному спорту VI Спартакиады народов РСФСР в установленные сроки с максимальным использованием летних дней для розыгрыша упражнений.

Открытие новых имен, выдвижение молодых спортсменов — этим неизменно красна спартакиада. Среди призеров финальных авиамодельных стартов мы видим «дерзких» юношей, смело вступивших в борьбу с признанными чемпионами.

16-летний комсомолец Владислав Козлов — ученик волгоградской 124-й школы — в главных спартакиадных соревнованиях России участвовал впервые. Прежде чем стать финалистом, что уже само по себе является большим успехом юного спортсмена, Владислав прошел через сито соревнований, преодолел серьезные спортивные рубежи. Он — чемпион района, Волгограда, Волгоградской области, призер зонального турнира. На областных соревнованиях выполнил норматив кандидата в мастера спорта.

Настойчивости, упорству в достижении поставленной перед собой цели школьник учится у старших товарищей по команде. В труде и спорте для него пример — одноклубник коммунист Юрий Соколов. Работает Юрий на одном из волгоградских предприятий. Бригадир слесарей. Рационализатор. Ударник коммунистического труда. Встав на вахту в честь XXV съезда КПСС, Юрий обязался в ноябре выполнить план завершающего года пятилетки.

— Занятия авиамоделизмом, — говорит Соколов, — помогают производительнее работать, закалять себя физически.

Из года в год оттачивается его спортивная выучка. Так, в 1971-м Юрий по резиномоторным моделям был тринадцатым в зачетной таблице всероссийского турнира, в 1973-м — седьмым, в 1974-м — третьим, а на чемпионате страны — шестым. В ходе спартакиады стал мастером спорта. Осенью в Москве волгоградец намерен участвовать в открытых соревнованиях на приз имени Михаила Зюрина — первого советского авиамоделиста — мирового рекордсмена, фронтовика, павшего смертью храбрых в боях за Родину.

Соколов и его одноклубники постоянно помогают В. Козлову и другим молодым авиамоделистам, которые вместе с ветеранами на финалах защищали спортивную честь Волгоградской области. Так, Козлов, соревнуясь по моделям-копиям с лучшими спортсменами России, такими, к примеру, как Юрий Крылов из Ярославля, изучал их технику и тактику выступлений. Стартовав со своим По-2, он занял пятое призовое место.

— Да, результаты нашей молодежи пока еще скромные, — говорит тренер волгоградцев Павел Ромахов, — но спартакиада была для них неплохим шансом заявить о себе. — А хорошие резервы, — добавил он, — дают нам уверенность в завтрашнем дне.

В каждой команде мы видим юных финалистов — дебютантов. В Новосибирской области, например, их было 7 из 11 членов сборной. В ряде классов моделей среди призеров — молодые спортсмены.

...Для братьев комсомольцев Олега и Владимира Дорошенко — экипажа воздушных бойцов — турнир в Туле стал соревнованием сбывшихся надежд: здесь они завоевали свою первую крупную победу. 240 секунд длился воздушный бой. Много это или мало? Для Олега и Владимира бой — непрерывные атаки в течение четырех минут, пока идет поединок двух авиационных моделей. Тактические комбинации — горизонтальные и вертикальные маневры — позволили уверенно поражать цель — рубить по частям ленту, что на модели противника, навязать свою волю, стать хозяином положения. Захватив лидерство, братья Дорошенко продолжали удерживать свои позиции в течение всего турнира, более того, укрепили их. Однако победа давалась им нелегко: пришлось выдержать серьезное соперничество одноклубников О. Титова — А. Гальянова — призеров прошлой V Спартакиады, ростовчан В. Саранчи — М. Малова и других экипажей. Обретенная в бою вера в свои силы помогла устоять в напряженных поединках, исход которых в конечном счете решили выдержка и выносливость. Эти качества с особой силой были продемонстрированы в финальном бою.

Олег и Владимир Дорошенко одержали верх над соперниками, на их счету — пять побед! Они, конечно, завоевали золотые медали не случайно, а благодаря тому, что боролись смело и расчетливо.

Чемпионы Спартакиады и России живут в Свердловске. Олег — инструктор-авиамоделист районного Дома пионеров, Владимир — шлифовщик, рационализатор, ударник коммунистического труда. Владимиру 22 года, Олегу — 23. Братья Дорошенко — мастера спорта. Характерно, что Олег рубеж мастера преодолел в 1974-м — первом году спартакиады. В этой связи небезынтересно отметить, что в Свердловской области только на спартакиадных стартах 3 авиамоделиста выполнили норму мастера спорта, 4 — кандидатов в мастера и свыше трехсот повысили свои спортивные разряды.

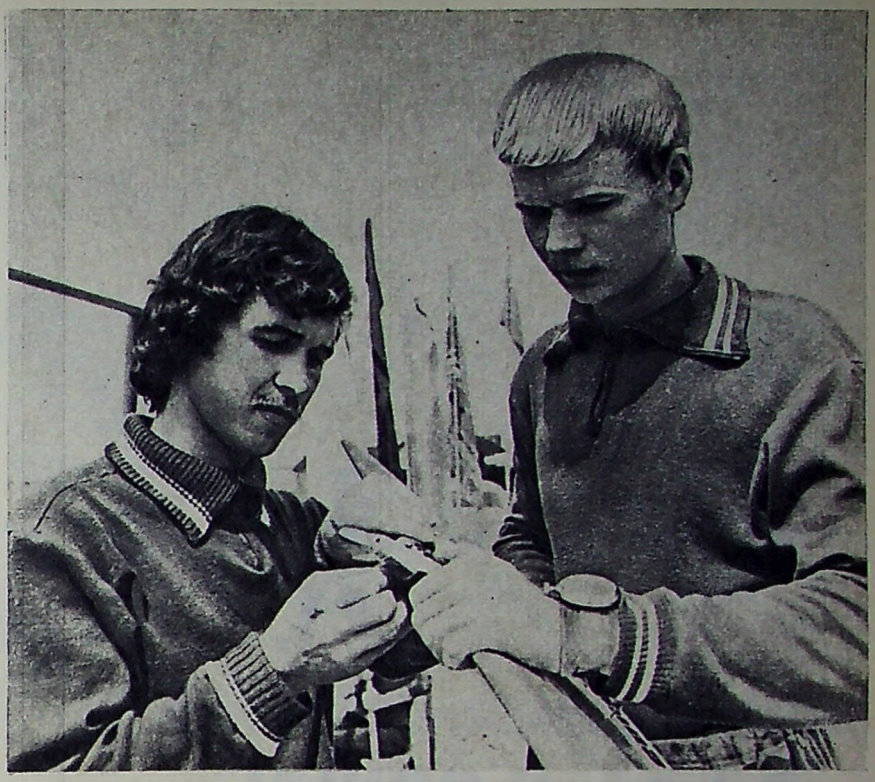
Отличительная черта финалов — острые, напряженные поединки. Сильный ветер и дождь осложняли запуски и на победу могли рассчитывать тренированные спортсмены, уверенно выступающие в любой метеорологической обстановке.

Среди лидеров особых перемещений не наблюдалось, хотя по большинству моделей произошла смена чемпионов прошлой спартакиады. Ветеранов, видимо, победить совсем нелегко. Почти на всех стартах они возглавляют зачетные таблицы. У скоростников — первый — Б. Туманов из Подмосковья — 232 км/час. По гоночным, пилотажным и моделям-копиям звания чемпионов Спартакиады и России удостоились: мурманские спортсмены Р. Ваняшкин — Ю. Драйчук — 8 мин. 51 сек (финал), горьковчанин В. Мальченков — 2163 очка и Ю. Крылов из Ярославля — Ил-2 — 1174 очка. В классах моделей свободного полета впереди — В. Ехтенков (Ярославская область) — планеры — 1200 очков, В. Клименко (Московская область) — таймерные, 1260, В. Иванов (Свердловская область) — резиномоторные, 1235 очков.

В командном зачете победили спортсмены Московской области. Назовем чемпионов: В. Клименко, В. Ляпкин, И. Кочагов, Б. Туманов, В. Лавров, А. Черняков, В. Костромин, В. Фролов, В. Ильинов и А. Недождий. Тренеры команды — В. Егоров и М. Васильченко.

Призеры Спартакиады — спортивные коллективы Ростовской, Горьковской, Новосибирской, Ярославской и Волгоградской областей. На седьмом, восьмом и девятом местах — команды Свердловской, Тульской областей и Бурятской АССР.

Спартакиада несомненно дала толчок дальнейшему развитию авиамоделизма. В Московской, Ростовской, Волгоградской, Новосибирской и Свердловской областях больше стало авиамодельных кружков в первичных организациях ДОСААФ и клубах при жилищно-эксплуатационных конторах. Серьезных успехов достиг кружок клуба, что при ЖЭК № 12 Волгограда. Здесь общественным инструктором Геннадий Михайлович Никитин — главный инженер одного из крупных волгоградских заводов. Его сын — Миша — чемпион области по моделям воздушного боя, кружковцы — третьеклассники Капшук и Егоров — призеры областных соревнований.



Братья Олег и Владимир Дорошенко — чемпионы Спартакиады и России по моделям воздушного боя.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

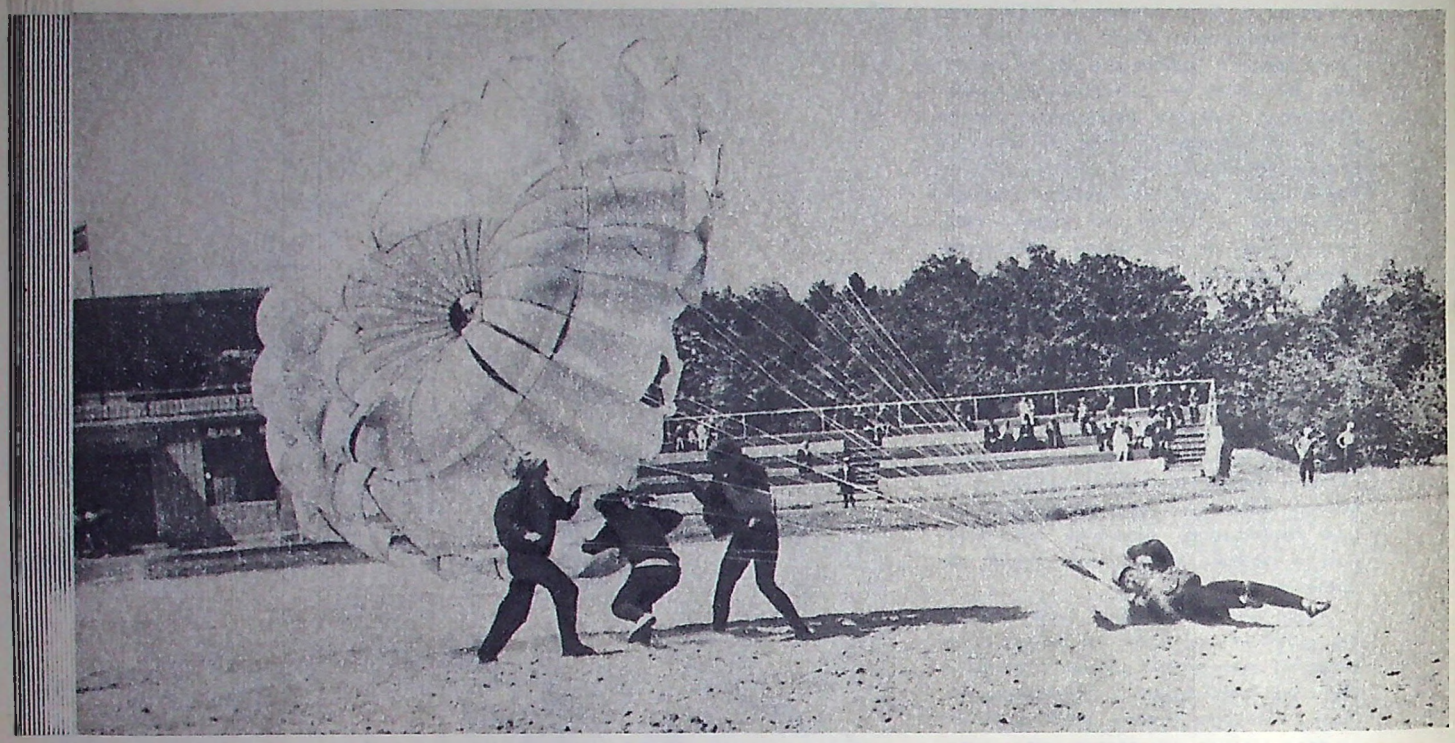
Среди финалистов были рабочие Тульского завода лекальщик Юрий Утенков и токарь Павел Кабин. Они — призеры Спартакиады по гоночным моделям. Заводской комитет ДОСААФ и прежде всего вожак оборонного коллектива бывший фронтовой летчик Герой Советского Союза Алексей Рогожин большое внимание уделяют развитию авиационных видов спорта. Здесь самая многочисленная — авиамодельная секция, которую возглавляет член заводского комитета ДОСААФ Утенков.

Финалы в Тула показали, что окрепло мастерство ряда спортсменов. Они выявили талантливую молодежь, назвали новые имена. Появились молодые перспективные спортсмены и их уже сейчас надо нацеливать на выполнение максимальных задач. Только при освоении большого объема нагрузок они смогут добиться успеха, о чем свидетельствует удачное выступление ряда молодых авиамоделистов.

Однако, рассматривая Спартакиаду, как основной этап подготовки спортивной смены, следует отметить, что в отдельных классах темпы роста результатов отстают от тех, которые показывают наши ведущие спортсмены и зарубежные соперники. Уроки Спартакиады дают нам повод для серьезного критического разговора, тем более, что советским авиамоделистам предстоит взять трудные рубежи. Большие претензии мы должны предъявить скоростникам, пилотажникам и таймеристам. На планерном и резиномоторном стартах даже чемпионы после семи туров не смогли набрать максимума возможных очков. На международных соревнованиях, как известно, лишь после обязательной программы (7 запусков) начинается борьба за первенство.

Успехи авиамоделистов во многом определяются современной методикой тренировок, принципами работы тренеров. Но не в меньшей мере они зависят от поддержки местных комитетов ДОСААФ. К сожалению, в некоторых областях Российской Федерации до сих пор не построены кордодромы и спортсмены лишены элементарных условий для тренировок, что нельзя признать нормальным.

У ведущих спортсменов России впереди — серьезное испытание — всесоюзные финалы VI летней Спартакиады народов СССР.



И в дождь, и в ветер

Финальные старты Спартакиады Российской Федерации по парашютному спорту стали для участников поистине испытанием на мужество и выдержку. Виной всему — капризная, неустойчивая погода. В первый день соревнований из-за сильного ветра, доходившего порой до 15—18 м/сек, приступили к прыжкам лишь поздно вечером. Наутро спортсмены продолжили розыгрыш упражнения № 1 — прыжков с высоты двух тысяч метров с выполнением комплекса фигур в свободном падении. И снова ветер с самого утра не давал покоя ни участникам, ни организаторам. Чтобы попасть в мягкий песчаный круг, спортсмены отделялись от самолета за 1,5—2 км до него. Поэтому парашютистам трудно было выполнять фигуры. Это, естественно, сказалось и на результатах. Даже чемпионке мира по акробатике М. Костиной не удалось достичь своего времени выполнения комплекса, какое она показывала на соревнованиях и тренировках.



Поздравляет призера Спартакиады спортсменку из Краснодара Л. Сыроватко ветеран парашютного спорта Л. Зуев.

В последующие трое суток низкая облачность и дождь так и не позволили закончить это упражнение — судейская коллегия подвела итоги по двум прыжкам.

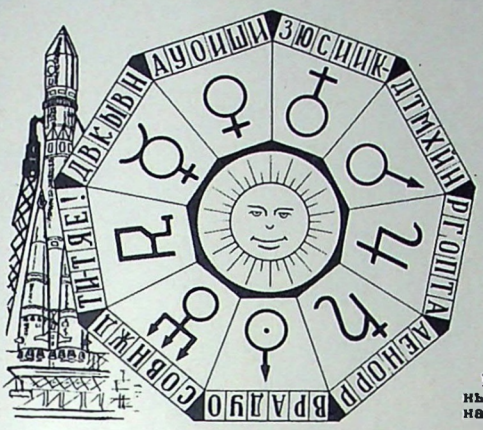
Звание чемпионки Спартакиады и чемпионки Российской Федерации по акробатике завоевала заслуженный мастер спорта Мая Костина из Чебоксар, показав среднее время выполнения комплекса 7,95 сек. Последующие места заняли: С. Родионова (Куйбышев) — 8,50, И. Амплеева (Московская обл.) — 8,65; С. Старикова (Омск) — 8,75; Р. Садыкова (Московская обл.) — 8,75; Л. Хрипунова (Куйбышев) — 8,80. Среди мужчин в шестерку лучших воздушных акробатов Спартакиады вошли: Ю. Чернов (Московская обл.) — 7,65; В. Тарасов (Горький) — 7,90; В. Ершов (Калинин) — 7,90; Б. Леонов (Краснодар) — 8,00; Л. Бакланов (Коломна) — 8,10; Г. Юрко (Рязань) — 8,20.

9 мужских и 9 женских команд-победительниц зональных соревнований Российской Федерации вступили в борьбу за звание чемпионов Спартакиады в групповых прыжках. И как всегда это упражнение вызывало большой интерес.

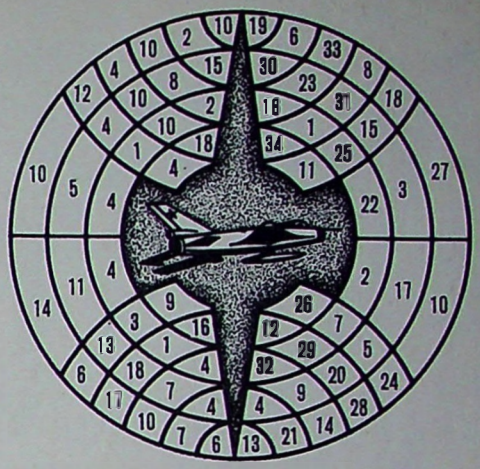
После первого тура вперед вышли парашютисты Куйбышевской области: трое — А. Коротков, В. Гаврилов, В. Сабинин ударили по мишени, четвертому — В. Кондрашову — судьи зафиксировали отклонение от цели — десятисантиметровой «шайбы» — 8 см. Лишь на 2 см от них отстали мурманские спортсмены (В. Трунин, И. Шарыгин, В. Кузнецов — точно в цель, В. Алантьев — 10 см).

Вторая попытка. Отличного результата достигла команда Горьковской области в составе мастера спорта международного класса В. Шарабанова, мастеров спорта Н. Коломенского, В. Фольмана и В. Тарасова. Все четверо ударили по «нолю» и стали лидерами соревнований.

Третий — решающий прыжок. Тренер сборной команды Куйбышевской области мастер спорта Илья Лузанин с волнением следил за работой своих воспитанников в воздухе. Ведь его команда уступала лидеру 20 см! Но вот подходит к «кресту» Коротков. Удар! Судьи поднимают вверх правую руку. Точно в цель! Гаврилов — тоже «ноль»! Приземляется Кондрашов, сбивая оранжевый «пятачок». Но судьи вставляют колышек и замеряют... 2 см. На какую-то долю секунды раньше коснулся песка, чем мишени и каблук Кузнецова — 5 см. Отлично за-







ПРОЧТИТЕ

Прочтите зашифрованные здесь слова космонавта А. Николаева.

Составил В. МАХОВ
Воронеж



РАСШИФРУЙТЕ

Найдите способ прочесть зашифрованные здесь строки.

Составил А. СТАНЕВИЧ
Хабаровск





КРИПТОГРАММА — ГОЛОВОЛОМКА

Разгадав ключевые слова, найдите способ прочесть строки из песни о летчиках-испытателях.

1.2.3.4. — Спутник Земли; 5.6.7.8.6.7 — межпланетное пространство; 1.9.10.11.12.5 — пилот; 13.7.10.14.15.16 — позывной космонавта В. Быковского; 14.17.7.18 — северное созвездие.

Составил А. ДАНИЛОВ
Белая Калитва,
Ростовской обл.

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 8)

ВСПОМНИТЕ ФАМИЛИЮ

1. Ангар. 2. Вираж. 3. Орион. 4. Визир. 5. Пилотаж. 6. Бомбардировщик. 7. Микулин. 8. Рубеж. 9. Фронт. 10. Север. 11. Старт.
Гризодубова.

ЧАЙНВОРД

1. Арцеулов. 2. Винт. 3. Талалихин. 4. Нестеров. 5. Веер. 6. Радист. 7. Тренажер. 8. Расчалка. 9. Анохин. 10. Навиграф. 11. Флаттер. 12. «Родина». 13. Авиетка. 14. Арбузов. 15. Вираж. 16. Жало. 17. Обшивка. 18. Аэростат. 19. Таран. 20. Нервюра. 21. Атака.

КРОССВОРД

По горизонтали: 3. Гагарин. 4. Королев. 8. Титан. 9. Корма. 12. Леонов. 13. Шаталов. 14. Парсек. 17. Салют. 18. Пилот. 21. Шонин. 22. Инвар. 25. Ракета. 26. Коллинз. 29. Арктур. 32. Цефей. 33. Виток. 34. Нереида. 35. Водород.

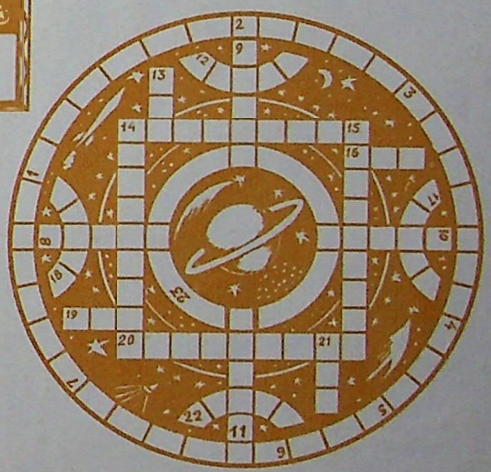
По вертикали: 1. Сириус. 2. Космос. 3. Губарев. 5. Водолей. 6. Лайка. 7. Сопло. 10. Ангар. 11. Ореол. 15. Ступень. 16. Спутник. 19. Полет. 20. Чайка. 23. Каманин. 24. Луноход. 27. Отсек. 28. Надир. 30. Звезда. 31. Протон.

АСТРОНОМИЯ

По кругу: 1. Тело, обращающееся вокруг планеты. 2. Вселенная. 3. Зодиакальное созвездие. 4. Видимая над Землей атмосфера в форме купола. 5. Зодиакальное созвездие. 6. Автор книги «Методика преподавания астрономии в средней школе». 7. Созвездие северного неба.

К центру: 8. Количество вещества данного тела. 9. Малая планета, открытая в 1804 году. 10. Способ передачи и приема электромагнитных волн. 11. Созвездие южного неба.

По горизонтали: 12. Воображаемая точка небесной сферы над головой наблюдателя. 14. Великий русский ученый, установивший, что планета Венера окружена атмосферой. 16. Зодиакальное созвездие. 19. Земной шар, население земного шара. 20. Газообразная оболочка, . окружающая Землю. 22. Созвездие южного неба.



По вертикали: 13. Мексиканский ученый, обнаруживший в туманностях созвездия Ориона звездочку. 14. Наружная твердая оболочка земного шара. 15. Малая планета, названная в честь В. И. Ленина. 17. Начальный момент запуска ракеты в космос. 18. Звездное скопление в созвездии Тельца. 21. Северное зодиакальное созвездие.

По кругу внутри: 23. Советский космонавт.

Составил Ф. СТОЯНОВ
Ленинград

Выписывайте и читайте журнал



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За год подписчики получат 12 номеров иллюстрированного многокрасочного журнала. Подписка на журнал принимается без ограничений в пунктах подписки «Союзпечать», почтамтах, конторах и отделениях связи, общественными распространителями. Подписная плата на год — 3 р. 60 к., цена одного номера — 30 коп.

Индекс 70450 Цена 30 коп.

Журнал освещает вопросы военно-патриотического воспитания молодежи, знакомит ее со славной историей и боевыми традициями советской авиации, с учебой и работой военных и гражданских летчиков, космонавтов, воздушных десантников, курсантов авиационных училищ, с деятельностью авиационно-спортивных клубов, первичных организаций Добровольного оборонного Общества.

Вы познакомитесь с новостями в освоении космоса, с деятельностью авиаконструкторов, с новинками авиационно-спортивной техники у нас и за рубежом, прочитаете материалы о мастерстве чемпионов и рекордсменов — летчиков, вертолетчиков, планеристов, парашютистов и авиамоделистов ДОСААФ, а также о чемпионах страны, мировых и европейских первенствах, крупнейших встречах с зарубежными спортсменами.

«Крылья Родины» рассказывают о школах юных космонавтов, летчиков, ракетчиков, о лучших авиамодельных кружках; специально публикуют чертежи летательных аппаратов, предназначенные для постройки моделей-копий.



1975 год — МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГОД ЖЕНЩИНЫ

Воспитанница Тульского аэроклуба ДОСААФ мастер спорта Валентина Бухтоярова перед прыжком с 10 тысяч метров.



Заслуженный мастер спорта СССР Лидия Леонова. Читайте очерк о ней на стр. 12.



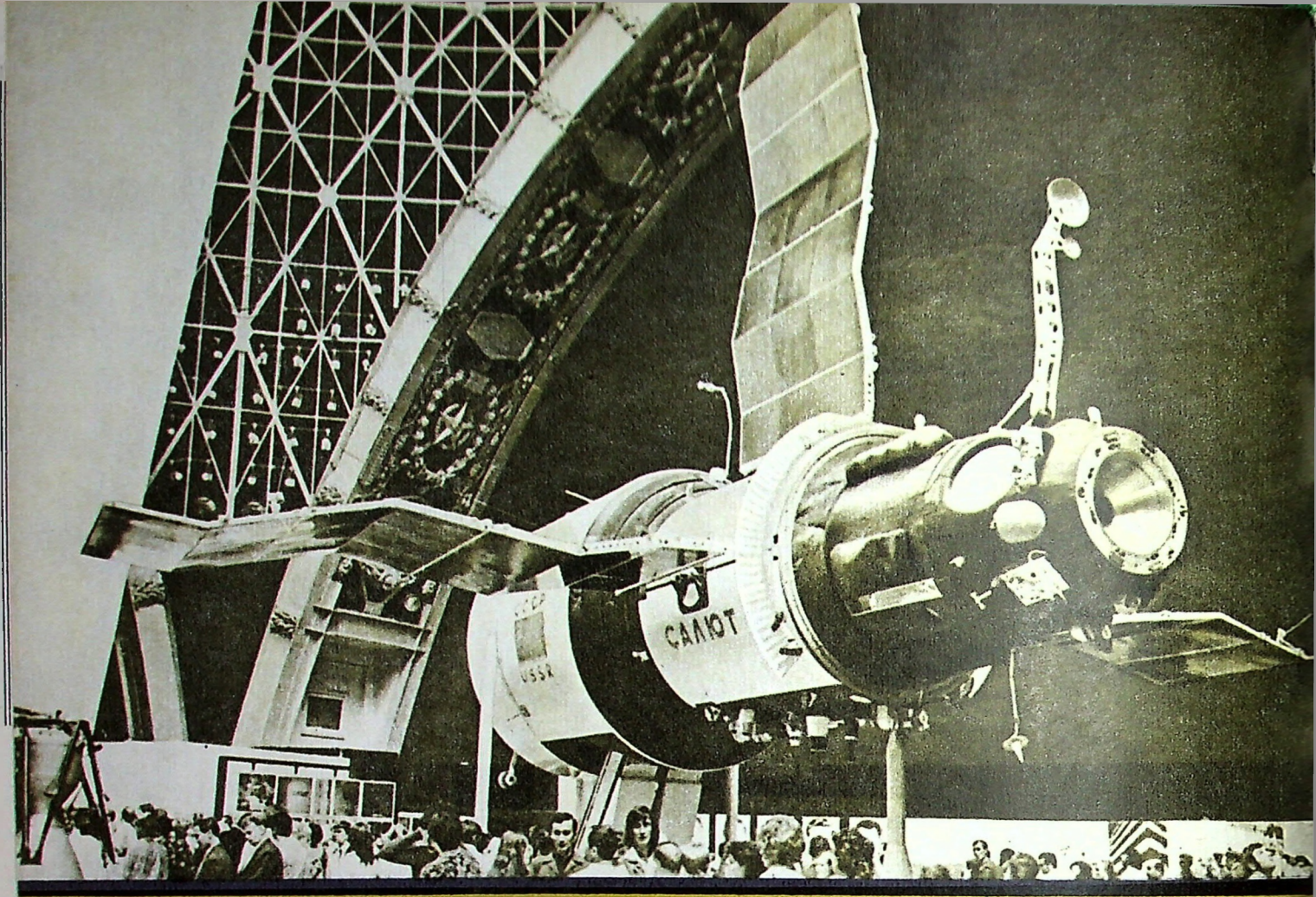
Точно в цель. Приземляется тренер Барнаульского авиаспортклуба Лидия Еремина.

Фото Б. ВАСИНОЙ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ОКТЯБРЬ 10 1975



Новые экспонаты ВДНХ

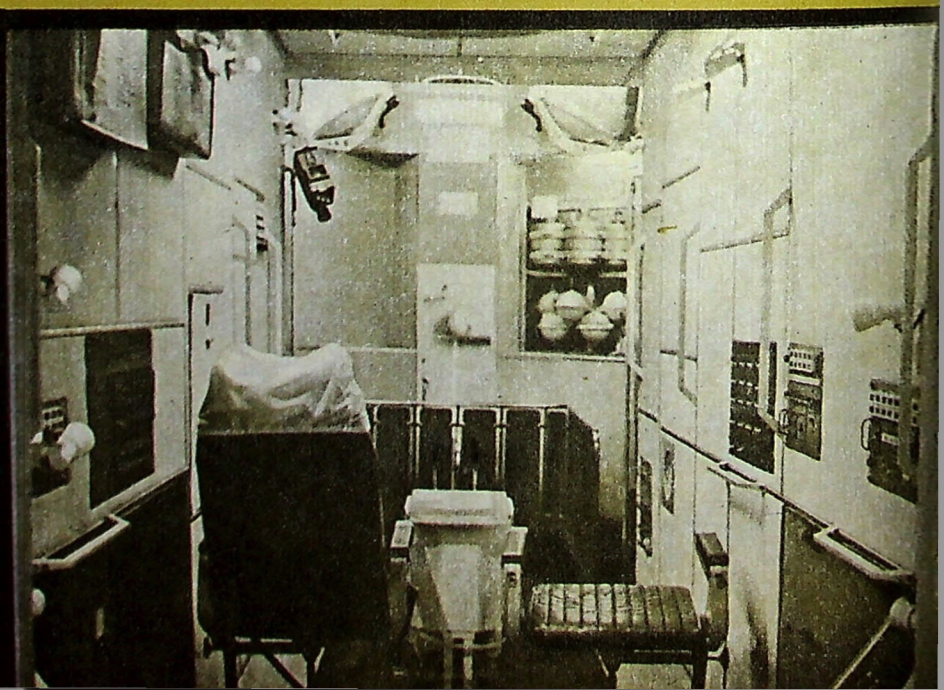
КОСМОС-75

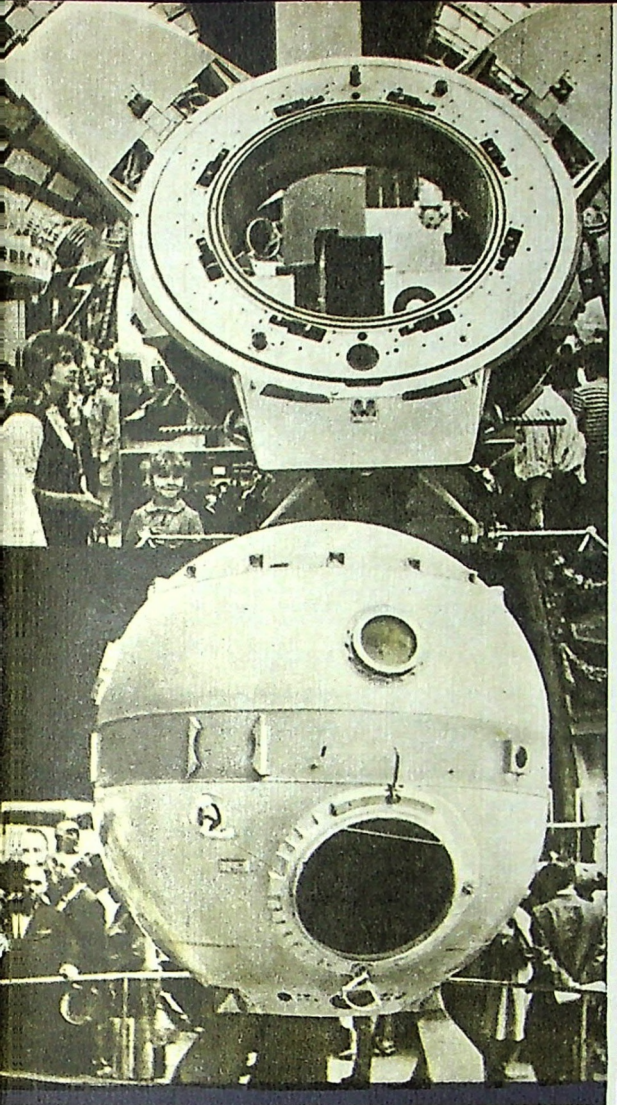
Октябрь 1957 года. Первый в мире советский искусственный спутник Земли своими сигналами возвестил миру о начале практического освоения космоса. С тех пор минуло 18 лет. За эти годы человечество многое сделало в освоении космического пространства, и если первый полет человека в космос Юрия Гагарина был назван «утром космической эры», то ныне наступили ее рабочие дни.

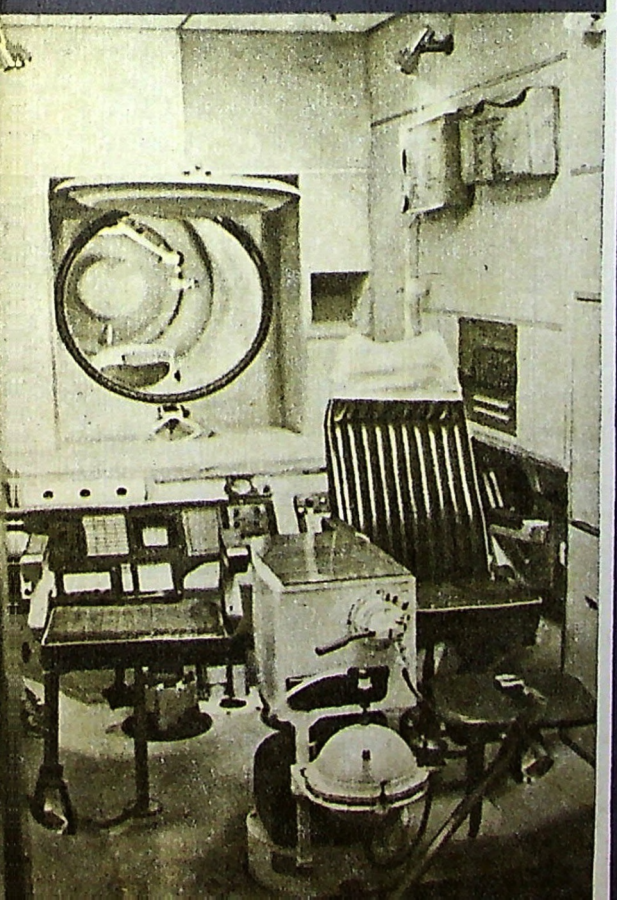
●

В павильоне «Космос» на Выставке достижений народного хозяйства экспозиция непрерывно обновляется. Недавно она пополнилась новыми экспонатами, некоторые из них представлены на этих снимках. Вверху слева: долговременная пилотируемая орбитальная научная станция «Салют». В ее состав входят сотни приборов и агрегатов, общий вес станции 18900 кг, длина 14 м, наибольший диаметр 4,15 м, внутренний объем отсеков 90 м³. Внизу слева: внутренний вид станции «Салют». Справа, сверху вниз: андрогинно-периферийный агрегат стыковки — точная копия того, который был использован на корабле «Союз-19» в полете по программе ЭПАС; орбитальный отсек корабля «Союз»; рабочие места космонавтов в «Салюте».

Фото В. ТИМОФЕЕВА







ПЕРВИЧНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ — ОСНОВА ОБЩЕСТВА

«СЪЕЗДУ — ПОСВЯЩАЕМ!» — эта предельно лаконичная и весьма емкая по значению фраза все чаще звучит в устах тружеников страны строящегося коммунизма на завершающем этапе девятой пятилетки. Успехи внутренней и внешней политики партии вдохновляют коммунистов, всех трудящихся на дальнейшее развертывание социалистического соревнования, на повышение качества работы, ее эффективности во имя строительства самого справедливого в истории человечества общества, имя которому — коммунизм.

В Постановлении ЦК КПСС «О социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС» дана высокая оценка творческой активности трудящихся нашей страны и патриотического почина инициаторов соревнования, выступивших с обращением ко всем труженикам города и деревни взять повышенные обязательства в честь XXV съезда КПСС. Одобрив эту инициативу передовиков производства, вставших на ударную трудовую вахту по достойной встрече XXV съезда партии, Центральный Комитет КПСС указал конкретные задачи и пути их решения для всемерной поддержки патриотического движения инициаторов соревнования, для успешного выполнения взятых повышенных обязательств.

Трудящиеся наших сел и городов встретили с огромным подъемом Постановление ЦК КПСС о социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС, горячо его одобрили и конкретными делами отвечают на призыв партии закрепить и развить подъем трудовой активности, придать социалистическому соревнованию в честь съезда всенародный характер. С каждым днем в стране ширятся ряды соревнующихся, на ударную трудовую вахту встают новые десятки и сотни тысяч тружеников городов и сел, их вклад в выполнение планов девятой пятилетки становится все более весомым.

●

Самоотверженно трудится, растет идейно, совершенствует свое мастерство многомиллионная армия членов Краснознаменного Оборонного Общества. В решении задач, поставленных партией и правительством перед обществом, члены ДОСААФ добились определенных успехов в своей многогранной деятельности: и в деле военно-патриотической пропаганды, и в подготовке специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, и в повышении спортивного мастерства. Эти успехи наглядно проявились в ходе VI Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Великой Победы. В ходе соревнований, начиная с первичных организаций Оборонного Общества и завершая общесоюзными финалами, участники продемонстрировали возросшее спортивное мастерство, волю к победе, высокие моральные качества, физическую закалку.



Перед стартом

Фото В. ГОРЛОВА

Спартакиада привлекла к себе многие миллионы участников. На ее старты только в Российской Федерации вышло 20 миллионов человек! В других республиках число участников выражалось также весьма внушительными цифрами, что свидетельствует о популярности Спартакиады и о той большой организационной работе, которую проделали коллективы Оборонного общества, направляемые партийными организациями.

Успехи в проведении Спартакиады, возросшая роль оборонного Общества в подготовке достойного пополнения для Советских Вооруженных Сил, повышение общего уровня оборонно-массовой и спортивной работы стали возможны благодаря тому, что произошло дальнейшее идейное и организационное укрепление рядов Общества, активизировалась деятельность его первичных организаций. Мы говорим: первичная организация — основа Общества — она призвана сыграть важнейшую роль в решении задач, поставленных перед ДОСААФ Коммунистической партией и Советским правительством.

Опыт работы многих первичных организаций, созданных на заводах и фабриках, при строительных организациях и в учебных заведениях, в колхозах и совхозах свидетельствует о том, что они успешно решают задачи, развивают многостороннюю деятельность по военно-патриотическому воспитанию трудящихся и спорту. Под руководством партийных организаций коллективы ДОСААФ выросли численно, деятельность их стала более активной и разносторонней, улучшилась их материально-техническая база.

Инициаторами дальнейшего развертывания социалистического соревнования в организациях оборонного Общества в 1975 году выступили первичные организации ДОСААФ завода имени Ленинского комсомола г. Комсомольска-на-Амуре, колхоза «Дружба» Донецкой области, коллектива Ульяновского аэроклуба и Таганрогской образцовой автомобильной школы ДОСААФ. В текущем году эти организации достигли значительных успехов в выполнении взятых на себя обязательств. В этих коллективах широко развита устная пропаганда, созданы комнаты боевой славы, на высоком идейном уровне были проведены массовые военно-патриотические мероприятия, посвященные 30-летию Великой Победы.

Заслуженно добрая слава идет о первичной организации оборонного Общества оружейного завода г. Тулы. Возглавляет заводской комитет ДОСААФ Герой Советского Союза Алексей Арсентьевич Рогожин. Здесь регулярно проводятся тематические вечера, на которых читаются лекции и доклады, пропагандирующие ленинские заветы о защите социалистической Родины, показывающие руководящую роль Коммунистической партии в достижении победы в Великой Отечественной войне, в укреплении экономического и военного могущества Советского государства, раскрывающие существо революционных, боевых и трудовых традиций советского народа. Активисты проводят встречи со знатными людьми трудового фронта, с ветеранами минувшей войны, с авиационными специалистами и спортсменами. Члены общества получают в кружках и секциях знания и навыки по различным видам спорта, тренируются и сдают нормы комплекса ГТО. Патриотическая деятельность сочетается с высокой трудовой активностью тружеников завода, с успехами в социалистическом соревновании по выполнению планов девятой пятилетки.

Подобных примеров немало в Российской Федерации, на Украине, в Белоруссии, в республиках Прибалтики, Закавказья, Средней Азии. Там, где республиканские, областные, городские и районные комитеты ДОСААФ руководят, направляют и помогают первичным организациям, созданным на производственных предприятиях, в учебных заведениях, на стройках, в колхозах и совхозах, там налицо успехи в патриотическом воспитании, учебно-спортивной и оборонно-массовой работе. К сожалению, некоторые комитеты и спортклубы не везде и не всегда проявляют заботу о первичных организациях, работа в которых подчас сводится лишь к сбору членских взносов да к распространению лотерейных билетов. Активность членов ДОСААФ еще далеко не везде отвечает поставленным задачам, соревнование в некоторых организациях ведется формально, опыт передовиков не получает широкого распространения. А всемерное развитие социалистического соревнования в первичных организациях, являющегося действенным методом воспитания масс, повышения уровня всей оборонно-массовой, учебной и спортивной работы, должно быть предметом постоянного внимания.

В настоящее время в первичных организациях оборонного Общества в соответствии с Уставом ДОСААФ проходят отчетные собрания. Большое внимание на них уделяется вопросу выполнения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года о повышении уровня работы первичных организаций ДОСААФ. К руководству первичными организациями приходят после отчетных собраний и конференций наряду с опытными кадрами немало молодых энтузиастов оборонно-массовой и спортивной работы. Первоочередная задача комитетов ДОСААФ — нацелить их на решение актуальных задач, подсказать пути и методы их решения, вдохновить на новый подъем всей патриотической деятельности оборонного Общества, сделать все, что возможно для всемерного развертывания социалистического соревнования за достойную встречу XXV съезда КПСС.

Считанные недели остались до финиша завершающего года девятой пятилетки, и есть все основания утверждать, что финиш девятой пятилетки будет действительно победным. Вместе с этим советские люди стремятся использовать оставшееся время уходящего в историю 1975 года, ознаменованного 30-летием Победы советского народа в Великой Отечественной войне, для успешного и полного выполнения намеченных ранее планов, для устранения имеющихся недостатков, для всемерного развития творческой активности масс. Вместе со всем советским народом многомиллионная армия членов Краснознаменного оборонного Общества на финише завершающего года девятой пятилетки также найдет и использует имеющиеся резервы для наиболее полного выполнения взятых социалистических обязательств и успешного решения задач, поставленных партией и правительством.

В Постановлении Центрального Комитета КПСС о социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС говорится: «...придать социалистическому соревнованию в честь XXV съезда КПСС всенародный размах, вовлечь в него всех рабочих, колхозников, инженерно-технических работников с тем, чтобы каждый труженик, каждый коллектив своим высокопроизводительным, самоотверженным трудом внес весомый вклад в выполнение и перевыполнение производственных планов и социалистических обязательств».

●

Президиум ЦК ДОСААФ СССР в своем постановлении «О социалистическом соревновании организаций ДОСААФ за достойную встречу XXV съезда КПСС» призвал всех членов Общества встать на предсъездовскую ударную вахту, добиться высоких показателей в труде и оборонно-массовой работе, внести свой достойный вклад в укрепление экономического и оборонного могущества социалистической Родины, успешно выполнить большие и ответственные задачи, поставленные перед оборонным Обществом Коммунистической партией и Советским правительством.

На предсъездовской ударной трудовой вахте — миллионы советских людей, и несут они ее с наибольшей отдачей сил, выполняя почетный долг патриотов советской Отчизны. XXV съезду Ленинской партии — наш вдохновенный ударный труд, наши патриотические дела во имя процветания любимой Родины!

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

Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

ОКТЯБРЬ 10 (301) 1975

© «Крылья Родины», 1975.

Первичная организация — основа Общества

это и есть вечная слава

Вот уже пять лет в непрерывном походе по дорогам воинской славы находятся члены первичной организации ДОСААФ из Лиепайского городского профтехучилища № 33. Эта организация оборонного Общества ведет большую и многогранную работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи. Воспитание на боевых традициях, поиск неизвестных героев минувшей войны — одна из форм этой работы.

На земле и в небе Лиепаи совершено много подвигов. И не только в дни легендарной обороны города в самом начале войны. Ожесточенные бои здесь велись до последнего ее мгновения и даже через несколько часов после великой Победы. Менее чем за сутки до последнего салюта войны погибли бесстрашные воздушные разведчики Герои Советского Союза Алексей Грачев и Григорий Давиденко. За три часа до победы отдал свою жизнь Герой Советского Союза Александр Курзенков. Да, весь мир уже праздновал победу, а здесь еще шли в смертный бой пехотинцы, прорывались сквозь сплошную завесу артиллерийского огня торпедные катера, в тучах разрывов зенитных снарядов, отражая атаки «фокке-вульфов», пробивались к цели краснозвездные бомбардировщики. Авиаторы по сей день вспоминают, каким сильным было здесь зенитное и истребительное противодействие врага.

Знаю это не по книгам: самому довелось побывать тут. Память о тех боях и фронтовых друзьях — на всю жизнь. И потому особенно дорогим стало для меня известие о том, что юноши, члены организации оборонного Общества из ГПТУ-33, начав с поиска одного погибшего летчика, поставили своей задачей найти останки, открыть имена всех авиаторов, сложивших голову в окрестностях Либавы.

О начале поиска читатели знают из № 10 журнала «Крылья Родины» за 1972 год. Расскажу о продолжении этой работы. Немного было тогда, в семьдесят втором году, известно о Николае Репине, чей самолет, вместе с останками летчика, удалось найти и извлечь из-под пятиметровой толщи земли. Следопыты из первичной организации ДОСААФ при ГПТУ-33 во главе с Николаем Филипповичем Кобецом отыскали родных и товарищей летчика. Внимание и поддержку они получили в городских организациях, в частности, в горкоме партии и горисполкоме.

Похороны балтийского летчика Репина и армейских авиаторов Владимира Шмыгайло, Петра Петрова и Бориса Распопова привлекли на Центральное кладбище тысячи жителей Лиепаи и колхозников окрестных сел. Выступивший на траурном митинге первый секретарь горкома партии Эгил Мартынович Озолс сказал:

— Двадцать миллионов человек потеряла наша Советская Родина в Отечественной войне. Это помнят ветераны, помнит молодежь. Память о героях видна и в поиске, который ведут члены ДОСААФ училища, юная смена славного латышского рабочего класса.

Под троекратный залп опускаются в братскую могилу останки героев.

На похороны из Ростовской области прибыли мать, сестра, братья Николая Репина, с Украины — сестры Владимира Шмыгайло. Всех их разыскал совет музея боевой славы ГПТУ-33. Газета «Коммунист» (редактор Я. Вушкан), которая уделяет много внимания военно-патриотическому воспитанию молодежи, опубликовала письмо родных Николая Репина: «Приносим глубокую благодарность Лиепайскому городскому комитету партии, горисполкому, военному комиссариату, ГПТУ-33, делегациям колхозов «Бунка» и «Аланде», представителям Лиепайского гарнизона, принявшим участие в установлении места гибели нашего сына и брата Николая Репина, в захоронении его останков в братской могиле.

Спасибо за душевные слова утешения, за цветы и венки.

Пусть всегда будет чистым небо Латвии, пусть никогда не повторится трагедия войны. Вечная память героям, отдавшим свою жизнь за наше счастье».

На встрече с родными погибших летчиков члены ДОСААФ при ГПТУ-33 многое узнали о Репине. Через некоторое время совет музея послал письмо А. А. Мироненко, бывшему командиру гвардейского полка, в котором воевал Репин, с просьбой рассказать о последнем бое Николая. Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Александр Алексеевич Мироненко ответил подробным письмом. Панорама ожесточенного боя предстала перед юными следопытами. Тепло пишет командир о Репине — воевал мастерски и смело. В короткий срок стал ведущим, командиром звена. Отличался высокой дисциплиной, решительно вступал в бой с превосходящими силами противника, пренебрегая опасностью, не допускал вражеские истребители к охраняемым «яками» пикирующим бомбардировщикам. Генерал благодарил юных следопытов за их важную и благородную работу и обещал приехать в Лиепаю, как только появится возможность.

Отправляясь в командировку, я позвонил А. А. Мироненко.

— Передайте всему коллективу ГПТУ-33, особенно членам совета музея, мой привет и добрые пожелания, — сказал генерал-полковник. — Узнайте, продолжают ли они поиск.

●

Да, поиск продолжается. На границе Латвии и Литвы 23 февраля 1945 года погибли экипажи двух Пе-2 99-го гвардейского авиационного полка. Кто они, члены этих экипажей? Письма из Лиепаи идут по всей стране. Есть предположение, что один из погибших — Герой Советского Союза Виктор Степанович Богуцкий. Может быть, прочитав эти строки, следопытам смогут помочь ветераны. Начался сбор материалов о майоре Лазареве — помощнике командира 12-го гвардейского пикировочного полка ВВС КБФ, также погибшем в районе Лиепаи осенью 1944 года.

Контингент первичной организации ДОСААФ при училище быстро сменяется. Год, самое большое два, и в ГПТУ-33 приходят другие ребята. Но

работа следопытов не знает перерыва. Сейчас, наряду с Н. Кобецом, военруком майором запаса Н. К. Рихтером и Лаймоном Деглавсом активно работают члены первичной организации и совета музея юные следопыты Николай Прокопенко, Юрий Чернявский, Агрис Страдерис. Вокруг совета — большой актив. Делегация училища выезжала в Одессу, где встретилась с бывшим командиром полка воздушных разведчиков Героем Советского Союза Ф. А. Усачевым. В походах по полям сражений участвовали сотни парней.

Поиски и находки юных следопытов принесли отличные результаты: город, родные и близкие погибших героев в России, на Украине, в других республиках преисполнены благодарности будущим шоферам за их благородный труд. В то же время военно-патриотическая работа в ГПТУ-33 положительно отражается на воспитании самой смены рабочего класса.

●

Постановке обучения и воспитания учащихся в ГПТУ-33 было посвящено заседание бюро Лиепайского горкома Компартии Латвии. Докладчиком выступил директор ГПТУ-33 И. Т. Залитис. Бюро горкома партии глубоко проанализировало деятельность организации ДОСААФ в училище. Первый секретарь горкома Эгил Мартынович Озолс и другие товарищи отметили, что военно-патриотическая работа, в особенности целеустремленный поиск погибших героев, стали важным звеном в формировании будущих водителей. Основное внимание бюро горкома сосредоточило на задачах обучения и воспитания кадров молодых рабочих, указало на необходимость более конкретного планирования воспитательной деятельности, активизации работы организации ДОСААФ, усиления роли коммунистов училища. Рекомендовано не ограничиваться внутриучилищной работой, а изучать, как трудятся выпускники, насколько быстро они становятся в строй ударников коммунистического труда, передовиков пятилетки.

Заведующие отделами горкома партии Г. Э. Балодис и О. Д. Иванов и инструктор горкома Л. Е. Обухова, непосредственно занимающаяся ГПТУ-33, рассказали, что работа Н. Ф. Кобеца и его юных друзей получила известность и признание в Латвии. Им присуждались первые места на республиканских слетах участников похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы среди профтехучилищ. Следопытам было выделено семь путевок в город-герой Одессу. Высокую оценку патриотической работе училища дал республиканский комитет ДОСААФ. Важная деталь: лиепайская комсомольская организация награждена комплектом туристского снаряжения и горком комсомола передал весь комплект следопытам ГПТУ-33. Коллектив училища заслужил все это.

Следует отметить еще одно важное обстоятельство: красные следопыты не считают добытые ими тяжелым трудом драгоценные реликвии только своим достоянием. Николай Филиппович Кобец и все члены совета музея думают о том, чтобы результаты их поиска могли послужить тысячам, десяткам тысяч советских людей. Они решили часть реликвий послать в школы и аэроклубы, где учились когда-то герои боев. И вот письмо из средней школы № 5 города Шахты Ростовской области: «...выражаем глубокую благодарность... следопытам ГПТУ-33, которые свято чтят светлую память выпускника нашей школы летчика-истребителя Николая Кузьмича Репина, погибшего на латышской земле во время Великой Отечественной войны.

Мы благодарны им и за то, что они прислали нам в школьный музей материалы, фотографии, части от кабины самолета, в котором погиб Николай Кузьмич. А латышскую землю, которая обагрена кровью нашего выпускника, безмолвно и торжественно передают ребята из рук в руки».

Самые важные документы, часть личных вещей летчика и деталей боевой машины следопыты переслали в музей боевой славы Дома офицеров одного из гарнизонов. Он открыт пять дней в неделю, в нем с утра до вечера экскурсии—школьники, ремесленники, рабочие предприятий, колхозники. Здесь молодые воины принимают присягу. В музее организуются встречи ветеранов с юношами, готовящимися к службе в Вооруженных Силах. Туристы из Москвы, Ленинграда, из столиц прибалтийских республик с волнением рассматривают каждый экспонат. Сюда приходят лекторы, пропагандисты, секретари партийных и комсомольских организаций, председатели комитетов ДОСААФ. Экспозиция «герои-летчики»—одна из самых впечатляющих. Подолгу рассматривают посетители мотор «яка» с самолета Николая Репина, удивительно сохранившийся парашют. А какое волнение вызывает партийный билет летчика! Николай был принят в партию в двадцать лет, а погиб в двадцать один!

У стенда, где находится партбилет Репина, долго стоял Министр обороны СССР Маршал Советского Союза А. А. Гречко, побывавший в музее боевой славы. А начальник Главного политического управления генерал армии А. А. Епишев оставил такую запись: «Берегите и приумножайте славные революционные и боевые традиции моряков-балтийцев, вписавших золотыми буквами в историю борьбы нашего народа свои замечательные страницы».

С душой работает Жанна Федоровна Попова — начальник, смотритель и экскурсовод музея. В составе его совета — ветераны революции, гражданской и Отечественной войн. Особенно деятельно работает авиационная секция. Размах ей придали походы следопытов ГПТУ-33. С другой стороны и училище получает от музея большую и квалифицированную помощь. Из большой почты музея все, что касается поиска героев-летчиков, Ж. Ф. Попова пересылает в ГПТУ неутомимому Н. Ф. Кобецу и его юным друзьям.

Сейчас, готовя достойную встречу XXV съезду КПСС, в училище многое делают, чтобы активизировать работу организации ДОСААФ. Действуют восемь секций по различным видам спорта. 130 юношей сдали нормы ГТО. Многие будущие водители участвовали в стрелковых соревнованиях. Все это помогает юношам лучше подготовиться к воинской службе, а девушкам — проявить себя на производстве.

Училище вправе гордиться многими своими воспитанниками, например, Велгой Зераиде, которая зарекомендовала себя одним из лучших водителей колхоза имени С. М. Кирова Лиепайского района. Недавно Велга награждена орденом «Знак Почета», ее избрали депутатом Верховного Совета Латвийской ССР. Член совета музея Валерий Титов, вступив в ряды Советской Армии, сразу был назначен старшим мастером по ремонту автотехники. Сейчас он, уже окончив службу, шофер Алуксненского автотранспортного парка, ведет военно-патриотическую работу с молодежью. С большой похвалой отзывались командиры о воинской службе Виктора Забелло. В армии в небывало сжатые сроки Виктор получил звание водителя первого класса. Сейчас он — шофер автобуса в столице Латвии. В Лиепае хорошо знают Айварса Рупертса, отличного шофера, который уже второй раз избран депутатом городского Совета депутатов трудящихся.

Примеры можно продолжить. Они — лучше всего подтверждают, что молодая поросль рабочего класса дорожит традициями героев Великой Отечественной войны, стремится продолжать их в воинской службе и самоотверженном труде.

●

Когда эта корреспонденция была уже подготовлена к печати, пришло письмо Н. Ф. Кобеца. Он сообщил, что следопыты первичной организации ДОСААФ ГПТУ обнаружили место гибели еще одного нашего самолета. Пришлось вырывать пятиметровой глубины котлован, но до моторов пока не добрались. Среди обломков фюзеляжа нашли обгоревшие листовки, которые советские летчики сбрасывали над территорией, занятой противником. Поиск продолжается, и следопыты надеются, что скоро смогут назвать еще несколько имен советских летчиков, погибших в боях за Лиепаю.

М. ЛЬВОВ



Альфонсо Гарсиа-Александр Герасимов

А. И. Герасимов с пионерами Садовской средней школы.

С чего начинается Родина?

Для Александра Ивановича Герасимова ответ на этот вопрос не может быть однозначным. У него — две родины. Первая — Испания — начиналась с нищенского, полуголодного детства, а продолжалась героической борьбой за свободную республику. Вторая — Советский Союз — начиналась с теплоты интернациональной дружбы и войскового товарищества, окрепших в еще более жестокой и героической битве против гитлеровского фашизма. В ней он участвовал уже как гражданин Советского Союза и вместе со всем нашим народом одержал историческую победу. Необычна, удивительно насыщена событиями судьба этого человека, уроженца Сеговии, жителя Липецка.

Мы сидим с Александром Ивановичем в светлой комнате. Я рассматриваю альбом с фотографиями, а хозяин разбирает сегодняшнюю почту. Она, как всегда, обширная. Пишут однополчане: Петр Шкуренко из Ростова, Сергей Батеньков из Москвы, Григорий Лобанов из Воронежской области. А вот письмо, написанное аккуратным ученическим почерком:

«Здравствуйте, уважаемый Александр Иванович! Мы, учащиеся восьмого «А» класса школы № 2 г. Белгорода вот уже четвертый год изучаем испанский язык. И хотим знать как можно больше об этой стране. Мы часто проводим сборы, а также специальные уроки по изучению Испании. Нам очень интересно знать о людях, которые сражались на стороне республиканской Испании в 1936—39 годах. Собираем материал и об испанцах, сражавшихся с фашистами во время Великой Отечественной войны. Нам хочется подробнее узнать о Вас, о Вашей тревожной молодости. Напишите нам, пожалуйста!»

Много подобных писем приходит к А. И. Герасимову. Красные следопыты пионерлагеря «Артек» организовали у себя политклуб «Гренада». Они просят Александра Ивановича рассказать об Испании, о его боевой жизни. С такой же просьбой обращаются и учащиеся школы-интерната города Серова, Свердловской области, создавшие музей боевой славы...

Ветеран не жалеет времени на ответы на письма, на встречи и беседы с молодежью. Он частый и желанный гость в школах, Домах культуры, клубах. Смысл своей работы с молодежью Александр Иванович объясняет так: «Прошлое нам не забыть никогда. Но память о минувшей войне, о героизме советских людей нужна прежде всего молодому поколению, нашим детям. Необходимо, чтобы они знали истинную цену сегодняшней жизни, дорожили ею и, если потребуется, были способны ее защитить».

Рассказывая о прожитых годах, он мысленно снова возвращается к тем далеким временам, когда был еще не Герасимовым, а Альфонсо Гарсиа, в небольшой зеленый городок Сеговию, неподалеку от Мадрида, с плоскими крышами домов и острыми шпилями готических соборов. Здесь прошло его трудное детство. Отец, Хуан Гарсиа, был искусным столяром, но его заработков едва хватало на питание семьи. Мать, Амалия Мартин, за изнурительный труд прачки получала совсем гроши.

Отец много и интересно рассказывал Альфонсо о далекой снежной России, о том, какая там счастливая жизнь у про-

стого народа. А однажды Хуан подарил сыну журнал с фотографией Ленина. Мальчик вырезал этот портрет и постоянно носил с собой.

Безмятежному детству быстро пришел конец. Отец простудился, слег и через неделю умер. Альфонсо остался за старшего. Нужно было помогать матери содержать семью. Долго и безрезультатно пытался он устроиться на какую-либо работу. Наконец, его взяли официантом в мадридское кафе «Молинеро» («Мельник»). Здесь Альфонсо познакомился с грузчиком Леоном Коэльо, который раскрыл глаза парню на истинное положение рабочих в стране. Вместе они участвовали в забастовке рабочих и служащих ресторанов и кафе столицы. Вскоре Альфонсо вступил в Коммунистическую партию Испании.

Наступил 1936-й год. Когда фашисты подняли мятеж против республики, Альфонсо Гарсиа сразу же вступил в отряд народной милиции. Участвовал в разгроме мятежников в Мадриде. Затем сражался в рядах республиканской армии, пройдя путь от рядового до лейтенанта.

В один из ноябрьских дней 1936 года в небе Мадрида появились фашистские бомбардировщики, прикрываемые итальянскими истребителями. Городу грозила беда. И вдруг с северо-востока появились темно-зеленые истребители с трехцветными знаками республиканской Испании.

— В небе русские! — раздались голоса среди высыпавших на проспект Кастельяна горожан и солдат. Был среди них и Альфонсо. Тем временем истребители И-15 (испанцы их звали «чатос» — «курносые») бросились в атаку. В воздухе завертелась невообразимая карусель. Вот задымил один «юнкерс», пошел к земле второй. Но и республиканцы понесли потери. Был сбит один истребитель. К счастью, летчику удалось выброситься с парашютом. Фашисты же потеряли в этом бою девять машин. Позже Альфонсо узнал имена мужественных летчиков, защищавших Мадрид.

Мечтал ли Альфонсо о небе? Да, мечтал. Но мечта эта казалась ему несбыточной, по крайней мере в ближайшее время. И вдруг, о счастье! В числе других его направляют в Советский Союз учиться летному мастерству...

Полгода ускоренных курсов, и снова родная сражающаяся Испания. Альфонсо прибыл в Эль-Кармоли, где формировались испанские эскадрильи. Его друзья Леопольд Моркиляс и Мануэль Ороско ушли в небо на истребителях, а он и Анселимо Сепульведа — на бомбардировщиках СБ.

Много вылетов совершил Гарсиа на этом первоклассном для того времени самолете. Он летал на аэрофотосъемку фашистского аэродрома Инка на острове Мальорка, на бомбежку вражеских баз. Его эскадрильей, которой командовал майор Мендиола, не раз выполняла боевые задания совместно с русскими летчиками под командованием Александра Сенаторова.

Особенно памятен Альфонсо один вылет, чуть не стоивший ему жизни. Он тогда возвращался на своем СБ после выполнения очередного задания. Уже пересекли линию фронта, когда сверху на одинокий самолет набросились шесть «Ме-109», недавно появившихся в небе Испании. Альфонсо пытался на скорости и маневре оторваться от врага, но спасения не было. После очередной атаки «мессеров» загорелся мотор. Еще мгновение — и трассирующая пулеметная очередь прошила кабину молодого стрелка-радиста Родригеса. И тут же замолчали спаренные пулеметы штурмана Лоренсо — кончились патроны. Альфонсо бросил машину в пике, пытаясь сбить пламя и выйти из-под обстрела. Но фашисты сообразили, что теперь хвост самолета не защищен, и ринулись вслед.

— Конец, — мелькнуло в сознании пилота.

Но вдруг из-за облаков вынырнул И-15 и стремительно ринулся в атаку на врага. Фашисты, не ожидавшие такой дерзости, оставили свою жертву и бросились навстречу смельчаку. Один из «мессеров» вырвался вперед. Противники сближались с неимоверной быстротой. Альфонсо казалось, что вот-вот они столкнутся. Но фашистский летчик не выдержал и в последнее мгновение взмыл вверх. И тут же брюхо «мессера» прошила пулеметная очередь. Вражеская машина свалилась на крыло, клюнула носом и, дымя, провалилась сквозь облака вниз. Альфонсо, теряя высоту, все же сумел дотянуть горящую машину до своего аэродрома.

Через некоторое время лейтенанта Гарсиа вызвал командир эскадрильи майор Мендиола.

— Фамилия летчика, спасшего вас, Ге-ра-си-мов, — по слогам произнес комэск. — Запомните ее.

Воюя в Испании, Альфонсо Гарсиа сделал девяносто боевых вылетов. Он участвовал в уничтожении восьмидесяти фашистских танков, четырех воинских эшелонов, эсминца, пятидесяти самолетов, большого количества солдат.

В августе 1938 года Гарсиа и его товарищи Леопольд Моркиляс, Мануэль Ороско, Мосиано Диес, Ромуло Негрин, Роман Льоренте и Анселимо Сепульведа были вновь направлены в Советский Союз на высшие командные курсы. Но вернуться на родину они уже не смогли. Принимая советское гражданство, Альфонсо Гарсиа взял себе фамилию Герасимов, в память о летчике, который спас ему жизнь в небе Испании.

●

Когда воронежцы готовились к празднованию тридцатилетия освобождения родного города от фашистских захватчиков, поток писем к А. И. Герасимову заметно возрос: ведь он принимал активное участие в воздушных боях над Воронежской землей. А однажды его пригласили к себе учащиеся Анненской спецшколы. Ребята с нетерпением ждали этой встречи и готовились к ней как к большому празднику: убрали зал, украсили его цветами. С огромным интересом слушали школьники человека, жизнь которого похожа на легенду...

К началу Великой Отечественной войны А. И. Герасимов и его друзья работали летчиками-инструкторами в Тамбовской школе Гражданского воздушного флота. Сразу же попросились на фронт. Им отказали: надо было готовить летные кадры. Но они настойчиво добивались своего, доказывали, что обязаны продолжать начатую в Испании борьбу с фашизмом. И добились отправки на фронт. Александр Герасимов и Арсений Сидельников (Анселимо Сепульведа) получили назначение в 208-й штурмовой авиаполк 2-й воздушной армии, остальные — в части истребительной авиации.

Боевое крещение Александр получил в воронежском небе в июле 1942 года. Командир полка подполковник Коломейцев кратко объяснил обстановку на участке. Положение сложилось тяжелое. В районе Семилук гитлеровцы форсировали Дон. Необходимо было уничтожить понтонную переправу противника.

На штурмовку вылетела четверка «илов» во главе с командиром звена старшим лейтенантом Герасимовым. К линии фронта подходили на бреющем полете. У самой переправы четверка штурмовиков взмыла вверх и развернулась для атаки. В этот момент к переправе подходили танки и войска противника. Фашисты, по-видимому, не ожидали нападения и вели себя самоуверенно.

— За мной! — скомандовал Герасимов и пошел в атаку. Зенитные орудия открыли плотный заградительный огонь. Александр нажал кнопку сброса, но результатов не увидел: его на миг ослепило, а потом лобовое стекло заплыло маслом.

— Повреждена маслосистема, — понял он и резко потянул ручку управления на себя. Выйдя из пике и набрав высоту, открыл форточку, чтобы осмотреться. В это время мотор зачихал, а через некоторое время совсем заглох. В кабине наступила зловещая тишина. Передав командование звеном Амелину, летчик начал планировать на свою территорию. Стрелка высотомера падала, земля неудержимо надвигалась своей могучей грудью. Правда, машина еще слушалась рулей, и это давало какой-то шанс на спасение.

Внизу промелькнула река Воронеж, за ней — свои. Теперь бы только удачно посадить тяжелый штурмовик. Справа по курсу увидел небольшую поляну, чуть не цепляясь за верхушки деревьев, успел довернуть машину. Вспоров брюхом землю, она как бы нехотя остановилась. Выбрался из кабины. Вокруг рвались снаряды. А впереди он увидел, как из окопов ему махали руками наши солдаты. Летчик мигом перебежал полосу огня и оказался в объятиях пехотинцев.

Вскоре Герасимов добрался до своего аэродрома. Его товарищи, завершив тогда выполнение задания, успешно возвратились назад. Из сообщения воронежской газеты «Коммуна» следовало, что при разгроме переправы противника летчики подожгли десять фашистских танков, уничтожили 79 автомашин с пехотой и боеприпасами.

Вскоре командиром авиаполка был назначен майор С. Х. Марковцев. Все опытные штурмовики из звена Герасимова стали командирами звеньев. На их место пришли молодые, еще не обстрелянные летчики. Будучи к тому времени опытным командиром, Герасимов знал, что научить мастерству молодых можно только постоянными тренировками и личным примером. Такой метод его никогда не подводил. Новички, как правило, быстро становились настоящими воздушными бойцами.

Кстати, на личном примере А. И. Герасимов впоследствии воспитывал и своих сыновей. Когда старший Александр служил в рядах Советской Армии, то часто читал в отцовских письмах: «...Не под-

веди отца. Будь достоин высокого звания воина». Сын поначалу писал, что солдатская служба обыденна, нет в ней никакой романтики: подъем, физзарядка, учения, наряды... Негде проявить себя. На войне, мол, дело иное. А. И. Герасимов ответил сыну: «Романтика, геройство не существуют обособленно от повседневной жизни, от того как служишь. Дисциплина и смелость тесно связаны между собой. Будь таким, чтобы о тебе товарищи могли сказать: с ним пойду и в огонь, и в воду...»

Именно такими растил А. И. Герасимов в военное время летчиков. Однажды во главе своего молодежного звена он вылетел для атаки вражеской танковой колонны, сосредоточенной на берегу Дона. Четверка штурмовиков под прикрытием тумана без помех перелетела линию фронта. А когда вышли к цели, видимость стала нормальной. Командир звена рассчитал точно. Среди раскинувшегося внизу леса мелькнула просека, по которой двигались фашистские танки, бронетранспортеры, автомашины с солдатами. Герасимов дважды выводил своих летчиков в атаку. Загорелся танк, взрывом реактивного снаряда снесло башню «фердинанда», машины поползли друг на друга, фашисты разбегались и падали, сраженные огнем штурмовиков.

Внезапно из-за леса вынырнула стая «мессершмиттов». В то время на «илах» еще не было стрелков, и фашистские истребители норовили пристроиться им в хвост. Герасимов приказал замкнуть оборонительный круг, однако одному «мессеру» все же удалось повиснуть на хвосте машины Джакупова. Командир понял, что молодому летчику грозит гибель и, круто развернув штурмовик, ринулся навстречу фашисту. Самолеты сходились лоб в лоб. На миг Герасимов вспомнил небо Испании, темно-зеленый И-15, стремительно идущий на «мессера», победный залп «чатоса».

— Да, я ношу имя того героя, и я должен оправдать его!

В самый последний момент фашист не выдержал и взметнулся вверх. В прицеле штурмовика мелькнуло брюхо «мессера». Александр нажал на спуск. Герасимов видел, как задымивший вражеский самолет накренился на крыло и, войдя в штопор, рухнул вниз.

Звено штурмовиков, успешно выполнив задание, без потерь возвратилось на аэродром.

Позже Герасимов узнал, что фашистскому летчику удалось выброситься с парашютом и его взяли в плен. На его груди висели два железных креста. Один (по его словам) — за Испанию, другой — за участие в боях в России. Когда гитлеровец узнал, что его сбил летчик-испанец, то схватился за голову: «Боже мой! Ирония судьбы! Ведь крест за Испанию я принимал из рук самого фюрера!»

К этому времени Герасимов был награжден орденом Красного Знамени. А вскоре друзья поздравили его, теперь уже капитана, с новой наградой — орденом Отечественной войны и с назначением командиром 1-й эскадрильи.

В жестоких воздушных боях под Сталинградом Герасимов был ранен. В тот раз на штурмовку танковой колонны противника группу повел командир полка майор Марковцев. Достигли цели. Первый и второй заходы прошли успешно. Внизу пылали танки, на дороге создалась пробка. На третьем заходе Герасимов только склонился над прицелом, как голову обожгло, в глазах потемнело. Ведущий сразу заметил, что с «восьмеркой» что-то стряслось, и приказал Александру выйти из боя. На подходе к аэродрому у него стало притупляться сознание. С земли заметили: машина то валится на крыло, то клюет носом — и с тревогой ждали посадки. Но у самой посадочной полосы штурмовик выравнялся и плавно покатился по земле. Когда друзья подбежали к самолету, Герасимов был без сознания. Но он недолго лечился и вскоре снова повел свою эскадрилью в бой.

●

В один из морозных зимних дней коммунисты эскадрильи приняли Александра Герасимова в ленинскую партию. Он, бывший член компартии Испании, занял достойное место в рядах Коммунистической партии Советского Союза. Это знаменательное событие придало ему новые силы в борьбе с ненавистным врагом....

Из наградного листа: «30 января 1943 года ведомая капитаном Герасимовым шестерка штурмовиков налетом на ж. д. станцию Шахты (Сталинградский фронт) уничтожила два воинских эшелона противника». Вскоре на его груди засверкал орден Александра Невского.

После разгрома гитлеровской армии под Сталинградом враг начал откатываться на запад. Преследуя его со своим полком, А. И. Герасимов сражался в небе над Карпатами, участвовал в освобождении Польши, Чехословакии. Свой боевой путь закончил в Праге...

Однажды школьники пригласили Александра Ивановича в клуб Перелешинского сахарного завода Панинского района на вечер интернациональной дружбы. Они с интересом слушали рассказ ветерана о войне, о боевых товарищах. С восторгом рассматривали на его груди боевые награды: два ордена Красного Знамени, столько же орденов Отечественной войны, Александра Невского. А Гену Карпова заинтересовал Большой чехословацкий крест «За храбрость». А. И. Герасимов рассказал, как выполняя свой интернациональный долг, советские летчики сражались за свободу дружественной страны...

Шла весна победного сорок пятого. Наши войска заканчивали разгром фашистов в Чехословакии. Приказ поступил неожиданно: вылететь в район города Моравска-Острава, подвергнуть штурмовке высоту, на которой укрепились гитлеровцы, и тем самым обеспечить успешное продвижение наших войск. Сложность заключалась в том, что район действий был мало известен, а на подготовку времени не оставалось. Поэтому в группу включили самых опытных летчиков из руководящего состава полка: командиров эскадрилий, звеньев, штурмана (им был в то время Герасимов). Повел группу Марковцев (Степану Харитоновичу впоследствии было присвоено звание Героя Советского Союза).

Не сразу удалось выйти на цель. Но вот внизу та самая высота, изрезанная траншеями и напичканная огневыми точками. Командир наземных войск просил как можно дольше продержаться над ней. Делая заход для атаки, командир полка приказал: «Из пулеметов стрелять короткими очередями, бомбы и «эресы» использовать по одному». Завидев штурмовики, фашисты бросились в укрытия. Герасимов нажал кнопку сброса над плохо замаскированными противотанковыми пушками.

— Молодец, Саша! Так их! — похвалил Марковцев.

Выходя из пике, Герасимов увидел цепи наступающих советских войск. Они приближались к обрабатываемой летчиками высоте. Поступила команда перенести огонь на вторую и третью траншеи. Фашисты беспорядочно отстреливались. Ни одна трасса зенитных установок не достигла цели.

Группа штурмовиков без единой царапины возвратилась на аэродром. Это был последний из 119 боевых вылетов А. И. Герасимова за время Великой Отечественной войны.

В мае 1972 года в Воронеже встретились ветераны второй воздушной армии. На воронежском фронте она получила боевое крещение. Сколько боевых друзей увидел в те дни А. И. Герасимов!

Ветераны вспоминали товарищей, павших в воздушных сражениях с врагом. Геройски погиб под Сталинградом лучший друг Герасимова Арсений Сидельников (Анселимо Сепульведа). Он врезался на своей горящей машине в танковую колонну врага. Выручая из беды товарища, пожертвовал жизнью командир эскадрильи капитан Гуляев. Не смогут уже встретиться с друзьями Джакупов, Савченко, Макаров и десятки других. Но их помнят, о них рассказывают детям, внукам те, кто остался в живых.

Время наложило на всех свой отпечаток. У каждого сложилась своя послевоенная судьба. В 1947 году ушел в запас Александр Иванович Герасимов. Поселившись в воронежском селе Садовое, он длительное время работал начальником автоколонны местного сахарного завода. За трудовые успехи награжден орденом «Знак Почета». Александр Иванович с женой Марией воспитали большую дружную семью. В феврале 1974 года «Правда» в статье «Корсуньское кольцо» сказала немало теплых слов о «русском испанце» Герасимове, о том, что сейчас у него «семь орденов, семь медалей и семь... детей».

●

Необычной судьбе этого человека посвящена одна из глав книги дважды Героя Советского Союза, генерала армии П. И. Батова «По дорогам славы отцов». Посылая книгу Александру Ивановичу, П. И. Батов сопроводил ее надписью «Боевому соратнику, интернационалисту, Александру Ивановичу Герасимову (Альфонсо Гарсиа) на добрую долгую память от автора».

Сейчас А. И. Герасимов живет в Липецке, продолжает вести большую военно-патриотическую работу, отмеченную многими грамотами, благодарностями, в том числе в приказе командующего войсками ордена Ленина Московского военного округа. Он рассказывает молодежи о прошлом во имя будущего, во имя свободы и счастья всех народов, борьбе за которые посвятил свою жизнь.

Н. КРИВОШАПОВ



У памятника М. М. Расковой в Тамбовском высшем военном авиационном училище летчиков.

1975 год — МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГОД ЖЕНЩИНЫ

имени МАРИНЫ РАСКОВОЙ

Встреча с молодостью своей волнует всегда. Вот улетишь из дома, пути-дороги уведут подальше от родного порога, а память нет-нет, да и возвращает тебя в места тревожной юности. Минуют годы, летят десятилетия... И вдруг однажды окажешься в близкой сердцу деревушке, на берегу затерявшейся в плакучих ивах речки, и что-то тревожное, волнующее подкатывает к сердцу...

Нечто подобное испытала я, побывав недавно в Тамбовском высшем военном авиационном училище летчиков имени Марины Расковой. Прошло почти 34 года с тех пор, как мы, восемнадцатилетние девчонки, покинули Энгельсскую военную школу пилотов (так тогда называлось училище). Под руководством Героя Советского Союза Марины Михайловны Расковой три женских авиационных полка за короткий срок закончили полную программу школы и получили право вылетать на фронт. Мы поклялись тогда до конца быть верными Родине, партии, народу. Мы сдержали слово!

Поезд приближался к Тамбову, а у меня перед глазами была та наша, давнишняя школа пилотов, ставшая родным домом, подарившая и мне, и боевым моим подругам умение не только летать, но и быть до конца преданными делу, которому служишь. Школа, научившая нас беззаветно любить небо, бороться за то, чтобы оно всегда было светлым, чистым, мирным. Каким-то оно стало, училище, воспитавшее 190 Героев Советского Союза, училище, в котором и сегодня растут настоящие мастера летного дела, верные славным традициям прошлого?

Семь дней провела я в училище, носящем дорогое имя прославленной и любимой в народе героини. Семь дней, насыщенных встречами, беседами, полетами. Семь дней, превратившихся в один огромный, волнующий, полный незабываемых впечатлений день. Поздно вечером, когда в современных, красивых домах училищного городка гас свет, а в высоком небе ярко светила луна, я открывала свой дневник и писала. Вот несколько отрывков из него.

ЧЕРЕЗ ГОДЫ, ЧЕРЕЗ РАССТОЯНИЯ...

Чем ближе к Тамбову, тем больше волнуюсь. Не отхожу от окна, стараюсь не пропустить ни одного деревца, ни одной опушки. Все кажется таким знакомым и незнакомым, удивительно родным. Вот и перрон. Меня встречают начальник училища, кстати, его выпускник, полковник Юрий Александрович Еремеев и заместитель начальника политотдела подполковник Владимир Васильевич Двойченко. Мы идем по территории городка. Аллея Героев, аллея курсантов, аллея Гастелло, памятник Марине Расковой, установленный здесь в 1971 году, к 40-летию училища, музей боевой славы. Рядом — словно город в миниатюре — корпуса жилых зданий, Дом офицеров, спортивный комплекс, магазины, детские учреждения... Как непохоже все это на то, что было раньше в Энгельсе во время нашей учебы! И как свято хранят здесь и умножают традиции героев. Это я почувствовала особенно остро после посещения музея боевой славы.

Здесь юноши словно прикасаются сердцем к великому подвигу, совершенному летчиками старшего поколения, здесь они не только узнают историю старейшего в стране военного училища, но и учатся быть такими, как их предшественники, здесь они постигают законы мужества, отваги, верности воинскому долгу.

Медленно шла я по аллее Героев, вглядывалась в лица, запечатленные на портретах — вот они, прославленные летчики-добровольцы интернациональных бригад республиканской Испании, участники боев на Халхин-Голе, с белофиннами... А вот снимки тех, с кем довелось вместе учиться и воевать, с кем пришлось пройти огненными верстами в лихую годину Великой Отечественной — Евгения Руднева, Екатерина Рябова, Мария Смирнова и многие, многие другие боевые подруги мои.

Я помню, как уже на 12-й день войны выпускник Энгельсской школы командир эскадрильи капитан Л. Михайлов направил израненный горящий самолет в скопление вражеских войск. Ему было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Более четырех тысяч выпускников школы встретили войну в частях действующей армии. Они летали на самолетах-разведчиках, штурмовиках, истребителях, бомбардировщиках, на самолетах связи и морской авиации. Они быстро освоили полеты на больших и малых высотах, бомбометание с пикирования, разгадывали тактику врага и наносили ему огромные потери. Да, отличные кадры готовила Энгельсская школа. Именно отсюда вышли и три женских авиационных полка, созданные по инициативе Марины Михайловны Расковой. Глубоко в сердце отдались слова ее волнующего призыва: «Дорогие сестры! Неизмерима наша ненависть к врагу. Непреклонна наша воля к победе. Неисчерпаемы наши силы, которые мы целиком отдаем Родине для борьбы с врагом... Настал час сурового возмездия! Встаньте в ряды борцов за свободу против... агрессора и насильника!»

И сотни женщин и девушек становились военными летчиками, штурманами, техниками, радистами, вооруженцами. Все они удостоены орденов и медалей, а двадцати восьми летчикам и штурманам присвоено звание Героя Советского Союза. Мы гордились тем, что вышли из стен Энгельсской школы пилотов, мы гордились тем, что мы — воспитанницы Марины Расковой. И, подойдя к памятнику ей, я тихонько сказала: «Здравствуйте, товарищ майор! Вот мы и снова встретились».

Да, прошли десятилетия, но память бережно хранит все, что дорого и свято. Сердце не может забыть, не имеет права. Более того, мы, ветераны, обязаны делиться своей памятью с молодыми воинами, с нашими преемниками. Так, как это делают в Тамбовском высшем. Особой любовью и уважением пользуются в училище ветераны-фронтовики. Кто из курсантов не мечтает, например, стать таким же мастером бомбовых ударов, как их преподаватель дважды Герой Советского Союза полковник В. В. Сенько? Прославленный штурман в годы войны совершил 430 боевых вылетов. Сейчас Василий Васильевич Сенько свои знания, богатый опыт передает будущим летчикам-инженерам. Когда же в училище из строевых частей приходят отзывы о выпускниках, он, как и другие ветераны-фронтовики, ревностно следит за успехами учеников. Ведь это по их боевым делам сверяют лейтенанты свои первые шаги в небе!

Полковник Сенько руководит школой юных космонавтов, которую окончили более шестисот человек. Там они получили путевку в небо — ведь многие из выпускников школы стали курсантами училища. И я знаю, как горды ребята тем, что их учитель — ветеран Великой Отечественной, прославленный герой...

Да, курсанты держат равнение на героев, хотят быть похожими на них. В училище ежегодно приходят хорошие отзывы. В частях довольны школой идейной закалки, уровнем летной подготовки, теоретическими знаниями, которые дает курсантам Тамбовское высшее. Пишут своим наставникам и сами выпускники-офицеры. Пишут и солдаты, проходившие срочную службу в стенах училища. В дни моего пребывания здесь пришло письмо от бывшего солдата училища, ныне Героя Социалистического Труда Виктора Алексеевича Шамшеева, письмо взволнованное, искреннее:

«...Я живу и работаю в Липецке, на сельскохозяйственной опытной станции механизатором. Родина наградила меня двумя орденами Ленина и Золотой звездой «Серп и молот». Всем, что я умею, чего достиг, я обязан родному училищу, его дружному коллективу... От всей души благодарю командиров за моральное воспитание, за ту военную требовательность, которую они мне привили, за ту отцовскую заботу, которую они вкладывают в воспитание воинов для защиты своего Отечества...» Это письмо было зачитано курсантами, так же, как и многие другие письма, которые ежедневно приносят в училище почтальоны.

...Присутствовала на партийном собрании. Оно было интересным, бурным. Много выступающих. Чувствуется, что курсанты глубоко изучают материалы XXIV съезда КПСС, постановления партии и правительства, живо интересуются внутренней и внешней политикой страны. Не могу не провести параллель — а ведь и мы в свое время так же обсуждали международные проблемы. Но насколько зрело, глубоко мыслят будущие летчики-инженеры! Да, современный курсант — это не только специалист летного дела, но и эрудированный всесторонне развитый человек.

Подполковник В. В. Двойченко подводит меня к алому полотнищу — Памятному Знамени ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР, которым училище награждено в честь 50-летия Великого Октября. На стене перед входом в учебный корпус золотом высечены слова: «За заслуги в деле защиты Советской Родины, высокие показатели в боевой и политической подготовке...» Памятное Знамя оставлено в училище на вечное хранение, как символ воинской доблести.

Я смотрела на Знамя и думала — вот она, связь между прошлым и настоящим, вот она, живая эстафета подвига, которая продолжается через годы, через расстояния...

ОТЦЫ И ДЕТИ

Как часто задумываемся мы над этими словами! И как радуемся, если сын или дочь пошли по нашим стопам, если достигли они поставленной цели, нашли свою высоту в жизни. И какое это счастье, когда сыновья продолжают дело отцов.

Я стояла у стенда с фотографиями, вглядывалась в знакомые по снимкам лица. Вот портрет Героя Советского Союза майора В. В. Землянского. Я смотрела на него, а в памяти возник август 1942 года.

...Донские степи покрыты коричневой травой, земля потрескалась от зноя.

— Товарищ майор! Вас срочно к аппарату!

В. Землянский прочитал: «части 4-й немецкой армии прорвались в районе 74 километра южнее Сталинграда... Все исправные самолеты поднять в воздух... Цель в квадрате № 15...»

Группу повел командир полка. Несколько раз поднимались штурмовики и наносили удары по врагу. На стоянке самолеты готовили не только техники, им помогали все.

Командир полка майор В. Землянский в тот день шел в четвертый боевой полет. Плавно двинулась со старта его машина. Самолет майора — первый, за ним второй, третий... Более десятка «Ил-2» поднялись в воздух.

Время шло медленно, минуты казались часами. Солнце припекало, было душно, но все собрались на старте и ждали возвращения группы. Послышался гул моторов. Уже ясно видны машины, но их на одну меньше, чем взлетело. От вражеского снаряда над целью вспыхнула машина командира полка. «Прощайте! Умираю за Родину!» — были последние слова летчика-коммуниста, бросившего свой горящий самолет на колонну фашистских танков. Майору Владимиру Землянскому посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза, его прах покоится на Мамаевом кургане...

— Здравствуйте! Подполковник Землянский.

Передо мной — высокий, широкоплечий летчик, Альберт Владимирович Землянский, сын героя. Он окончил это же училище, командует отличной эскадрильей, готовит военных летчиков, защитников мирного неба Родины...

Вдумчивый воспитатель курсантской молодежи заместитель командира эс-

кадрильи по политической части старший лейтенант Юрий Попов. Отец его, Николай Васильевич, заслуженный учитель РСФСР, в годы войны был артиллеристом, он — полный кавалер ордена Славы.

15 лет летчиком-инструктором училища был Николай Асонович Лозовой. Командовал эскадрильей. Сейчас он — заместитель начальника Тамбовского авиационно-спортивного клуба. На смену отцу пришел его сын — Леонид. Первоклассный летчик старший лейтенант Л. Лозовой умело передает летное мастерство курсантам. Он — член бюро партийной организации эскадрильи, отличный спортсмен-перворазрядник по волейболу, баскетболу, в команде училища дважды был чемпионом среди авиаторов округа по ручному мячу.

Да, сыновья продолжают дело отцов. Они свято хранят и приумножают их славу.

ПОЛЕТЫ

Кто из авиаторов не ждет с нетерпением дня полетов! Вечером меня предупредили: «Завтра — на аэродром. Будут полеты».

И вот я на аэродроме родного училища.

Полетами руководил подполковник В. Добров. Летали по кругу, в зоны, по маршрутам, на бомбометание. Летчики-инструкторы отрабатывали технику пилотирования и элементы боевого применения — все, что предстоит передать курсантам. На командно-диспетчерском пункте — четкий, размеренный ритм работы. Вместе с руководителем дежурный по связи, штурман, метеоролог, планшетист, представители различных служб, обеспечивающих полеты. Запросы, команды.

— 749, взлет!

— Вас понял.

— Эшелон...

С КДП видно, как на линии исполнительного старта дежурный механик проверяет подруливающие к взлетно-посадочной полосе самолеты. И бетонка отправляет их в полет и бережно принимает каждые 50 секунд.

Летчик не может смотреть равнодушно на уходящую с земли машину. Но, признаться, такой удивительной четкости, такого напряженного ритма аэродромной жизни я не ожидала увидеть и поэтому, естественно, тут же, на старте, высказала свое искреннее восхищение организацией полетов, мастерством летчиков-инструкторов. Начальник училища полковник Юрий Александрович Еремеев, который двадцать лет назад сам закончил его, подробно рассказал о системе планирования летной смены. Потом, подумав, назвал несколько фамилий и с гордостью добавил: «Настоящие мастера боевого применения, отличные инструкторы!». Фамилии эти я уже слышала: подполковники В. Антипов, И. Козлов, И. Самаринов, майоры В. Никулин, В. Ткачев, И. Матвеев, Г. Котляр, В. Филиппов, капитан В. Максимов. Это о них с уважением, какое бывает, пожалуй, только в авиации в отношениях учеников к своим учителям, рассказали мне курсанты училища — ленинский стипендиат Иван Коновалов, сын белорусского колхозника; фрунзенский стипендиат Генрих Масловский — паренек из рабочей семьи; сыновья летчика братья Александр и Евгений Чайковские.

Еще одна встреча. Она состоялась рано утром, после ночных полетов. Мой собеседник — старший лейтенант Леонид Лозовой. Трудное задание было у него, но он полностью выполнил программу и вот сейчас усталый, еще не остывший от ночного полета, ведет рассказ.

— Да, я служу в той же эскадрилье, которой когда-то командовал отец, — рассказывает Леонид. — Летать люблю. Представляете, в 18 лет я поднялся в небо на реактивном самолете. Это ведь счастье!

Я слушала военного летчика первого класса Леонида Лозового и думала: вот какая выросла у нас смена. Нет, не зря мы сражались за чистое небо. Его охраняют верные сыны, наследники наши...

Соревнуясь в честь XXV съезда партии за качественное выполнение задач, стоящих перед коллективом Тамбовского высшего, за новые высоты боевого мастерства, больших успехов в боевой и политической подготовке добились командиры подразделений офицеры И. Козлов, В. Бычков, майор Ю. Белоусов, Н. Рассказов, И. Тимашев. Более пяти лет удерживает звание отличной технико-эксплуатационная часть, где командиром подразделения капитан В. Пенцов. 86 процентов авиаторов ТЭЧ — специалисты высокого класса. Не удивительно, что в течение многих лет здесь не было ни одного случая отказа авиационной техники. ТЭЧ занесена в Книгу почета авиации Московского военного округа.

НОЧНАЯ ВСТРЕЧА

Завтра уезжаю домой. Грустно! Вновь прощаюсь с юностью своей.

В Доме офицеров состоялся вечер «Традиции отцов сохраним и умножим». Это был незабываемый вечер — выступали ветераны, командиры, политработники, курсанты, пионеры из подшефной школы. Ребята читали чудесные, взволнованные стихи, было много цветов, воспоминаний. Потом вместе с начальником училища Ю. Еремеевым, подполковником В. Двойченко, помощником начальника политотдела по комсомольской работе Н. Сусоровым мы долго ходили по городку и говорили... Молча постояли около памятника М. Расковой. Было очень поздно, когда я вернулась к себе и стала разбирать бумаги, которые мне дали в музее боевой славы. И вдруг... Письма, письма Марины Михайловны Расковой.

Я начала читать и не могла оторваться. Некоторые из писем я видела впервые. Они полны любви к близким, ненависти к врагу, веры в нашу победу.

...Началась война. Марине Расковой — слушательнице академии имени М. В. Фрунзе — было 29 лет. Мама Анна Спиридоновна и дочь Танюша уехали на Волгу, в далекий поселок Васильсурск. Брат Роман с первых дней был в действующей армии. А Марина Михайловна пока оставалась в Москве.

Отдельные фашистские самолеты ночами прорывались к столице. Когда налеты заставали майора Раскову дома, она спешила в штаб противовоздушной обороны. Она бежала, тушила пожары, оказывала первую помощь пострадавшим. А после отбоя снова шла домой, садилась за письменный стол и готовилась к занятиям в академии.

8 сентября она выступила на женском антифашистском митинге со страстной речью:

«Дорогие сестры! Неизмерима наша ненависть к врагу. Непоколебима наша воля к победе. Неисчерпаемы наши силы, которые мы целиком отдаем Родине для борьбы с врагом.

Советская женщина — это миллионы самоотверженных тружениц, которые днем и ночью на колхозных полях, на фабриках и заводах проявляют чудеса трудового героизма для ускорения победы над врагом.

Советская женщина — это сотни тысяч квалифицированных мастеров на гигантских заводах, где тысячами рождаются наши боевые самолеты, танки, пушки и пулеметы.

Советская женщина — это сотни тысяч автомобилисток, трактористок и летчиц, готовых в любую минуту сесть на боевые машины и ринуться в бой с кровожадным врагом.

Советская женщина — это сотни тысяч врачей, фельдшеров, сандружинниц, партизанок, которые на поле боя проявляют образцы стойкости и героизма, которые вместе со своими братьями и мужьями беспощадно громят ненавистного агрессора.



Валентина Ивановна Шаповалова — майор запаса, участница Великой Отечественной войны. После двух курсов института иностранных языков она попала на фронт, была переводчицей в разведотделе. Сейчас — преподаватель Московского высшего технического училища имени Н. Э. Баумана. Стихи пишет давно, и многие из них родились из воспоминаний о военных годах.

МОИМ ФРОНТОВЫМ ПОДРУГАМ

Нам пятьдесят. Не мало, в самом деле...
Иных уж украшает седина...
Но в День Победы мы помолодели
И, как в далекой юности, надели
Медали, боевые, ордена.

Средь нас есть летчицы, врачи
и санитарки,
Нас очень много — всех не перечесть,
И нам так радостно, что в битвах
прошлых жарких
И наша лепта маленькая есть!

Советская женщина — это тысячи ученых, изобретателей, конструкторов, которые неустанно работают для усиления мощи нашего вооружения.

Советская женщина — мать миллионов бессмертных героев. Она с материнским молоком привила своим сыновьям свободолюбие и преданность Родине.

Велика и грозна наша сила — сила советской женщины. Она целиком отдана Родине для победы...

Дорогие друзья наши в свободолюбивых странах! Настал час сурового возмездия! Встаньте в ряды борцов за свободу — против кровожадного агрессора и насильника! Враг будет разгромлен, победит правое дело!»

...В октябре 1941 года под руководством М. М. Расковой начали формироваться три женских авиационных полка. К этому периоду относятся выдержки из ее писем...

10 сентября 1942 г.

Дорогая моя мамочка!

Сегодня у меня вдвойне радостный день: я вылетела самостоятельно на самом современном скоростном пикирующем бомбардировщике — двухмоторном. Самолет этот совершенно изумительный, просто прелесть! Скорость у него огромная. Вооружена машина очень большим количеством прекрасного оружия. Летать на нем будем втроем. Экипаж у меня на славу, и ко мне они очень хорошо относятся. Так что воевать будем дружно и весело. Большая честь и счастье воевать, имея в руках такую сложную современную боевую технику. Сам вылет оценен начальством на отлично. Вылетела я на этом волшебном самолете с большой охотой и вполне уверенно.

И вот, после такой большой радости, пришла я в свой штаб и застала твое дорогое, ласковое письмо с поздравлением с прошлым вылетом на самолете. Это совпадение было особенно изумительно. Пока от меня дошло письмо, что я вылетела на новом самолете, и ты мне на него ответила, я уже успела вылететь на более новом и сложном.

Письмо твое меня очень обрадовало. Я рада, что вы обе здоровы, что все у вас в порядке...

Целую тебя и Танюшу крепко.
Любящая тебя Марина.

5 декабря 1942 года.

Дорогая мамочка! Вот мы уже 5 дней, как начали новую жизнь. Расстались со своим насиженным местом и двинулись в путь. Теперь, наверно, так до конца и будем менять место своей жизни. Стали жить по-походному. Все те, хоть маленькие удобства, которые мы сумели создать себе на старом месте, уже забыты. Началась жизнь по землянкам, занесенным снегом, сон в одежде, умывание снегом и т. д. Все это мы переносим легко, т. к. готовили себя к этому и даже ждали дня, когда начнем наконец жизнь, которую ведут сейчас все наши братья по оружию. Если раньше мы чувствовали себя учениками, то теперь каждый — уже законченный воин и по духу, и по знаниям, и по умению мужественно переносить все трудности военной походной жизни...

Народ у меня чудесный: молодой, смелый, веселый и очень преданный. Никогда не унывают. Я их очень люблю. Как могу, стараюсь улучшить их жизнь, хотя это сейчас очень трудно. Суровая у них молодость. В их годы мы не знали того, что они сейчас. Чудесный народ! Ни одной минуты не задумываясь, они готовы жизнь свою отдать за Родину. И все это горячо, от сердца, по-молодому.

Машины свои любят и никогда не ропщут, как бы трудно ни было. Я люблю их за это. Они дружные. Мой приказ для них — закон. Любые приказания выполняют дружно, весело, с радостью. Ну, уж, как скажешь — «отдых!», тут и песни, и пляски, будто и не работали, и не устали, с ними сама молодеешь на 10 лет. Вот и тут: сидят в землянке, снег валит, видимости никакой нет, двигаться дальше нельзя. С утра машины свои «вылизали», думали — погода улучшится. А вот сейчас пришли в землянку, хоть и замерзли, а веселые. Говорят: «ну, ничего, завтра погода будет».

Снегу принесли, в печке растопили, согрели и по очереди головы моют, а другие занимаются, карту изучают, где будем врагов бить. Я же могу, наконец, написать тебе письмецо. Сижу у печки, тепло, ноги сохнут и на душе хорошо. Вот и пишу тебе. А то в постоянной заботе и суете, нет ни минутки свободного времени.

Если завтра погода будет, то дальше все двинемся. А там, на новом месте, снова будет много хлопот и о машинах, и о людях. И так все время. И все же счастлива я, дорогая мамочка, как никогда. Когда прохожу утром стоянку своих машин, то такое счастье испытываю: красивые, мощные они, много их, прямо сила! И всему этому я хозяйка. По взмаху моей руки одновременно запускаются все моторы и по моей воле, все мгновенно поднимаются в воздух, собираются в боевой строй и летят за мной туда, куда их поведу. Это большое счастье — видеть наше мощное оружие, которое таит смерть нашим врагам. Это не все переживают такое счастье.

Милая мамочка, еще мечтаю я, хоть на часок попасть домой. Может быть, вызовут меня в Москву, тогда увижу вас, мои дорогие. Плохо, когда нет от вас писем. Но скоро, наверно, будет у нас почтовый адрес. Тогда напишу. Целую тебя и Танюрочку крепко-крепко.

Любящая тебя Марина.

23 декабря 1942 г.

Дорогие мои мамочка и Танюрочка!

Пользуюсь случаем, что Катя Мигунова едет в Москву, посылаю вам с ней привет и тысячу поцелуев. Долетели до аэродрома благополучно. Все у нас в порядке. Теперь будем ждать погоды, чтобы всем вместе лететь дальше. Обо мне не беспокойтесь. С Катей я послала ключ от нашей квартиры, который улетел со мной, в моем кармане. К счастью, есть случай возвратить его вам.

Если можете, то пришлите с Катей письмецо. Вот видите, я не заставила ждать весточки от себя. Будьте умницы, мои дорогие. Берегите свое здоровье... Целую вас, мои милые, крепко-крепко...

Горячо любящая вас ваша дочка-мама Марина.

●

Это было последнее ее письмо. Я узнала о ее гибели на Северо-Кавказском фронте, когда наш женский комсомольский авиаполк ночных бомбардировщиков вместе со всеми войсками перешел в наступление. Привезли центральные газеты. Я взглянула на полосу «Правды» и... не поверила своим глазам. Марины Михайловны не стало. Больно сжалось сердце... Экипажи нашего полка в ту ночь подвесили бомбы «За майора Раскову».

5 января 1943 года полк, которым она командовала, дал торжественную клятву: «Марины Расковой нет больше с нами, но торжественно обещаем, что не посрамим ее славы. Мы доведем ее дело до конца».

Читая письма нашего наставника и воспитателя в последнюю ночь в Тамбовском высшем военно-авиационном училище летчиков имени М. Расковой, я вспомнила ее слова, обращенные к нам при формировании женской авиационной части:

— Мы должны завоевать доверие. Наш лозунг: в боевой работе никаких послаблений, никаких скидок! Что может мужчина-пилот, то сделаем и мы... В трудный для Родины час собрал нас ЦК комсомола. Оправдаем его доверие. Оправдаем доверие партии! Будем достойными воинами...

Да, доверие Марины Михайловны, доверие Родины, партии и комсомола ее воспитанницы из трех женских авиационных полков оправдали с честью. Двум женским авиаполкам было присвоено звание гвардейских и все они награждены боевыми орденами. С честью пронесли они свои боевые Знамена до полной Победы.

Так уж вышло, что после окончания летной школы мне не довелось побывать в ней. Но вот приехала — встретили, как давние знакомые, друзья — и словно не расставалась с небом, которому отдала восемнадцать лет жизни.

Несколько дней, которые провела в училище, пролетели мигом. Прощаясь перед отъездом с родной школой, носящей имя нашего воспитателя и наставника — Марины Расковой, подошла к памятнику. Долго смотрела на близкие, красивые и мужественные черты лица. Кажется, вот улыбнется сейчас по-особенному, как умела улыбаться только одна она, и скажет: «Ничего, девчата, главное — смелее. Все будет хорошо!..» И хоть снова в небо...

Марина ЧЕЧНЕВА,
Герой Советского Союза

...Когда на бой с ордою оголтелой
Поднялся весь советский
наш народ,
Десятиклассницами, в скромном платье
белом
Вошли мы в сорок первый
страшный год.

Мы Родине помочь стремились делом:
— Нам мало лет, но ведь война не ждет!
Тащили раненых под вражеским
обстрелом
И за ручной ложились пулемет...

Колонны танков мы бомбить летали,
В тылу врага на связь,
в разведку шли,
Своих друзей, любимых мы теряли,
Плечо к плечу с парнями
мы шагали
И, как ребята, плакать не могли.

Тяжелый груз свалился
нам на плечи:
Кем только ни были девчонки на войне!
Но знала каждая: кому-то будет легче,
Когда еще труднее будет мне.

И в мирной жизни нелегко нам было:
Шикель на ватники сменить
успев едва,
Все, что война
недавно разорила,
Мы поднимали,
засучивши рукава.

А после дети —
новая забота,
Но жизнь свою не мыслим мы иной,
И пусть о том иначе судит кто-то,
А мы
гордимся нашей сединой.

Заслуженный мастер спорта СССР Лидия ЛЕОНОВА

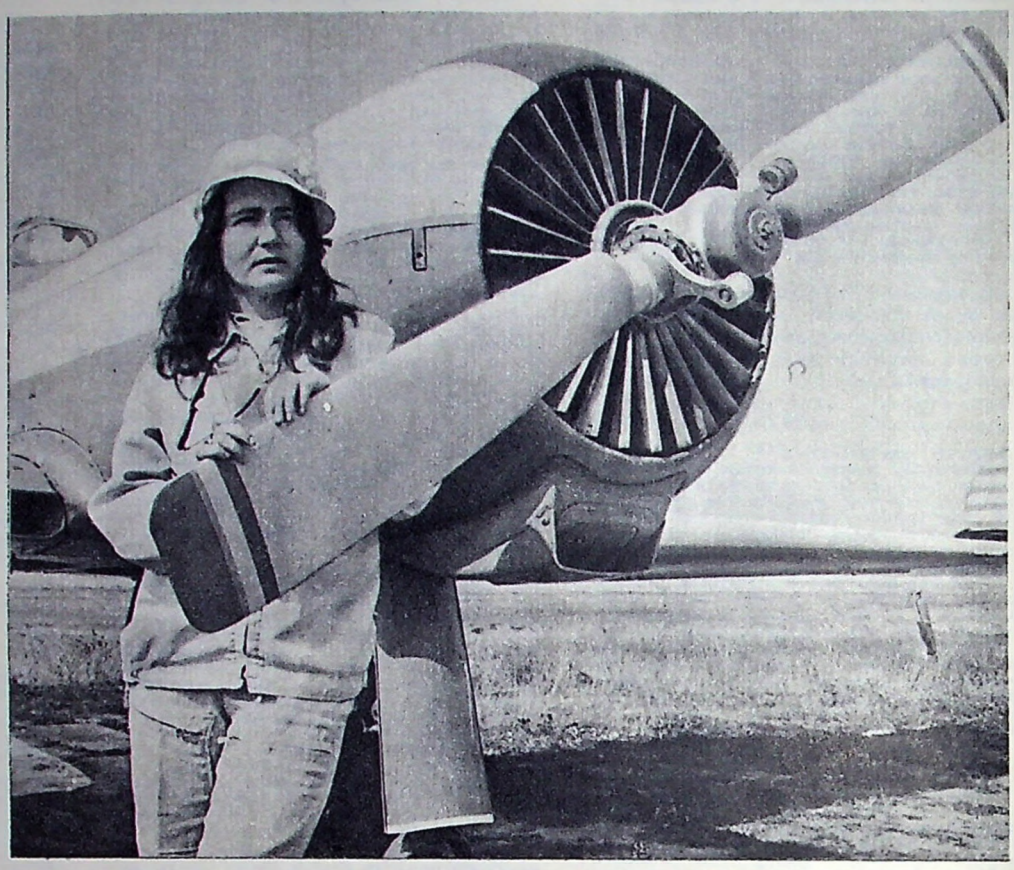


Фото В. ТИМОФЕЕВА

НЕБО НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Тула. Аэродром ДОСААФ СССР. Более двухсот тысяч жителей города прибыло сюда на открытие VI Спартакиады народов Российской Федерации.

— Внимание, внимание! — говорит диктор. — В небе вы видите самолет Як-18ПМ. Индивидуальный пилотаж демонстрирует член сборной страны, неоднократный призер международных соревнований, заслуженный мастер спорта СССР Лидия Леонова.

Все устремляют свой взор в голубое небо. Легко, непринужденно спортсменка выполняет одну фигуру за другой. Зрители награждают ее аплодисментами.

А началась мечта о полетах с детства. Ветер сгибал кусты ивняка. Лида, тогда еще школьница, запрокинув голову, стояла у «Большого камня» и смотрела в небо, откуда доносился рокот пролетающего самолета. Синее, оно, казалось, вбирало в себя раннюю апрельскую зелень леса. Красивую Мечу — широкую и полноводную в этих местах, у деревни Лаврово, где Лида родилась и где проходило ее детство.

Лида и теперь часто вспоминает тот самолет, «Большой камень», родную деревню, где и поныне стоит кирпичный родительский дом. Там выросли все они девять детей. Дом выходит окнами на солнце, вокруг — большой тенистый сад с огородом, куда часто забиралась непутевая коза Наташка. С Лидой они были самые лютые враги, потому что коза все вытаптывала на огороде и вообще вела себя вызывающе. Всю весну и лето Лида копалась на грядках, помогала родителям, сажала, поливала, колодец был далеко, пока донесешь ведро с водой — дух вон, а тут... коза. Лида брала ее за рога и боролась с ней. Иногда коза выигрывала поединки, и тогда девочке приходилось подкарауливать ее, чтобы взять реванш.

Летними вечерами Лида со своими сверстницами уходила к «Большому камню». Иногда разжигали костер, усаживались вокруг, и кто-нибудь начинал рассказывать страшные истории. Будто во времена нашествия татар в здешних местах захоронили какого-то князька. Сто взмыленных лошадей приволокли на деревянной колеснице огромную плиту. Три дня и три ночи поднимали и укладывали ее...

Рассказывали, что у места погребения под плитой ночами будто бы слышался гул голосов, звон мечей и стоны. А тут иной раз филин прокричит в лесу. Жутко станет. Лида вначале страшилась этих рассказов. Но однажды ночью решила с подружкой сходить туда. Они подошли к «Большому камню», прислушались. Подружка постукивала от страха зубами.

— Ты что, боишься? — решительно спросила ее Лида. — Нет тут ничего. Камень и камень.

Пролетели годы, отшумели детские голоса, позади осталась школа. Летом шестьдесят третьего года Лида налегке, с небольшим чемоданчиком, приехала в Тулу.

Вечерело. Надо было подумать о ночлеге. Отыскала землячку Машу Пономареву. Встретились, обрадовались. Маша помогла устроиться на квартиру, а потом и на работу: Лида стала штамповщицей. Как-то в свободное время она надела свое лучшее платье и отправилась в аэроклуб.

Робко открыла дверь, медленно поднялась на второй этаж. Навстречу ей из штурманского класса вышла миловидная женщина в синем комбинезоне.

— Скажите, — застенчиво спросила ее Лида, — как поступить в аэроклуб?

— Поздновато пришла, милочка, набор закончен.

Лида растерянно остановилась и оглянулась по сторонам. На высокой стене круглого зала между входных дверей в классы висели портреты Героев Советского Союза — воспитанников Тульского аэроклуба.

Она подошла ближе, остановилась перед фотографией Валентины Гризодубовой и как-то сразу, с приливом бодрости вспомнила сказанные ею в выступлении по радио слова: «Боритесь за свою мечту».

Лида стала ходить в клуб все чаще и чаще. Наконец, начальник штаба Петр Дмитриевич Данилов сказал: «Пиши заявление. Пройдешь медицинскую комиссию, а там посмотрим...».

На первое занятие Леонова прийти не смогла — работала во вторую смену. Обратилась за помощью к Данилову. Петр Дмитриевич написал бумагу на завод. Помогла. Правда, помощник начальника цеха поворчал немного, да махнул рукой:

— Ладно, летай. Только, гляди, не падай...

Начались занятия. Не верилось, что пройдет время и она научится летать. Трудновато давалось изучение двигателя. После работы долго просиживала над учебниками, от руки на чистом листе бумаги вычерчивала эскизы, на выносных линиях проставляла номера деталей, а

внизу обозначала их наименования и назначение.

Весной сдала зачеты. Осталась позади и наземная подготовка, проходившая на аэродроме. Здесь ей нравилось решительно все: и широкое ровное поле, и воздух, настоенный травами, и запах бензина. Инструктором у нее оказалась та самая женщина, к которой обратилась, чтобы узнать, как поступить в аэроклуб. Это была Галина Алексеевна Карпова.

В день первых полетов она молча и, казалось, недовольно наблюдала, как Леонова садилась в кабину, застегивала ремни, потом села сама. Лида волновалась оттого, что сейчас, через минуту-другую, поднимется в воздух.

Двигатель еще не был запущен, но приборы уже включены, и Лида услышала в наушниках чуть насмешливый голос инструктора: «Ну, уважаемая, запомни: то что простят мужчине, никогда не простят женщине». Лида не впервые слышала этот афоризм Галины Алексеевны. В нем была большая доля правды: не простят потому, что на аэродроме большинство мужчин, а мнение большинства — это мнение коллектива. Запомнился и второй афоризм: «Не тот летчик, который летает без ошибок, а тот, который сам их исправляет».

Дана команда к запуску. Нажата кнопка, и винт сначала медленно провернулся, потом резко ускорил вращение и превратился в сверкающий прозрачный диск.

Лида, сосредоточенно всматриваясь в приборы, ждала того момента, когда самолет, повинуясь ее воле, сорвется с места и пойдет вдоль ровной взлетной полосы.

Она ощутила внезапный восторг, но ее прервал голос инструктора.

— Газом резко не работай, следи за горизонтом.

...Когда зарулили на стоянку и вышли из самолета, Лида по-уставному доложила.

— Товарищ инструктор, курсант Леонова полет закончила, разрешите получить замечания.

— Неплохо, Леонова, неплохо... Только надо меньше любоваться природой. Летное дело — прежде всего работа, а не прогулка. Ясно?

Настал долгожданный день, когда Лиде разрешили вылететь самостоятельно.

Погода была тихая, солнечная, и это придавало необыкновенному дню особую праздничность. Ночью прошел дождь и прибил пыль на взлетной полосе.

Все, кто был на аэродроме, смотрели, как уверенно закрыв фонарь, Лида запустила двигатель и вырулила к линии старта. Сколько было вокруг знакомых, близких глаз и сколько сдержанных одобряющих улыбок!

— Земля! Я — звезда. Разрешите взлет.

— Звезде взлет разрешаю, — сказал руководитель полетов. Лида медленно дала газ и стремительно начала разбег. А когда самолет оторвался от земли, ощутила его легкость и оглянулась назад. Кабина инструктора была пуста. Она в воздухе... Ею овладело то состояние приподнятости, которое побуждало петь, кричать, хлопать в ладоши. Но она понимала всю ответственность этих минут и была сдержанна.

Когда приземлилась, к ней подошли Владимир Михайлович Попов и Галина Алексеевна. На почтительном расстоянии приветствовали аплодисментами друзья.

— Ну, в добрый путь Леонова, — сказал Владимир Михайлович. — Теперь вы летчик. Не первоклассный, но летчик.

Галина Алексеевна также поздравила с первым самостоятельным вылетом, оглядела с головы до ног — не удержалась от замечаний.

Наступили долгие дни тренировок. Они отнимали много сил и времени. Занимался со спортсменами тренер Вениамин Александрович Абрамов. Спустя два года после того, когда Лида поступила в аэроклуб, ее как перспективную летчицу пригласили на учебно-тренировочные сборы по переучиванию на обратный пилотаж.

С первого же ознакомительного полета она убедилась, что обратный пилотаж от прямого отличается не только сложностью техники выполнения фигур, но и физиологическим воздействием на летчика, а также пространственной ориентировкой.

Это требовало усиленных дополнительных занятий по физической и теоретической подготовке.

Теперь большую часть свободного времени она проводила на спортивной площадке. Чтобы лучше выдерживать отрицательные перегрузки, тренировала брюшной пресс, стояла на руках, висела на турнике вниз головой. Словом, готовилась добросовестно, но на первых зачетных соревнованиях серьезных успехов не добилась. Наконец, на зональных соревнованиях выполнила нормативы мастера спорта. Это была первая ступенька к высшему мастерству пилотажа.

В том же 1966 году Лида осуществила и вторую свою мечту — поступила в центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ, а через два года получила диплом летчика-инструктора. Вскоре была зачислена в сборную команду страны по высшему пилотажу.

Первым ее тренером в сборной была Маргарита Николаевна Кирсанова, требовательная не только к спортсменам, но и к самой себе. Она подолгу, настойчиво и терпеливо «возилась» с каждым спортсменом, близко принимала к сердцу их неудачи.

— Вот смотри, как надо делать, — говорила она, стремясь показать все в полете.

Опора сборной — это ведущие мастера высшего пилотажа: Мартемьянов, Пименов, Егоров. К ним обращались за помощью молодые.

У Мартемьянова Лида училась упорству и неутомимости на тренировках и тому, как должен готовить себя спортсмен к полетам. Будучи капитаном и парторгом сборной, он задавал тон во всем.

Владимир удивительно тонко чувствовал «дыхание» команды, всегда приходил на помощь товарищам, был правой рукой тренера.

Присматриваясь к нему, Лида удивлялась его работоспособности и как-то заговорила об этом.

Вскинув на нее вдумчивые глаза, он сказал: «Так и надо, Лида. Только так, до седьмого пота. А он потом отдаст тебе все. Трудно, конечно, но мы же члены первой команды страны. На нас равняются остальные».

Эти слова выдающегося летчика запали в душу. И она старалась тренироваться, не жалея сил.

В начальной стадии подготовки к чемпионату мира, как и требовалось, отрабатывала технику выполнения каждой фигуры, потом из них составлялись связки по пять, десять фигур и так до полного комплекса.

За день приходилось делать по 130—140 фигур прямого и обратного пилотажа. И все это в определенное время, в ограниченном пространстве, установленной очередности, соблюдая требования эстетики и успевая следить за воздухом, приборами и правильной эксплуатацией техники.

«Летать» нужно было и на земле с макетиком в руках. Запоминалось каждое положение рулей. Разучивались новые сложные фигуры: отрицательные бочки, «колокол», бочки на вираже...

Любой полет наблюдался с земли. Все замечания записывались на магнитофонную ленту и потом тщательно анализировались.

А когда что-то не получалось, на помощь приходили тренер, подруги по сборной: Любовь Немкова, Людмила Мочалина, Валентина Голдобина. Часто Лиде помогал Игорь Егоров. Обычно они усаживались где-нибудь в сторонке, на аэродроме, и он, посматривая то на нее, то на летящий самолет, говорил, что Лида сделала «на уровне», а что надо еще «дошлифовать», от чего следует отказаться, что принять «на вооружение».

Так она накапливала опыт, повышала мастерство пилотирования. К чемпионату страны шестьдесят восьмого года пришла отлично подготовленной не только тактически, но и физически. Это помогло ей по двум упражнениям занять первые места.

Постоянный успех сопутствует Леоновой на международной арене. В 1970 году она — чемпионка мира на VI чемпионате в Англии, в 1971 — абсолютная победительница товарищеской встречи спортсменов-летчиков социалистических стран, в 1972 — чемпионка мира на VII чемпионате во Франции и бронзовый призер международных товарищеских соревнований в Чехословакии. Четыре золотых медали Лидии Леоновой были вручены на товарищеской встрече спортсменов-летчиков в Германской Демократической Республике в 1973 году, пять — в Венгрии в 1974 году.

Восьмые международные соревнования спортсменов-летчиков стран социалистического содружества состоялись недавно в Киеве. Наши девушки очень хорошо к ним подготовились. Спортивное соперничество было трудным и напряженным. Леоновой поначалу не везло. Однако она нашла в себе достаточно сил и в финальном упражнении вышла на первое место.

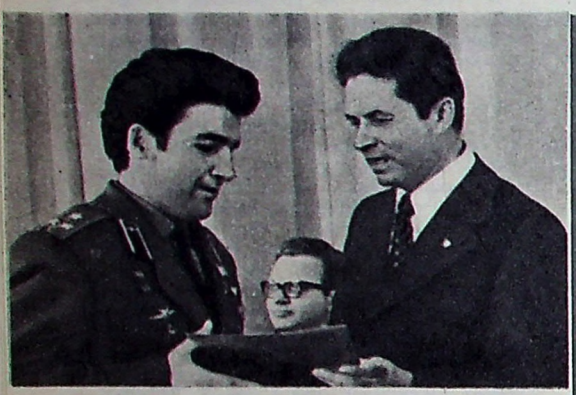
— Лидия Семеновна Леонова — зрелый спортсмен-летчик, — сказал тренер сборной команды страны по высшему пилотажу Касум Гусейнович Нажмудинов. — Ее мастерство, помноженное на высокие бойцовские качества, делают спортсменку достойным представителем нашей Родины за рубежом.

И у себя дома она — активный член оборонного Общества. Часто Леонову можно видеть в кругу молодежи, в школе или на заводе. Она — постоянный участник авиационных праздников, которые, кстати, в Туле стали традиционными. Лида была делегатом VI съезда Всесоюзного добровольного Общества содействия Армии, Авиации и Флоту. Так же, как она в свое время училась у старших, теперь к ней обращаются за помощью новички.

Лидия Леонова полюбила небо, полюбила авиационный спорт и полюбила навсегда, на всю жизнь.

В. ВАСИЛЬЕВ











Комсомол — космонавтам

Экипажи космических кораблей «СОЮЗ—18» и «СОЮЗ—19» в ЦК ВЛКСМ

В ЦК ВЛКСМ состоялась традиционная встреча комсомольцев с летчиками-космонавтами СССР. Гостями молодых патриотов были экипажи кораблей «Союз-18» и «Союз-19» — дважды Герои Советского Союза П. И. Климук, В. И. Севастьянов, А. А. Леонов и В. Н. Кубасов.

Героев космоса сердечно приветствовал первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е. М. Тяжельников, вручивший космонавтам высшие награды Ленинского комсомола—Почетные знаки ВЛКСМ.

Командир и бортинженер корабля «Союз-18» рассказали участникам встречи о своей более чем двухмесячной работе на борту станции «Салют-4», а экипаж корабля «Союз-19» — о совместном экспериментальном полете и стыковке в космосе с американским кораблем «Аполлон».

Отважные космонавты передали Центральному Комитету ВЛКСМ памятные вымпелы и комсомольские награды, побывавшие в космосе, для вручения их комсомольско-молодежным бригадам — победителям социалистического соревнования.

Большой группе комсомольцев космонавты вручили комсомольские билеты нового образца.

• • •

На снимках: вверху — экипажи кораблей «Союз-18» и «Союз-19» В. И. Севастьянов, П. И. Климук, А. А. Леонов, В. Н. Кубасов. Сверху вниз — Е. М. Тяжельников вручает награду П. И. Климуку; В. И. Севастьянов с космическим сувениром; А. А. Леонов и В. Н. Кубасов вручают комсомольские билеты нового образца.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Навстречу XXV съезду КПСС

ДВА РЕКОРДА В ОДНОМ ПОЛЕТЕ

Чемпионат Москвы по планерному спорту был в самом разгаре, когда при высшем накале страстей, погода, и без того отличная для парящих полетов, еще «немножко» улучшилась. Это «немножко» выразилось в том, что наш аэродром оказался в центре небольшого антициклона. И то, что это был молодой, развивающийся антициклон, означало наличие хорошей «кучевки» с сильными восходящими потоками и слабым ветром. Все складывалось к тому, что синоптическая ситуация — «рекордная», как у нас — планеристов принято ее называть.

У меня возникла идея выполнить попытку для установления рекорда скорости на 500-километровом треугольном маршруте. Собственно, за этим треугольником я «охотился» давно. Последний раз рекорд на «пятисотке» был обновлен орловцем Анатолием Ковалем в 1968 году и за последние годы я четыре раза пытался его улучшить, но мои старания кончались неудачей.

И во всех попытках на первом отрезке маршрута Плавск — Задонск время полета укладывалось строго в график — ни лучше, ни хуже. Затем начиналось улучшение погоды, путевая скорость возрастала и... на полпути но второму поворотному, где-то на траверзе г. Ливны, я попадал в «развал», что на нашем языке означает обширную область с плохими восходящими потоками или совсем без них.

На этот раз вопрос: лететь или не лететь также требовал размышлений. Во-первых, попытка означала неучастие в упражнении программы первенства Москвы, затем, как всегда, полной «планерной» метеоинформации (такой, какая бывает, например, на чемпионатах СССР) я не располагал — специальное метеообслуживание является пока пределом мечтаний для рядовых планерных клубов. У нас имелось лишь телефонное сообщение об общей синоптической ситуации в районе полетов. А такие специфические вопросы, как характер ожидаемой облачности, условия и сроки ее развития, характер восходящих потоков, наиболее благоприятное направление полета по метеоусловиям и т. д.— все это, за неимением данных радиозондирования приходится домысливать самостоятельно: на основании анализа вчерашних метеоусловий, мелких вечерних и утренних примет, опыта, интуиции и бог знает чего еще. И хотя достаточно полной гарантии на успех это не давало, все-таки чаша весов с решением «попытка» перевесила.

Ну что ж, лететь, так лететь, да причем все сводится к тому, что опять по «традиционному» злополучному маршруту!

Перед вылетом неожиданно встала еще одна проблема: лететь надо на двухместном «Бланике» с пассажиром на борту, а где взять пассажира? Все спортсмены участвуют в соревнованиях и на пассажирскую «должность» желающих нет. Тем более, насколько успешно сложится мой полет — вопрос открытый. Да и тому же, в этот день назначалось такое интересное упражнение, как 300-км треугольник.

Наконец, решился вопрос и с пассажиром. Судейская коллегия выделила одного из своих представителей — молодого инструктора-летчика нашего аэроклуба, выпускника Волчанского авиационного училища ДОСААФ Володю Ларькина. Он с радостью согласился — ведь для него это вообще первый большой полет по маршруту на планере.

В 10.00 начинает «вспыхивать» кучевка. Ждем, пока она хорошо сформируется. Взлетаем в 10.20. На высоте 800 м отцепляемся в потоке 1,5—2 м/сек. Вскоре высотомер показал 1100 м, перехожу к соседнему облаку — поток 2 — 2,5 м/сек. Набираю 1600 м — до кромки облака еще около ста метров. Итак, условия подходящие; впереди по маршруту просматриваются хорошие облака, можно стартовать.

Докладываю по радио для судейской коллегии о готовности к старту и разгоняю планер, чтобы набрать скорость. В 10.38 на высоте 1000 м (таковы правила) пересекаю стартовую линию, и многочасовой марафон начался.

В нескольких километрах за стартовой линией в потоке 2 м/сек добираю немного высоты — до 1500 м, чтобы сделать переход к виднеющемуся вдали «хорошему» облаку. Под ним планер тянуло вверх со скоростью 3 м/сек. Набираю 1600 м, выше — нет смысла, поток слабеет. И дальше пошла классическая планерная серия наборов высоты и переходов. Потоки 2,5—3 м/сек, иногда приходилось останавливаться и в двухметровом, когда предстоял длинный переход, а лучшего потока поблизости нет.

Проходит полтора часа. Пока скорость чуть меньше рекордной — на переходах иногда встречаются сильные нисходящие потоки. Определяю фактический ветер: слева, сбоку, около 10 км/час. Оснований для беспокойства пока нет; знаю, что после 12 часов погода должна улучшиться. И действительно, вскоре попадается первая гряда облаков, под которой удается пройти без снижения 10—12 километров. Теперь уже в потоках менее 3 м/сек нет смысла останавливаться. Рабочий диапазон высот 1800—1000 метров.

Прошло более двух часов, приближаемся к первому поворотному пункту. Километрах в двадцати от него удается «отцентрить» хороший поток — более 4 м/сек. Набор до высоты 2000 м — и далее по гряде почти без остановок и снижения до самого поворотного. На него мы вышли строго по графику — в 13.05, и на хорошей высоте — 1800 м. Объект съемки — мост через Дон в г. Задонске — под крылом. Фотографирую и — дальше на Косоржу.

Метеоусловия пока по маршруту отличные. Говорю своему коллеге, сидящему сзади: «Вот точно так же, Володя, складывался полет во всех предыдущих попытках, и после такой погоды у Ливен — всегда развал. Место как заколдованное». Но пока до Ливен километров 50. Летим дальше — погода великолепная. Дует попутный ветер. Потоки в 3 м/сек меня уже не устраивают. «Эффект гряды» удается использовать наилучшим образом. По пути гряды хорошие — длинные. Иногда проходим без остановки для набора высоты по 30—40 километров.

В эфире слышу работу соседей — орловцев: там тренируется сборная РСФСР. Судя по тексту радиообмена, они тоже летят по треугольнику 500 км, только на «Кобрах». Затем слышу голос Толи Коваля, который летит на «Бланике» и тоже не менее, чем на 500 км, причем по другому, чем «Кобры», маршруту. Значит — это тоже рекордная попытка. Запрашиваю его: «Что работаешь?». Он отвечает: «Дальность по треугольнику 520 километров». Графа в сетке рекордов: «Дальность по треугольному маршруту» введена ФАИ всего несколько месяцев назад, и у нас такая графа пока не заполнена. Мой полет также попадает под эту категорию — помимо скорости на треугольнике 500 км должна регистрироваться и дальность по треугольнику. Только в моем маршруте 508 км. Ну что ж, значит в этой части мы с моим старым орловским товарищем и соперником — конкуренты. Сообщаю Анатолию мое задание: «Лечу бить твой старый рекорд — скорость на 500». В ответ слышу: «Желаю удачи!».

Между тем, под крылом Русский Брод, на траверзе — Ливны. Признаков развала нет, погода отличная. Летим — как на самолете, почти не останавливаясь для набора высоты. Цепочки облаков расположены по отношению к маршруту весьма удачно, стрелка вариометра почти не опускается ниже нуля. Рабочий диапазон высот 2000—1500 м, потоки 4—4,5 м/сек. Подсчитываю путевую скорость: около 100 км/час. Правда, нам помогает попутный ветер (около 12 км/час), но все равно, для «тихоходного» «Бланика» это чрезвычайно высокая скорость.

Через полтора часа — в 14.38 мы уже на 2-м поворотном. Даже не верится. По маршруту пока не видно ни одной «каверзы» со стороны погоды, опережаем график почти на полчаса.

На юг от 2-го поворотного пункта погода заметно хуже — облака реже и мельче. Слышу сообщение Коваля, который полетел именно в этом направлении — на Белгород: «Вышел на чистое небо, потоков почти нет, возвращаюсь», а чуть позже еще одно — он уже заходит на посадку, просит самолет-буксировщик.

В нашем полете пока заминок нет. Идем в «ядре» погоды, потоки 4 м/сек, что часто встречаются гряды, ветер встречно-боковой, 12 км/час.

К 17 часам мы уже на рубеже долета, последний набор высоты (достаточно 1500 м) и через восемь минут — в 17.08 финишная линия остается позади.

Вылезаем из планера. Обычно такое предложение начинают с эпитета — «усталые». И чаще всего, для таких дистанций и задач он вполне уместен. Но на этот раз усталости почему-то нет, наоборот — ощущение необыкновенной легкости. И хотя работы на маршруте было, как всегда, достаточно, но этот более чем шестичасовой полет на сей раз прошел как бы «на одном дыхании». Время пронеслось как миг — так удачно сложилась метеообстановка, таков был эмоциональный настрой в продолжение всего полета.

Подходят судьи, спрашивают сколько километров в треугольнике, отвечаю: «Около 508». Уточняем скорость — почти 78 км/час! Это новый всесоюзный рекорд. Даже два — кроме скорости еще и дальность по треугольному маршруту.

Советские планеристы вместе со всем нашим народом готовятся достойно встретить XXV съезд родной Коммунистической партии. И я рад, что мне удалось внести свой скромный вклад в общий счет побед, посвященных этому знаменательному историческому событию.

Ю. КУЗНЕЦОВ,
мастер спорта СССР международного класса

Молодежи об авиационных профессиях

ВЕДУЩИЙ



Полковник Н. КУЧЕРЯЕВ
Фото Дм. ПЕТРЯЕВА

Старший летчик-инспектор ВВС полковник Николай Кучеряев * — хороший рассказчик, его можно слушать часами. Я встречался с ним не однажды, и каждый раз он непременно начинал разговор об авиации и полетах. Его мысли о летном труде, его богатейший опыт всегда интересовали меня и, на мой взгляд, могут быть интересны и полезны тем, кто собирается стать летчиком, посвятить свою жизнь авиации, армии.

Основная обязанность летчика-инспектора — проверка боевой готовности частей и подразделений, проверка техники пилотирования у летчиков. Он проверяет пилотов в простых и сложных метеоусловиях днем и ночью, при переходе от одного вида боевой подготовки к другому, более сложному, перед самостоятельным вылетом на новом самолете, после длительного перерыва в полетах, после допущенной предпосылки к летному происшествию. Если случилась такая беда, инспектор поневоле превращается в следователя. Тогда он обязан определить причину случившегося, степень виновности экипажа, наземных служб, командиров этого летчика. Для этого надо знать все тонкости авиационного дела. Больше того — быть психологом и педагогом. Ведь именно благодаря ему, инспектору, ошибка одного становится уроком для остальных.

Инспектору надо уметь летать на всех типах самолетов, которые есть в подопечных частях. Если в подразделения поступает новый тип самолета, одним из первых его осваивает инспектор. Научившись на нем летать, он передает свой опыт собратьям по профессии. К сегодняшнему дню, например, Николай Кучеряев помог освоить новую технику не одному десятку, а может и не одной сотне летчиков. Те, в свою очередь, учили других, и так опыт инспектора становился достоянием многих и многих людей.

В аттестации на военного летчика 1-го класса Н. Кучеряева записано: «Ведущий специалист по освоению новой техники, обучает летчиков всех степеней, оказывает конкретную помощь командирам подразделений и частей в организации летной подготовки, умеет вскрывать недостатки в обучении летчиков и помогает их устранять...».

За этими скупыми словами стоит многое. Это 2400 часов, проведенных в воздухе. Филигранная техника пилотирования. Научная и методическая работа, без которой немыслим летчик-инспектор. Умение разобраться во всех вопросах, имеющих отношение к авиации. Это каждый третий день в году, проводимый в командировках.

— В воздухе,— утверждает Кучеряев,— нельзя допускать шаблона, бездумного повторения. Все равно — о боевом или учебном полете идет речь, простом или сложном. Ценность летчика не в том, что он владеет десятками заученных, отрепетированных приемов и автоматически выполняет их. Ценность летчика в том, что мгновенно «проиграв» в уме варианты когда-то опробованных решений и действий, он применит новый прием, рожденный ситуацией и прежним опытом. Профессия летчика требует от человека постоянной неудовлетворенности собой, поиска, творчества. Я анализирую, подробно разбираю каждый свой полет. Удачный и неудачный. Такой разбор позволяет сопоставлять разные варианты действий в сложных ситуациях и находить оптимальный. Причем, найденный сегодня вариант окажется хуже того, который родится в каком-то из следующих полетов. И это закономерно, потому что нет предела летному мастерству. Стоит лишь однажды отнестись к полету некритически, как к обыденной, повторяющейся работе, и сразу начнется торможение, обратный спуск. Это тот случай, когда о летчике говорят: топчется на месте, растрачивает профессиональные навыки...

На 1 стр. № 8 журнала «Крылья Родины» был напечатан портрет военного летчика 1 класса Н. Кучеряева. По просьбе читателей публикуем очерк о нем.

Молодежи о жизни Воздушнодесантных войск

ГЕРОЙ ПРОДОЛЖАЕТ ЖИТЬ

Мартовским утром 1945-го у венгерской деревни Шерод разгорелся яростный бой. Это был первый бой разведчика гвардии рядового Прокопия Галушина. Стонала от взрывов земля, горел снег, но десантники стояли насмерть.

Во время одной из атак Галушин заметил, что с флангов их обходят самоходные орудия, и бросился наперерез «фердинандам».

Связкой гранат он подорвал одно из них. Но второе надвигалось на окопы товарищей. Галушин полз навстречу ему. В нескольких метрах от «фердинанда» он поднялся, пошатнулся, но в следующий миг выпрямился и бросился под гусеницы. Раздался оглушительный взрыв...

Это произошло 18 марта на венгерской земле. До победного салюта оставалось 52 дня.

● ● ●

В одной из гвардейских парашютно-десантных частей есть священное место — уголок гвардии рядового Прокопия Галушина, Героя Советского Союза, навечно зачисленного в списки первой роты...

Более 30 лет назад совершил он свой бессмертный подвиг. Шел тогда герою двадцатый год. Столько же, сколько сейчас его однополчанам — гвардейцам-десантникам семидесятых годов. Вот он смотрит на них с монумента. Он всегда с ними. Он — на бессрочной действительной службе.

Воины-десантники свято хранят память о бесстрашном гвардейце. Его имя называют на вечерних поверках. В казарме стоит его аккуратно заправленная койка, рядом — барельеф Прокопия Галушина и Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении ему высокого звания Героя Советского Союза.

Тесные связи у десантников с родным краем Героя — Архангельской областью. Воины роты переписываются с родными Галушина, с учащимися средней школы № 1 города Северодвинска, с теми, кто был свидетелем его бесстрашного подвига.

Недавно десятиклассники-отличники приезжали в гости к гвардейцам. Они интересовались жизнью воинов, присутствовали на занятиях, знакомились с новыми материалами о подвиге их земляка. Среди них был и комсомолец Сер-

Кто-то из летчиков возражал Кучеряеву, заметив, что время импровизаций в воздухе безвозвратно ушло вместе с поршневыми самолетами, малыми, дозвуковыми скоростями. А стало быть летчик обязан не столько заниматься творчеством, сколько выполнять программу полета и команды с земли.

Кучеряев резко возразил:

— Импровизация и творчество применительно к летному труду — разные вещи. Согласен, что импровизация изжила себя. Творчество же не может исчезнуть из нашей профессии. Больше того, без него нет летчика. Но есть одна особенность сегодняшнего дня. Творчество обязательно предшествует полету. Поясню свою мысль. Если я на земле не продумал полет, не поставил себе десятки вводных, не смоделировал варианты действий на случай изменения обстановки, то в воздухе, в момент критической ситуации будет действительно не творчество, а поспешная импровизация, и, как правило, необоснованная. Если же полету предшествовала тщательная наземная подготовка, напряженный умственный труд, предвидение условий полета, то и решение в воздухе в любой обстановке будет иметь творческий характер...

Будучи свидетелем этого спора, я вспомнил один из давних полетов Кучеряева, который, как нельзя лучше, подтверждал мысль летчика. Тогда у Кучеряева спросили, почему он поступил именно так, а не иначе. Он, в то время молодой летчик, ответил: «Действовал по обстановке, а мысль о таких действиях, как вариант, родилась на предварительной подготовке к полетам».

Дело же обстояло так.

Во время тактических учений майор Иван Грицина с ведомым Николаем Кучеряевым шли на перехват воздушной цели. Вдруг Кучеряев заметил, что их преследует пара истребителей. «Противник» был почти на дистанции ракетного огня. Медлить нельзя ни секунды. И Кучеряев, нажав на кнопку радиостанции, передал: «Командир, «противник» на хвосте. Беру управление на себя»... И сразу пошел в разворот.

Грицина понял: в интересах боя нужно поменяться ролями, главенство отдать ведомому. Вслед за Кучеряевым он бросил машину в объятья бешеных перегрузок. Однако, пара «противника» цепко сидела на хвосте, ожидая, что темп, с каким начался бой, вскоре остынет и тогда можно открыть прицельный «огонь». Так бы все и произошло. Поняв, что выход здесь только один — обмануть «противника» умелым и хитрым маневром, Грицина хотел было крикнуть: «Форсаж!», однако не смог, перегрузка парализовала язык и все тело. Но Кучеряев словно угадал его мысль. Он уменьшил крен разворота и всей силой легких выдохнул: «Форсаж!» Грицина выполнил команду и, подтверждая правильность решения летчика, бросил в эфир: «Действуем самостоятельно!» И быстро пошел вперед. Сам Кучеряев не стал сразу включать форсаж, а ввел машину в разворот с резким набором высоты.

Летчики «противной стороны», заметив, что ближайший к ним самолет перешел на форсажный режим, последовали его примеру и устремились в погоню. Естественно, самолет Кучеряева, резко ушедший вверх, они потеряли из виду. А он, пользуясь предоставленной ему свободой действий, скоро оказался в тактически выгодном положении и сверху сзади атаковал пару «противника», увлеченную погоней за Грициной.

Таким образом комбинированный маневр Грицины и Кучеряева запутал противостоящих им летчиков. В замешательстве оказался и расчет командного пункта, наводивший истребители «противника». Считанных секунд оказалось достаточно, чтобы атакующие истребители сами стали объектом атаки. Так творческая инициатива ведомого помогла одержать победу...

В годы летной юности Кучеряев имел хороших наставников. Таких, например, как капитан Михаил Лантрат (ныне генерал-майор авиации), майор Иван Грицина (ныне полковник) и многих других. Они учили молодого летчика, отдавали ему частицу себя. Семена их науки пали на благодатную почву. Прошли годы и Николай Кучеряев помог многим из своих прежних наставников переучиться на новые самолеты.

Такие черты характера, как смелость, решительность, сила воли свойственны профессии любого воина. Но у летчика, на мой взгляд, они выражены более ярко, более контрастно. К этому надо добавить постоянную неудовлетворенность достигнутым, желание испытать себя в сложном и опасном деле. Именно те летчики, у которых такие качества не только «не ржавеют», а наоборот, развиваются и углубляются, и выделяются из общей когорты воздушных бойцов. Без них, наверное, не было бы постоянного роста мастерства авиаторов. Они — ведущие. Они выходят на полкорпуса вперед, а затем на них равняются остальные. Николай Кучеряев — один из ведущих. За успехи в боевой и политической подготовке его недавно наградили орденом Красной Звезды.

Подполковник В. АМЕЛЬЧЕНКО



В дни празднования тридцатилетия Победы на площади Маяковского в Москве встретились ветераны Отечественной войны, летчики-штурмовики. Много было возгласов, объятий, поцелуев. Один из эпизодов встречи был особенно впечатляющим. Два Героя Советского Союза Федор Фоменков и Михаил Клименко сначала медленно, нерешительно приближались друг к другу, потом крепко обнялись. Тот, что постарше, сказал, разведя руками:

— Седой! А ведь ты, Федор, был совсем юным осоавиахимовцем!

Этот момент и запечатлен на пленке. Оказалось, что оба летчика воевали под командованием дважды Героя Советского Союза Алексея Мазуренко. Клименко вступил в войну зрелым летчиком-коммунистом, а комсомольцу Фоменкову было всего двадцать. Их роднили отвага, боевое мастерство, верность Отчизне. Клименко прилетел в Москву из Ульяновска, а Фоменков — из Минска, чтобы побыть вместе, вспомнить огневые годы, живых и погибших товарищей, сражавшихся за свободу и независимость Родины.

Сам я лишь недавно отслужил срочную службу. Большая радость для меня встретить однополчанина, с которым познал трудности и радости армейской службы. Но только увидев близко встречу ветеранов, еще глубже понял, что значит войсковое товарищество, рожденное в бою.

С. ЛЬВОВ

На фото: Герои Советского Союза Федор Фоменков (слева) и Михаил Клименко

гей Карельский. Именно тогда, душой прикоснувшись к подвигу, он решил: буду десантником. И когда пришло время призыва в Вооруженные Силы, попросил военкома направить его в Воздушнодесантные войска, в ту самую часть. Просьбу удовлетворили. Уезжая, Сергей получил наказ земляков: «Служить Родине так, как служил Прокопий Галушин, быть достойным его светлого имени».

Гвардии рядовой Карельский свято выполняет этот наказ. Он зачислен в первую роту помощником гранатометчика. Воин обязался в короткий срок полностью овладеть грозным боевым оружием, а к 30-летию Победы пришел с отличными результатами в учебе и службе.

Первая рота достойно носит звание отличной, награждена Вымпелом командующего Воздушнодесантными войсками.

Это именно они, гвардейцы первой роты, обратились к личному составу подразделений, в списки которых навечно зачислены Герои, с призывом каждый свой шаг сверять по бессмертному подвигу воинов-фронтовиков — тех, кто жизни своей не щадил во имя счастья грядущих поколений.

...Каждый вечер, на поверке, старшина роты первым по списку называет того, кто служит примером для каждого десантника:

— Гвардии рядовой Галушин!

И земляк Героя, правофланговый первого взвода гвардии рядовой Карельский торжественно отвечает:

— Герой Советского Союза гвардии рядовой Галушин пал смертью храбрых в бою за свободу и независимость нашей Родины.

Подвиг не забыт. Герой продолжает жить в ратных делах гвардейцев-десантников.

Гвардии лейтенант А. ОЛЕЙНИК

МЕДАЛИ ПОБЕДИТЕЛЯМ

Финальные старты планеристов мужчин по программе VI летней Спартакиады народов СССР и 37-е личное первенство страны проводилось в Орле с 18 по 31 июля 1975 года.

В состязаниях приняли участие по два планериста от Москвы, РСФСР, Белоруссии, Казахстана, Латвии, Литвы, Молдавии, Туркмении, Украины, Эстонии. 9 спортсменов выступали на личное первенство. Из 29 участников соревнований было мастеров спорта международного класса — 4, мастеров спорта — 17, перворазрядников — 8.

Уже в первый день быстро и без помех были проведены все предварительные организационные мероприятия. О дальнейших событиях расскажет дневник соревнований.

19 июля разыгрывалось первое упражнение — скоростной полет по 195-километровому треугольнику. В этот день погода благоприятствовала полетам. Нижняя кромка облаков уже перед стартом в 11 часов 30 мин. превысила полторы тысячи метров, ветер не более 20 км/час, восходящие потоки 2—4 м/сек, облачность 4—7 баллов. Сокращенное стартовое время (всего 50 минут) привело к тому, что за последние 5 минут на маршрут ушли 16 планеристов. Участники, стартовавшие в заключительной десятиминутке, оказались в выигрышном положении.

Во-первых, на маршруте им хорошо помогали «свечки» — летящие впереди планеры, во-вторых, термическая активность все больше возрастала. Скороподъемность в отдельных потоках доходила до 5 и даже 6 м/сек. С небольшими интервалами финишировала головная группа. Первым чемпионом Спартакиады по упражнению стал тридцатисемилетний инструктор-планерист из Бобруйска Анатолий Беляков. Всего пять секунд (!) проиграл ему Лев Пархомцев (РСФСР), третье время дня показал абсолютный чемпион страны 1974 года Владимир Панафутин (УССР).

20 июля планеристы мерялись силами в скоростном полете по 310-км треугольнику. Уже с утра небосклон подернулся перистой облачностью, которая, все больше уплотняясь, перешла в высокослоистую. Первые сто километров хорошие кучевые облака и скороподъемность до 5 м/сек обещали утешительные перспективы, но уже к середине второго отрезка девятибалльная слоистая облачность закрыла всю полусферу, в направлении которой летели спортсмены. Казалось, и речи быть не могло о финише на аэродроме, но редкие вспышки облаков продолжали появляться под сплошной темно-серой пеленой, и планеристы умело пользовались ими.

Образовалась головная группа, которая активно вела совместный поиск затухающих потоков и, совершая большой крюк, упорно продвигалась навстречу аэродрому.

Первым линию финиша пересек Владимир Панафутин. С небольшими интервалами прилетели еще несколько спортсменов.

Последняя тройка планеристов на финише выбралась буквально из-под сплошной, почти черной пелены. Откуда, на чем? На величайшем терпении, на самолюбии, на мастерстве. Несколько человек приземлились на самых подступах к аэродрому.

Героем дня стал мастер спорта международного класса москвич Юрий Кузнецов, преодолевший труднейший маршрут за 5 часов 12 минут 23 секунды.

Интересная деталь: два года назад, когда отмечалось 50-летие отечественного планеризма, только Юрий Кузнецов вместе с товарищем по команде Александром Балдиным сумел в очень похожих условиях погоды финишировать на аэродроме.

Завидное постоянство.

Юрий по праву вновь завладел переходящим кубком Генерального авиаконструктора О. К. Антонова, установленным за лучший результат в полете по 300-км треугольнику. Напарник Кузнецова по команде Олег Пасечник проиграл ему всего... 2 секунды! Бронзовым призером стал Владимир Панафутин.

22 июля в 3-м упражнении разыгрывался треугольник 104 км. Маршрут небольшой протяженности был избран из-за вероятных осложнений погоды. По метеоданным предполагалось развитие местами кучево-дождевых облаков. Нижняя кромка при взлете планеров составляла немногим более 1000 м, а количество облаков быстро достигло 7÷8 баллов.

Некоторые планеристы ушли на маршрут сразу, как только началось стартовое время, но большинство — в его последние пять минут.

На финиш пришли 8 человек, остальные вынуждены были воспользоваться услугами самолетов-буксировщиков. Как оказалось, выбор момента старта в этот день не имел существенного значения. Среди призеров по упражнению те, кто стартовал в начале и те, кто ушел на маршрут в конце срока. Лучшее время дня вновь показал капитан белорусской команды Анатолий Беляков, но... судейская коллегия сочла, что спортсмен производил съемку второго поворотного пункта вне установленного сектора и ему проход второго поворотного пункта не засчитали. В этот же день судейская коллегия не засчитала отметку над контрольными пунктами еще нескольким планеристам.

Настораживает то обстоятельство, что подобное нарушение на первенстве СССР в массовом порядке отмечено впервые, причем у спортсменов, которым никак нельзя отказать в опыте полетов и фотографирования.

Чемпионом по упражнению стал Владимир Панафутин. Юрий Кузнецов и Витаутас Шлюмба (Литва) заняли соответственно второе и третье места.

Большую настойчивость в этот день проявил мастер спорта из Латвии Мартин Дирнен. Он хотя и затратил на полет четыре с половиной часа, но пришел к финишу тогда, когда все уже давно были на земле.

24 июля вновь «спринтерский» планер-ный стокилометровый треугольник. Позже выяснилось: можно было летать и 300 км. Нижняя кромка облаков — 1700 метров, скороподъемность достигала 5 м/сек, ветер слабый. Естественно, в таких условиях и скорость получилась высокой. У призовой тройки она превысила 80 километров в час. Для планеров «Бланик» это неплохой результат.

Первое место занял В. Панафутин (1 час 14 мин. 44 сек.), второе—Ю. Амочкин (1 час 15 мин. 18 сек.), третье — А. Коваль (1 час 16 мин. 26 сек.).

25 июля спортсмены вылетели по 250-километровому треугольнику. Разыгрывалось пятое по счету упражнение. Задержка со стартом по вине самих спортсменов не позволила разыграть упражнение как скоростное.

Первый отрезок пути, самый длинный, парители преодолели в хорошем темпе. Этому способствовала высокая кромка нижнего края облаков и восходящие потоки до 3÷5 м/сек. Кое-где на пути встречались дожди, но планеристы умело обходили их и настойчиво продвигались вперед. Руководитель полетов в

этот и другие дни постоянно получал оперативную информацию о фактической погоде от специально посланных пилотов-буксировщиков и от самих спортсменов.

После первого поворотного пункта термическая активность резко снизилась, спортсмены собрались в несколько групп и вели совместный поиск потоков. Раньше других вышли в район второго поворотного пункта Верховье Юрий Кузнецов и Владимир Панафутин. Местность была закрыта почти сплошной облачностью верхнего яруса, потоки отсутствовали. Это и подвело лидеров, они совершили посадку. Чуть позже нескольким спортсменам все-таки удалось сфотографировать развилку дорог в Верховье.

К вечеру стало известно: всего 26 километров не дотянули до финиша спортсмены из команды РСФСР Лев Пархомценов и Леонид Васьков. Перед самой посадкой они встретили метровый поток на высоте 150 метров, могли прийти к финишу, но здесь вступило в силу правило, ограничивающее выпаривание с малых высот. И тем не менее оба они стали чемпионами, приземлившись на одной площадке.

Одиннадцать километров уступили победителям О. Пасечник и В. Шлюмба, но Пасечник стартовал позже, и потому он удостоен бронзовой медали в этом упражнении.

28 июля участники соревнований летали по треугольнику 140 км. И опять маловата дистанция! В пятнадцать часов с минутами финишировало большинство планеристов, а облака исчезли только к вечеру. Снова была острейшая конкуренция. Борьба велась за минуты и секунды. От победы могла отделять одна лишняя спираль в восходящем потоке или даже меньше. Ведь у победителя Юрия Кузнецова время — 1 час. 50 мин. 15 сек., а двух его ближайших соперников Л. Пархомцева и О. Пасечника разделили всего пять секунд. Что такое пять секунд в сравнении с почти семью тысячами, затраченными на полет?!

29 июля разыгрывалось последнее упражнение — 112-километровый треугольник. И под занавес соревнований погода улыбнулась мастерам безмоторного полета. Правда, был ветер от 10 до 15 метров в секунду, но нижняя кромка кучевой облачности поднялась до полутора тысяч метров. Даже на таком коротком маршруте встретились «развалы», но перед ними и после, уже на линии долета, восходящие потоки были 4÷5 м/сек. Что еще нужно планеристу?

Героем последнего дня стал Леонид Васьков. Он, как всегда, стартовал вместе с Львом Пархомцевым, но где-то в самом начале пути неразлучные напарники, кажется впервые за сезон, полетели врозь. Васьков в одиночку прошел весь маршрут, и сумел воспользоваться самыми «спелыми» облаками. Лишь получасом позже начался массовый финиш. Впервые за время соревнований между чемпионом и серебряным призером (Юрием Кузнецовым) оказался большой разрыв — почти двенадцать минут. Олег Пасечник проиграл товарищу по команде 30 секунд.

Турнирная таблица заполнилась до конца. Она выглядела внушительно: как-никак, а ей пришлось вместить результаты семи упражнений. Спартакиадный размах!

Блестящую победу одержал молодой талантливый спортсмен из Днепропетровска Владимир Панафутин. Для планерного аса 27 лет — действительно немного. Владимир участвует во всесоюзных соревнованиях четвертый раз. За это время он стал обладателем одиннадцати медалей, в том числе шести золотых.

В прошлом году Панафутин завоевал звание абсолютного чемпиона страны. И вот теперь не по трем упражнениям, а в многодневном планерном марафоне он уверенно во второй раз достиг всех возможных вершин года: стал победителем Финала VI Спартакиады народов СССР по многоборью и сохранил звание абсолютного чемпиона страны.

Так же, как и в прошлом году, большую серебряную медаль завоевал москвич Олег Пасечник. Третьим в многоборье стал Юрий Кузнецов. Четвертое, пятое и шестое призовые места соответственно заняли Леонид Васьков, Лев Пархомцев, Витаутас Шлюмба.

В командном зачете победили спортсмены г. Москвы. Им вручены переходящий хрустальный кубок ЦК ДОСААФ за победу в Финале Спартакиады и кубок ЦК ВЛКСМ, как победителям 37-го лично-командного первенства страны.

Второе место занял коллектив РСФСР, третье — Украины, четвертое — Эстонии, пятое — Литвы, шестое — Белоруссии.

●

Приз журнала «Крылья Родины» за наибольшую сумму очков, набранных в двух последних упражнениях, увез к подножью Казбека, в г. Орджоникидзе Леонид Васьков.

●

Всесоюзные соревнования последних лет не отличаются многочисленностью состава. Может быть, есть смысл проводить дополнительно и всесоюзные первенства среди юниоров, тогда молодежь раньше будет обретать крепость крыльев.

А. КОВАЛЬ,
мастер спорта



Команда Москвы, занявшая первое место (справа налево) Олег Пасечник, Изабелла Горохова, Юрий Кузнецов.

Абсолютный чемпион Спартакиады и СССР по планерному спорту Владимир Панафутин.

Фото автора

ПОД КРЫЛОМ — НЕМАН



Финальные женские соревнования по планерному спорту VI летней Спартакиады народов СССР проводились во второй половине июля в Каунасе. В них приняли участие девять представительниц от команд республик и три спортсменки выступали на личное первенство. Программа состязаний предусматривала розыгрыш семи упражнений: скоростные парящие полеты по треугольным маршрутам 100, 200, 300, 500 км, полет в цель с возвращением к месту старта, полет в цель через несколько поворотных пунктов. К сожалению, намеченную программу выполнить полностью не удалось.

В первый день женщины вылетели по 100-километровому треугольному маршруту. Весь маршрут удалось пройти только инструктору-планеристу из Орла Валентине Кузнецовой. Остальные спортсменки совершили посадки, не долетев до аэродрома. Казалось бы, высокое мастерство Кузнецовой должно быть оценено по достоинству. Однако, согласно положению о планерных соревнованиях, упражнение считается разыгранным только тогда, когда полностью дистанцию пройдут не менее трех участниц соревнования. Упражнение в зачет не вошло.

На следующий день вновь разыгрывалась «сотка». На этот раз хотя и трудно было лететь, однако из 12 человек финишировало 9. Лучшее время 2 час. 24 мин. 19 сек. показала мастер спорта международного класса из Кишинева Людмила Клюева, второе место заняла москвичка мастер спорта международного класса Изабелла Горохова, третье — прошлогодняя абсолютная чемпионка страны литовская планеристка мастер спорта международного класса Регина Гармуте.

20 июля был назначен полет по 204-километровому треугольному маршруту. Погода улучшилась. Полностью маршрут прошли 9 спортсменок. Первое место заняла Регина Гармуте. Она достигла средней скорости полета свыше 63 км/час. На второе место вышла мастер спорта из Вильнюса Рима Сташайтите, на третье — чемпионка по первому упражнению Людмила Клюева.

В первом полете Клюева выиграла у Гармуте 218 очков, а во втором полете проиграла 195 очков. По сумме двух упражнений вперед вышла молдавская планеристка. Гармуте шла следом за ней, третьей была эстонка Эда Лаан.

Спортивная борьба была в самом разгаре, как вдруг наступил перерыв в полетах. Плохая погода не позволяла спортсменкам подняться в воздух. Непрерывные дожди, грозы, низкая облачность плотно закрыли аэродром. Участницы соревнований в течение восьми дней томились в ожидании улучшения погоды. Наконец, 29 июля к 11 часам засветило яркое солнце, облачность поднялась, начала появляться «кучевка».



Спортсменки воспрянули духом. Всем стало ясно, что удастся выполнить третье упражнение. Это было необходимо для того, чтобы определить, кто станет абсолютной чемпионкой СССР и кому присуждать приз журнала «Крылья Родины», установленный за лучшие результаты по сумме очков, набранных в двух последних полетах.

Быстро прибуксировали планеры на старт. В воздух поднялся самолет-разведчик, пилотируемый опытным планеристом командиром звена Каунасского авиаспортклуба И. Каваляускасом. Через некоторое время он передал по радио: погода по маршруту улучшается, можно начинать полеты.

Начальник соревнований А. Ионушас поставил перед спортсменами задачу, разъяснил особенности ориентировки в этом районе, рассказал, где есть хорошие площадки на случай преждевременной посадки.

Через полчаса спортсменки уже парили под облаками. Казалось, что они, истосковавшись по небу за восемь дней ожидания, сразу ринутся в путь. Но не тут-то было. Индивидуальная тактика ведения спортивной борьбы брала свое: планеристки производили разведку погоды, «щупали», как «держат» облака, определяли высоту их нижней кромки, внимательно наблюдали за своими соперницами.

Первой линию старта пересекла самая молодая участница соревнований планеристка из Усть-Каменогорска Т. Нетунаева. Пройдя километров 8—10 за Неман, она увидела, что за ней никого нет, и вернулась на аэродром. Она руководствовалась правилом: каждый участник соревнований имеет право стартовать трижды, но в строго отведенное для этого время. Остальные спортсменки также пересекали стартовую линию и, сделав небольшой переход, возвращались на аэродром. Все ждали, когда полетят главные претендентки на призовые места — Л. Клюева, Р. Гармуте, И. Горохова, Э. Лаан, а те, в свою очередь, стремились дать дорогу другим, чтобы использовать их как ориентиры для поиска восходящих потоков. Стартовое время кончалось, спортсменки начали дружно покидать аэродром. Последней стартовала Р. Гармуте. Она по сумме двух упражнений занимала второе место после Л. Клюевой, и ей хотелось в последнем упражнении обыграть свою основную соперницу.

До поворотного пункта Регина долетела быстро. Сфотографировав аэродром Вильнюсского авиатехспортклуба, она устремилась «домой», обгоняя ранее улетевших планеристок. Казалось, победа близка. Но финал для нее стал драматичным.

— Когда до финиша оставалось около 20 км, — рассказывала потом Людмила Клюева, — я встала в спираль, чтобы набрать высоту и идти на долет. Поток был слабый, и планер медленно поднимался вверх. Стрелка высотомера показала 850 м. По радио услышала, что Изабелла Горохова, Светлана Коваленко, моя однофамилица из Латвии Людмила Клюева, Эда Лаан пошли на долет. В какое-то мгновение мне захотелось устремиться за ними. Но я поняла, что высоты может не хватить, и тогда можно потерять все. Заставила себя успокоиться и здраво произвести расчет.

Решила не рисковать, а лететь наверняка. Кружусь в спирали, а планер с величайшим трудом набирает высоту. Вот меня нагнала Регина и тоже встала в поток. Она была метров на двести ниже меня. На долет я пошла, имея высоту более тысячи метров, а Гармуте — 850. Кто-то из нас сильно ошибся, — подумала я, — или Регина чрезмерно рискнула или я перестраховалась.

— Пойдя на долет с меньшей высоты, чем Люда, — говорила Регина, — я, конечно рисковала, но это был риск не безрассудный. Мои расчеты показывали, что попутно-боковой ветер значительно увеличит путевую скорость, поможет мне преодолеть расстояние, оставшееся до финиша. Меня также не покидала надежда, что на последнем отрезке маршрута встретятся более сильные восходящие потоки и при необходимости я сумею восстановить нужную мне высоту...

Надежды Регины Гармуте не оправдались. Вместо восходящих потоков она попала в нисходящие и была вынуждена совершить посадку в трех километрах от аэродрома. Прошлогодняя абсолютная чемпионка сумела занять лишь 7-е место. Спор под облаками выиграла Людмила Клюева. Надо отдать должное кишиневской планеристке, что она в пылу спортивной борьбы не потеряла самообладание, проявила большую выдержку и спокойствие. Для нее был большой соблазн устремиться к финишу вместе с первой группой, стать обладательницей золотой медали по упражнению и абсолютной чемпионкой страны. Однако Клюева удержалась от подобного рискованного шага. Она финишировала лишь пятой и получила 941 очко. Этого оказалось достаточно, чтобы по сумме трех упражнений выйти на первое место и стать абсолютной чемпионкой VI Спартакиады и Советского Союза (фото на 4-й стр. обложки).

Людмила Клюева летать на планере начала в кишиневском авиаспортклубе 14 лет назад. Была чемпионкой СССР по упражнению, призером различных состязаний, на ее счету всесоюзный рекорд, но такую большую победу одержала впервые.

Звание чемпионки СССР по 3-му упражнению завоевала москвичка Изабелла Горохова, серебряная медаль досталась Светлане Коваленко из Белоруссии, бронзовая — Людмиле Клюевой из Латвии.

По сумме многоборья второе место заняла Эда Лаан, третье — Изабелла Горохова.

Приз журнала «Крылья Родины» завоевала спортсменка Вильнюсского авиатехспортклуба инженер завода мастер спорта Рима Сташайтите. В двух последних полетах она набрала 1748 очков из двух тысяч возможных, опередив абсолютную чемпионку Л. Клюеву на 0,9 очка.

Женские всесоюзные соревнования по планерному спорту проходили в Каунасе второй раз. В них участвовало, как и в прошлом году только 12 человек.

Обращает внимание резкий контраст в подготовке планеристок. Первые три призовых места заняли мастера спорта СССР международного класса с большим опытом всесоюзных и международных встреч, с налетом, значительно превышающим тысячу часов. Разве могли с ними вести борьбу на равных, например, спортсменки первого разряда Татьяна Нетунаева из Казахстана и Мария Семенюк с Украины, которые имеют налет около 400 часов и впервые приехали на такие соревнования. Отсюда контраст и в результатах. Так например, победительница Спартакиады Л. Клюева набрала в трех полетах 2747 очков, а Нетунаева, замыкающая турнирную таблицу, — всего тысячу.

Виновата ли в этом только Нетунаева или Семенюк, занявшая десятое место? Конечно нет. Результаты соревнований последних двух лет убедительно показывают, что в Казахстане и на Украине подготовке планеристок должного внимания не уделяется.

— Я на всесоюзные соревнования приехала впервые, — говорит Татьяна Нетунаева, — и попала в сложную для меня обстановку. Условия для ориентировки полетов оказались необычными и довольно тяжелыми. Над такой местностью летать никогда не приходилось. Мне трудно было соревноваться с опытными планеристками. Они в районе Каунаса много летали, не заглядывая в карту, проходят весь маршрут, идут смело через лес с ограниченной высоты, а я обхожу его и теряю дорогое время. Мы, молодые спортсменки, считаем, что с нами необходимо организовать тренировочные сборы и в тех районах, где проходят чемпионаты.

Финальные соревнования закончены. Они показали, что наряду с успехами в подготовке мастеров высокого класса имеются и недостатки. Авиаспортклубам надо принять все меры для улучшения тренировок планеристок, создать им надлежащие условия для повышения мастерства безмоторного полета.

А. ВИНОКУРОВ



1



6



2

ТЫСЯЧИ В

В нашей стране нет аэроклуба, в котором не занимались бы авиационным спортом женщины и больше всего их — среди парашютистов. Они совершают прыжки и в суровых условиях Заполярья, и в знойных долинах Средней Азии, на востоке и на западе, днем и ночью, с больших и малых высот. Многие, кто впервые поднялся в небо и вернулся на землю под куполом парашюта, на долгие годы остались верны спорту смелых, совершили сотни, тысячи прыжков.

Алла Скопинова, авиационный инженер, москвичка, первая в мире среди женщин совершила тысячу прыжков. Двухтысячный, а затем и трехтысячный рубеж раньше всех пересекла заслуженный мастер спорта, воспитанница Омского авиаспортклуба Валентина Селиверстова. Чемпионка мира, трехкратная абсолютная чемпионка Советского Союза, мастер спорта международного класса Валентина Закорецкая — пока единственная в мире парашютистка, имеющая на счету почти пять тысяч прыжков! Лишь двое мужчин И. Савкин и А. Осипов имеют на счету больше 6 тысяч прыжков.

На наших снимках — спортсменки из разных городов Советского Союза, люди различных профессий, но их всех объединяет любовь к небу.

Подруги — мотористка Валя Закорецкая и врач Валя Семина живут в Ворошиловграде. Они обе начали свой спортивный путь в аэроклубе ДОСААФ. К их многочисленным спортивным наградам в этом году прибавились новые — они призеры VI Спартакиады народов СССР.

Больших успехов из года в год добиваются наши ведущие парашютистки инструктор-летчик-парашютист Мая Костина (Чебоксары), студентки Наташа Сергеева (Москва) и Александра Швачко (Ворошиловград), инструктор Светлана Старикова (Омск), инженер Светлана Родионова (Куйбышев) — чемпионки и рекордсменки мира.

Звание абсолютной чемпионки Воздушнодесантных войск завоевала прапорщик Зинаида Курицына. Ее имя хорошо знают не только наши спортсмены, но и парашютисты Кубы, Голландии, Австралии, где она совершала показательные прыжки.



3

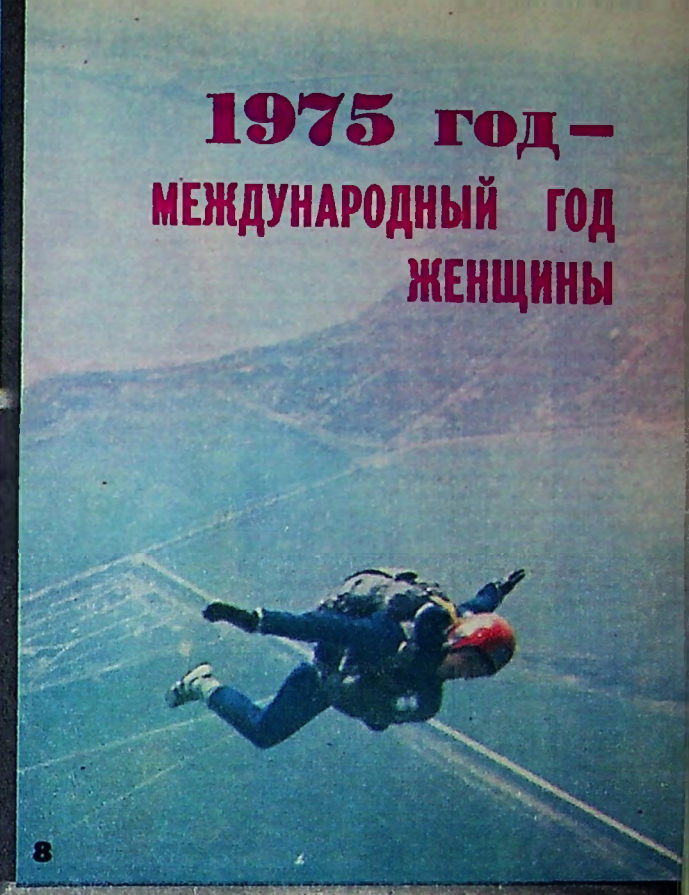


4



7

1975 год — МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГОД ЖЕНЩИНЫ



8

СТРЕЧ С НЕБОМ

Спортсменка из Могилева Светлана Маркова еще не имеет столь громких титулов, но она старается идти все выше по ступенькам мастерства — в этом году Светлана стала призером Спартакиады в Белоруссии.

Заслуженный мастер спорта Лидия Еремина многие годы была членом сборной команды страны, абсолютная чемпионка мира 1966 года, совершила более 3500 прыжков. Ныне Л. Еремина тренирует спортсменов в своем родном Барнаульском аэроклубе.

Десятки советских женщин имеют на своем счету не одну тысячу прыжков, умножают спортивную славу нашей Родины. Больших вам успехов, подруги, мягких приземлений!

Бэта ВАСИНА,
мастер спорта
Фото автора

ОТ РЕДАКЦИИ. Когда верстался номер журнала, в редакцию поступила телеграмма следующего содержания: «Сегодня восьмого августа в Кировограде Закорецкая выполнила пятитысячный прыжок».

●●●

11. Мастер спорта международного класса В. Закорецкая поздравляет Семину с юбилейным прыжком.
22. С победой на стартах VI летней Спартакиады народов РСФСР поздравляет С. Родионову товарищ по команде В. Кондрашов.
33. У этой отважной четверки в сумме более десяти тысяч прыжков (слева — направо) А. Швачко, С. Старикова, М. Костина и Н. Сергеева.
44. Призер VI летней Спартакиады Белорусской ССР С. Маркова.
55. Абсолютная чемпионка Воздушнодесантных войск З. Курицына.
66. Идет укладка парашютов, чтобы спортсмены вновь отправились в небо.
77. А самолеты ждут...
88. В свободном падении.
99. В цель!



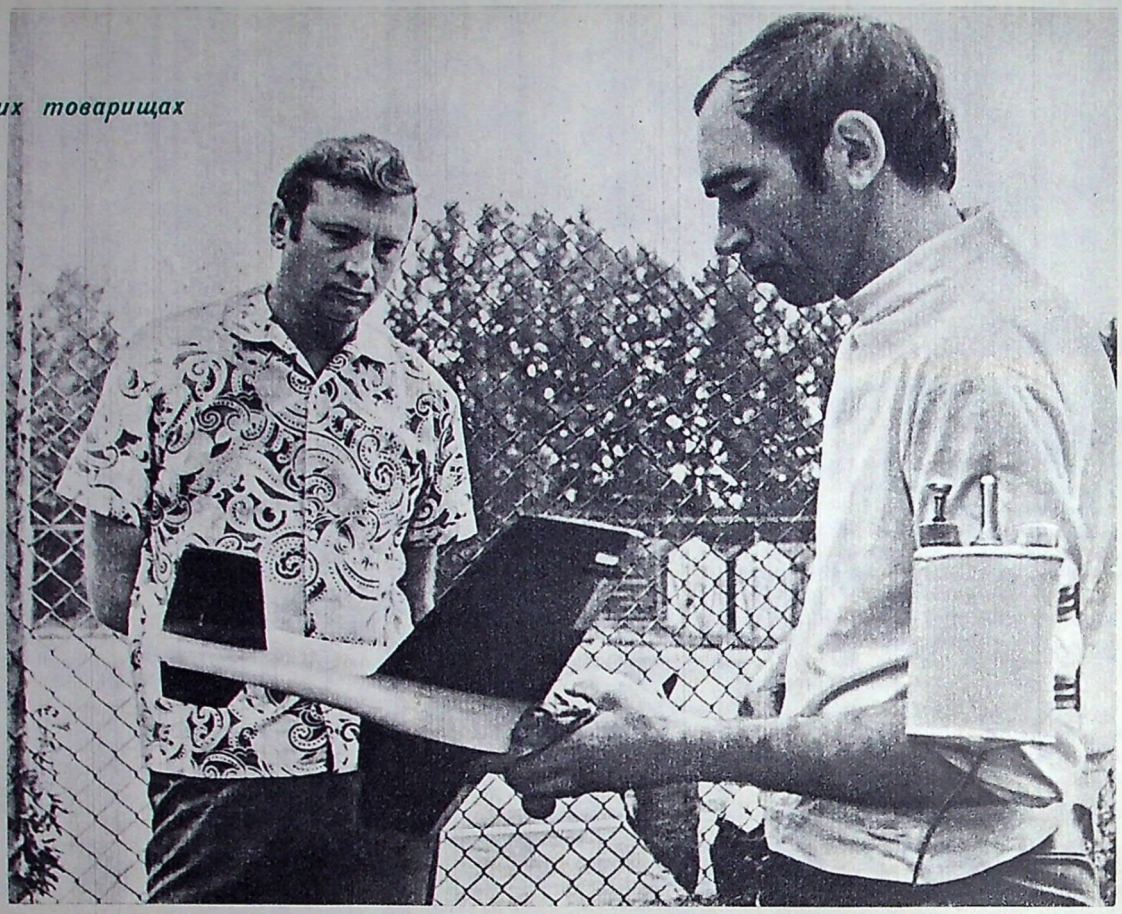


5



9

О наших товарищах



Чемпионы

Виктору Онуфриенко пошел 35-й год, Валентину Шаповалову — 37-й. Двадцать из них каждый отдал авиамоделизму. Сколько труда, поисков, творческого горения вместили эти годы! Трудно найти в спортивной среде авиамоделистов, у которых было бы так много общего в характерах, наклонностях, судьбах.

Они словно дополняют друг друга. Спокойные, рассудительные. На соревнованиях словно замыкаются в себе. Обстановка борьбы возбуждает, и огромные силы приходится тратить, чтобы обуздать свои нервы. Это на соревнованиях. А в жизни они другие — общительные, щедры душой, и оттого у Онуфриенко и Шаповалова много друзей. В часы досуга могут бросить все и вдруг укатить в какой-нибудь пионерский лагерь под Киевом, рассказывать мальчишкам о моделях, что называется, «завестись» и гонять с ними в футбол...

Что же их отличает от других спортсменов? Старший тренер сборной команды страны заслуженный мастер спорта Юрий Сироткин ответил так:

— Исключительная работоспособность, нацелены всегда только на победу.

...В Чехословакии, на мировом чемпионате кордовиков, после напряженных предварительных запусков, микродвигатель, что стоял на модели гонщиков, вышел из строя. А на следующий день им выступать в финале, который должен был определить сильнейших. Наши спортсмены оказались в чрезвычайно трудном положении.

— Времени очень мало. Правда, есть еще ночь и этого, пожалуй, достаточно, чтобы восстановить двигатель, — спокойно решили Онуфриенко и Шаповалов.

Почти всю ночь, превозмогая усталость, они напряженно работали: заменили ряд узлов, притерли новую пару...

За четыре часа до финала экипаж решил еще одну сложную задачу: беспосадочный полет своей модели довел до 45—47 кругов, сократив количество промежуточных посадок, что было очень важно.

На вооружение был взят крайне необходимый тактический прием, так как другими преимуществами экипаж почти не обладал.

Пилот Шаповалов и механик Онуфриенко проверяли себя — в который раз! — готовы ли они к финальному запуску. Посмотреть на Валентина и Виктора — не скажешь, что их черед выступать, ничто не выдает напряжения душевных сил. Но это только на первый взгляд.

Валентин Шаповалов и Виктор Онуфриенко.

Фото Ю. КУДРЯВЦЕВА

И вот финал... Модель, с четырьмя посадками, 20 километров преодолела за 8 минут 26 секунд. Первый результат! Соперники — итальянцы и австрийцы, модели которых совершили по 5 посадок, остались позади.

Гонщики вернулись со старта медленной, чуть вразвалку, походкой. И только веселой усталостью, той усталостью, когда человек доволен исходом трудной работы, блестели их глаза. Виктора и Валентина тепло поздравляли товарищи. Команде они принесли очки, позволившие нам завоевать первенство и в командном зачете.

Онуфриенко и Шаповалов бережно внесли свой гоночный самолет в палатку. И только здесь, оставшись вдвоем в полумраке, крепко пожали друг другу руки. Победа!

Казалось, до сих пор еще в ушах звенел гул авиамодельных двигателей, еще свежа в памяти борьба за титул чемпиона мира, а уже новые бои — на всесоюзных соревнованиях в Волгограде. И здесь, на родной советской земле, Онуфриенко и Шаповалов вновь убедили в своем умении входить в наилучшую спор-

тивную форму накануне решающих турниров и третий раз подряд удостоились звания чемпионов Советского Союза.

●

Множество раз приходилось видеть Шаповалова и Онуфриенко на кордодроме. И всегда с большим восхищением следишь за их филигранной работой на старте, за тем, как ведут гонку, как с честью побеждают и с достоинством проигрывают. Общее у них в главном — в отношении к делу. Не давать себе передышки от первого дня, когда задумана модель, до последнего, когда испытанию подвергаются тактика и воля к победе.

Пройденный путь... Он протянулся от первых соревнований в кружке до мировых и европейских стартов. И модели, как вехи на этом пути.

Почему они выигрывают у своих соперников? В классе кордовых гоночных моделей, где повороты поединков столь неожиданны и изменчивы, каким образом демонстрируют большую надежность?

Думается, что из всех слагаемых, обеспечивающих стабильность высоких результатов, на первый план мы выдвинули бы умение доводить свои действия до автоматизма. И, конечно, тактическое совершенство, натренированность, физическую закалку.

У Онуфриенко и Шаповалова есть редкий дар летчика-испытателя — чувствовать модель и двигатель в действии. Говорят, у них чутье улавливать малейшие перемены в их «поведении». Секрет, видимо, не в «чутье», а в опыте, наблюдательности, в желании доискаться до причины любого явления. Когда вспоминают свои первые неудачи, на лице появляется улыбка.

— Да, да, не хватало навыков, уверенности, а также умения соревноваться.

Есть авиамоделисты, для которых имеет значение только результат. Они любят спорт за борьбу, за творческий поиск.

Как-то мы спросили гонщиков, кто их главный соперник?

— Наши модели, с ними мы всегда воюем, стараясь их подчинить своей воле.

— А не бывает ли у вас разногласий? Если бывают, то каким путем вы выходите из затруднительных положений?

— Без споров, без активного отстаивания своей собственной точки зрения не может быть творческого процесса. И они, безусловно, есть — разногласия. Но мы всегда находим общую точку зрения. В принципиальных спорах всегда пытаемся выискать рациональное зерно. Для плодотворного содружества, а мы его начали еще в 1967 году, необходимо единомыслие.

●

Небезынтересен их конструкторский и спортивный опыт. Ведь авиамоделист, в отличие от летчика или, скажем, парашютиста, сам создает свое спортивное оружие, одновременно вырабатывая тактику выступления.

Модели прочные и жесткие. Особенно высоки требования к аэродинамике и конструкции планера: путь к снижению его вредного сопротивления — оптимальные размеры и тщательно обработанная поверхность. Наиболее нагруженные места усилены, облегчен вес лишь тех частей, на которые в полете и во время посадки действуют значительно меньшие нагрузки. И это не все. Чтобы планер при взлетном весе около полкилограмма, был способен выдержать перегрузки, близкие к максимальным, некоторые детали изготавливаются методом переклейки, рационально размещаются слои древесины.

Порой модель, которая еще вчера казалась вершиной творчества, сегодня уже не удовлетворяет ее создателей. Постоянные эксперименты. Какие, скажем, центровки создают наилучшую устойчивость и управляемость? Найти правильное решение помогает проверка даже того, что давно принято и кажется незыблемой истиной.

Онуфриенко рассказывает:

— Чтобы улучшить аэродинамику, мы свели до минимума количество выступающих деталей. Винты крепления моторной рамы к модели закрываются съемным капотом, сделанным совместно с небольшими воздухозаборниками и кабиной пилота. Удобно! Съемный же капот — это хороший доступ к баку и к системе питания и остановки двигателя. Бак устанавливается так, чтобы питающая трубка находилась на одном уровне с жиклером, если сверху смотреть на модель. Преимущество подобной топливной системы очевидно: двигатель бесперебойно работает на всех режимах полета. Двигатели, которые стоят на наших моделях, строим сами.

Итак, проверены и выбраны оптимальные размеры для конкретных силовой установки и модели, определены их взлетно-посадочные характеристики — запуск, скорость и полетные круги. Теперь черед тренировкам на прохождение базы. Проверить, насколько модель управляема, надежен ли ее взлет, как ведет себя при посадке. Далее запуски на облетанном двигателе. Малейшие отклонения устраняются немедленно и только после этого следует дальнейшая регулировка.

И снова тренировки. Надо выяснить, сколько кругов пролетает модель с одной заправкой бака, среднюю скорость полета на десяти кругах и на всей базе при одной заправке, каков режим работы двигателя. Запуски в любое время года и в любую погоду.

Черта, отличающая спортсменов — склонность к систематизации проделанных опытов. В специальную тетрадь заносятся интересные данные, например, какие профили были испытаны, их влияние на полет модели и многое другое.

Онуфриенко и Шаповалов свой путь в авиамодельный спорт начали в кружках. Виктор — в Каменец-Подольске, Валентин — в Харькове. И в «бумажный период» своей спортивной биографии (в шутку под «бумажным периодом» подразумевают время, когда строили простейшие модели) не хотелось слепо копировать чужую модель, чужой чертеж. Расчетливая неторопливость, самостоятельность мышления были по достоинству оценены еще в кружках. Даже заимствованный чертеж большей частью стремились прочесть по-своему.

Вспоминает Шаповалов:

— Передо мной лежала схема модели планера. Решил изменить форму крыльев, фюзеляж сделал овальным, а к центроплану приделал зализы. Как потом оказалось, такой центроплан не улучшил обтекания крыла. Не успокоился: постепенно изменяя форму фюзеляжа и удлиняя крылья, нашел, наконец, наилучшие соотношения всех частей.

Вот так росла выучка, приобретались новые знания, трудовые навыки. Собирая своими руками модель, проектируя ее узел, он находил реальное применение своим знаниям, более того, ощущал потребность в их расширении. Что я знаю? Что мне нужно знать? Развивался вкус к самообразованию.

Увлекательные занятия помогли определить будущую профессию: Виктор и Валентин поступили в Харьковский авиационный институт. Шаповалов окончил его в 1962 году, Онуфриенко — в 1966-м. В институте, воспитавшем немало выдающихся спортсменов-авиамоделистов, студенты учились экспериментировать, вести исследования. На их содружестве особенно виден след живой инициативной работы спортивного коллектива института, в котором всегда царит дух творчества. В студенческую авиамодельную лабораторию приходят с новыми идеями. Внимательно выслушивают каждого, изучают и взвешивают ценность его мысли. Здесь не считается грубостью сказать товарищу, что его новый проект, если он действительно плох, — образец того, как не надо проектировать модель.

— Никто из нас не постесняется на соревнованиях обогнать товарища по команде, — говорят Шаповалов и Онуфриенко, — наоборот, постарается выиграть первенство. И он же отдает все силы, чтобы помочь товарищу в нужный момент.

Творческое волнение — неизбежный спутник спортсменов.

●

Чемпионы мира мастера спорта СССР международного класса киевляне Виктор Онуфриенко и Валентин Шаповалов горды, что им выпала честь защищать спортивные флаги нашей великой Родины. И они счастливы. Счастье — это верность идеалам юности. Верность цели и друзьям, с которыми были неизменно и в радости, и в беде. Верность Отчизне и народу, которому посвящаешь свои лучшие думы, свои главные труды.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ

К 70-летию Международной авиационной федерации (ФАИ)

КРЕПИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Беседа с вице-президентом ФАИ председателем Федерации авиационного спорта СССР трижды Героем Советского Союза И. Кожедубом

Авиационная общественность многих стран отмечает 70-летие Международной авиационной федерации — ФАИ. Эта федерация возникла в 1905 году как организация, призванная содействовать развитию воздухоплавания, тогда в нее входили 8 государств. Теперь ФАИ объединяет национальные аэроклубы и ассоциации около 70 стран, ее ряды с каждым годом расширяются.

Со времени создания ФАИ авиация сделала громадный скачок вперед. Это особенно наглядно видно, если сравнить основные рекорды, установленные в первые годы существования федерации и в настоящее время. Так, рекорд скорости полета едва превышал 40 километров в час, ныне он равен 3331 км/час; рекорды высоты — 155 метров и 36 240 метров; рекордные полеты дальности — 220 метров и 20 168 метров... Грузоподъемность современных самолетов достигла 100 тонн, а вертолетов — более 40 тонн.

Запуски первых в мире советских искусственных спутников Земли, первый в мире полет в космос нашего соотечественника Юрия Гагарина знаменовали собой начало космической эры. Наука о полете открывает безграничные возможности покорения пространства в интересах служения людям в мирных целях.

Международная авиационная федерация, членом которой вот уже сорок лет является наша страна, ставит своей целью развитие авиации, космонавтики и авиационного спорта, во всем мире, укрепление сотрудничества государств, дружбы между народами.

Ярким примером такого сотрудничества является выдающийся международный эксперимент по программе «Союз—Аполлон». Впервые в совместном полете одновременно приняли участие исследователи двух стран: советские космонавты Алексей Леонов и Валерий Кубасов, американские Томас Стаффорд, Вэнс Бранд и Дональд Слейтон. Полет космических кораблей СССР и США — это значительный шаг в развитии советско-американского научно-технического сотрудничества. Его успешное осуществление открывает новые перспективы совместной работы различных стран в мирном освоении космического пространства.

В послании президенту США Дж. Форду товарищ Л. И. Брежнев, передавая поздравления американскому народу, отмечает: «Полет кораблей «Союз» и «Аполлон» имеет историческое значение как символ происходящего процесса разрядки международной напряженности и улучшения советско-американских отношений на базе принципов мирного сосуществования».

Все советские люди с воодушевлением восприняли успешное завершение Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе. Они справедливо замечают, что в дело укрепления мира, безопасности на континенте, создания климата доверия немалый вклад внесли Советский Союз, другие страны социалистического содружества, и горячо благодарят нашу ленинскую партию, Советское правительство, Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева за последовательное претворение в жизнь Программы мира, выдвинутой XXIV съездом КПСС.

Заключительный акт, подписанный высшими руководителями государств, является практическим осуществлением разрядки международной напряженности, о необходимости которой говорил в ярком выступлении на Совещании в Хельсинки товарищ Л. И. Брежнев. Этот исторический документ охватывает широкий круг самых актуальных проблем: мира, безопасности, сотрудничества в различных отраслях, в том числе в спорте. «В целях расширения существующих связей и сотрудничества в области спорта, — говорится в Заключительном акте, — государства-участники будут поощрять соответствующие контакты и обмены, включая спортивные встречи и соревнования всех видов, проводимые на основе общепринятых международных правил, положений и практики».

— Советский народ, руководимый партией Ленина, — говорит далее И. Кожедуб,— уделяет большое внимание космическим исследованиям, развитию гражданской авиации, авиаспорту, которые служат миру, насущным интересам народного хозяйства нашей страны. Авиаторы — надежные помощники земледельцев и геологов, врачей и лесоводов, рыбаков, исследователей Арктики и Антарктиды.

Все больше возрастает любовь советской молодежи к авиационному спорту — важному средству воспитания ее в духе преданности Родине и постоянной готовности к ее защите. Многие тысячи юношей и девушек летают на самолетах, вертолетах и планерах, прыгают с парашютом, строят и запускают авиамодели и ракеты. На счету наших космонавтов и авиационных спортсменов немало достижений, являющихся мировыми рекордами. Первый советский мировой рекорд, занесенный в таблицы ФАИ, был установлен выдающимся летчиком Владимиром Коккинаки. Рекордный полет Ольги Клепиковой — 749 километров, совершенный в 1939 году на одноместном планере, не превзойден до сих пор. Из зарегистрированных ФАИ 728 мировых достижений спортсменам Советского Союза принадлежат 260.

Высшую награду федерации — Золотую авиационную медаль ФАИ (учреждена в 1925 году) — из числа советских деятелей в области авиации и космонавтики получили создатель первого в мире пассажирского реактивного самолета Ту-104 и межконтинентального Ту-114 выдающийся советский авиаконструктор А. Туполев и первый в мире космонавт Ю. Гагарин. Среди награжденных — авиаконструкторы С. Ильюшин, А. Яковлев, летчики-испытатели В. Коккинаки, М. Попович и А. Федотов, внесшие значительный вклад в развитие авиации.

Федерация учредила Золотую космическую медаль и Золотую медаль Ю. А. Гагарина. Эти высокие награды присуждены летчикам-космонавтам, достигшим больших успехов в освоении космического пространства. Среди советских космонавтов: А. Леонов, П. Попович, А. Николаев, В. Николаева-Терешкова, В. Комаров, К. Феоктистов и Б. Егоров удостоены Золотой космической медали; Г. Береговой, А. Николаев, В. Севастьянов, В. Шаталов и А. Елисеев — Золотой медали Ю. А. Гагарина.

Медалями и дипломами ФАИ ежегодно награждаются известные деятели в области космонавтики, авиации и авиационного спорта. Лучшим нашим спортивным арбитрам присвоено почетное звание «Судья международной категории». Среди них — заслуженные мастера спорта Н. Голованов, Н. Пряхина, Н. Гладков и другие.

Наши представители в ФАИ ведут большую творческую работу в Совете, во многих технических комиссиях и других органах Федерации. Первыми вице-президентами комиссий ФАИ являются советские специалисты: В. Наумкин — спортивной, Герой Советского Союза В. Башкиров — авиационного и космического образования, А. Косс и А. Якимов — самолетного и вертолетного спорта. Летчик-космонавт В. Горбатко, И. Ковалев, Ю. Сироткин и В. Траман — члены комиссий — парашютной, планерной, авиамодельной, авиационной и космической медицины.

По инициативе советской делегации федерация учредила переходящий кубок имени выдающегося русского летчика П. Нестерова — приз команде-победительнице чемпионата мира по высшему пилотажу. По нашему же предложению внесены существенные поправки в спортивный кодекс ФАИ. Велика была роль советских представителей в организации кинофестивалей авиационных и астронавтических фильмов в духе Устава Федерации.

В Канаде недавно состоялась 68-я Генеральная конференция ФАИ. Она подвела итоги работы за год, определила очередные задачи федерации и избрала ее руководящие органы.

— В условиях разрядки международной напряженности, — сказал в заключение беседы Иван Никитич Кожедуб, — все авиационные организации — члены ФАИ — призваны широко пропагандировать развитие космонавтики, авиации и авиационного спорта в мирных целях. Общеизвестны области международного сотрудничества. Это пассажирские и грузовые воздушные сообщения, изучение космического пространства, мировые и международные авиационные чемпионаты и соревнования и т. д. Спортивные контакты народов различных стран помогают лучше узнавать друг друга, а международные встречи спортсменов способствуют этому.

Авиация служит делу мира! — вот девиз, который, по нашему глубокому убеждению, должен определять содержание деятельности Международной авиационной федерации.

Роль советского авиационного спорта на международной арене непрерывно возрастает. Спортсмены — летчики, планеристы, вертолетчики, парашютисты, авиамоделисты и ракетчики, безгранично преданные партии и народу, неустанно оттачивают свое мастерство, полны решимости порадовать Родину новыми победами, новыми мировыми и всесоюзными рекордами.

имени Ю.А. ГАГАРИНА

СОРЕВНОВАНИЯ ЮНЫХ РАКЕТЧИКОВ ПОДМОСКОВЬЯ



В ЧЕТЫРНАДЦАТЫЙ РАЗ юные ракетчики Подмосковья разыграли переходящий приз имени Ю. А. Гагарина. За первенство боролись 26 команд городов и районов столичной области и, кроме того, вне конкурса выступали команды Москвы, Калуги и Томска.

В классе ракетопланов «Ястреб» (с двигателями, имеющими полный импульс от 5,01 до 10,00 н. сек) победу одержал Г. Иванкин (Электросталь) — 2 мин. 20 сек. По ракетопланам «Орел» (от 10,01 до 40,00 н. сек) сильнейший — М. Быкович (Фрязино) — 3 мин. 20 сек.

Следует отметить полет ракетоплана «Ястреб» Д. Мурыгина из г. Калининграда. Он наблюдался судьями свыше пяти минут, однако результат не был зафиксирован, так как корпус двигателя приземлился без парашютирующего устройства, что запрещено правилами. Модель имеет механизм перебалансировки, это дало ей возможность летать кругами и попасть в восходящий поток воздуха.

Соревнования на продолжительность спуска на парашюте моделей одноступенчатых ракет проводились в соответствии с новыми правилами ФАИ. Каждый участник имел право произвести 4 запуска с ограничением времени каждого полета двумя минутами. В зачет входила сумма четырех результатов. Первое место занял С. Козловцев (г. Пушкин) — 470 очков.

...Идут запуски моделей-копий ракет и ракетоносителей космических кораблей трех классов. В оценку моделей К-4 с двигателями от 40,01 до 80,00 н. сек. и весом, не превышающим 500 г, входили только очки за копийность и за летные свойства, без замеров высоты их полета. Однако обязательным условием являлось отделение ступеней у копий, имитирующих полет прототипа.

Как и на прошлогодних соревнованиях, лучшей оказалась модель ракетоносителя космического корабля «Союз» С. Селезнева (Загорск) — 1168 очков.

По копиям второго класса (двигатели от 5,01 до 10,00 н. сек), наибольшее количество очков набрала модель И. Трубочкина (Калининград) — 1179 очков. В третьем классе (двигатели от 10,01 до 40,00 н. сек) победил П. Витязев (Загорский район) — 1553 очка. Ему же принадлежит и абсолютный результат высоты полета — 664 метра.

Чемпион Московской области в классе моделей-копий К-4 Сергей Селезнев из Загорска (справа) вместе с капитаном команды В. Кузьминым устанавливает ракету на пусковую установку.

Фото Ю. КУДРЯВЦЕВА

Первенство и переходящий приз имени Ю. А. Гагарина завоевала команда Электростали — 4012 очков. Ребят готовил мастер спорта В. Рожков, капитан — Ю. Солдатов, чемпион 1-х всесоюзных соревнований школьников по ракетному моделизму 1968 года.

На втором и третьем местах спортивные коллективы Загорска и Фрязино.

Среди судей соревнований были студенты Московского авиационного института Г. Яковлев, В. Шапиро и Н. Максимов. Еще не так давно в составе команды столичной области они успешно выступали на всесоюзных соревнованиях юных ракетчиков.

Н. УКОЛОВ,
директор Московской областной станции юных техников

АВИАЦИОННЫЙ СПОРТ В ГДР

У НАШИХ ДРУЗЕЙ

На международных товарищеских соревнованиях по высшему пилотажу, проходивших в Киеве с 18 по 27 июня 1975 г., корреспондент журнала «Крылья Родины» Н. Балакин встретился с руководителем команды Германской Демократической Республики начальником отдела авиационной подготовки добровольного общества «Спорт и техника» Г. Вальтером и попросил его рассказать о развитии авиационного спорта в Германской Демократической Республике и его перспективах.



Команда ГДР — участница международных соревнований по высшему пилотажу в Киеве.

Авиационный спорт в ГДР начал зарождаться в начале 1952 года в рамках Союза молодежи, — сказал Г. Вальтер. — Добровольного общества «Спорт и техника» в то время еще не было. Первыми авиационными спортсменами стали планеристы.

В августе того же года основано добровольное оборонное общество «Спорт и техника». Оно взяло на себя заботу о развитии всех видов технического спорта, в том числе и авиационного. Помощь в этом оказал и продолжает оказывать Советский Союз. Хочу особенно подчеркнуть, что без этой помощи мы не смогли бы так быстро развивать парашютизм, планеризм, самолетный спорт.

Примерно в 54 году мы получили из Советского Союза самолеты По-2. Они использовались как буксировщики планеров. С них начинались парашютные прыжки. Первыми инструкторами-парашютистами также были советские товарищи. Первые прыжки совершались с парашютами Пд-47. В настоящее время у нас имеются отечественные парашюты Рл-3, Рл-4 и т. д., чехословацкие ПТХ и советские купола УТ-15. Прыжки совершаются с самолетов Ан-2.

Планеристы свои первые шаги начинали на аппаратах отечественного производства. Теперь же они летают на современных польских планерах «Пират», «Кобра» и «Bocian» (Бочиян).

В самолетном спорте первыми проложили дорогу обучавшиеся в Советском Союзе военные летчики. Первыми учебно-спортивными самолетами были советские Як-18, Як-18У. В настоящее время обучение спортсменов-летчиков ведется на Як-18А. Спортсмены сборной страны летают на чехословацких машинах «Зет-526 АФС».

Авиационный спорт в Германской Демократической республике подчинен основной задаче — подготов-

ке молодежи к службе в вооруженных силах. Этой задаче соответствует и вся его структура. Во всех шестнадцати округах республики имеются планерные клубы. В десяти из них — парашютные. В восьми — центры по подготовке спортсменов-летчиков.

Для обучения полетам на планерах мы отбираем юношей в возрасте 14 лет. После соответствующей теоретической подготовки они поднимаются в воздух. Проучившись три года в аэроклубе, они идут в авиационные училища, становятся летчиками. Часть из них, как запасники возвращаются в аэроклубы и становятся спортсменами-летчиками.

В авиационном спорте мы придерживаемся принципа «от модели к планеру, с планера — на самолет». Никто не может летать на самолете, если он не летал на планере.

Парашютисты начинают прыгать с шестнадцати лет. А когда наступает призывной возраст, идут в воздушно-десантные войска, ибо защита Родины — первого немецкого государства рабочих и крестьян — превыше всего. Этому подчинены вся деятельность Общества «Спорт и техника», все виды технического спорта.

Для того, чтобы успехи росли из года в год, спортсмены регулярно встречаются на соревнованиях разных масштабов. В каждом округе проводятся первенства по тем видам авиационного спорта, которые в нем развиваются (планеризм, парашютизм, самолетный спорт).

Ежегодно состоятся международные и национальные соревнования. На них выявляются лучшие спортсмены, которыми пополняются сборные команды.

Хочу заметить, что программы в низших звеньях соревнований составляются так, что они позволяют спортсменам постепенно осваивать наиболее трудные элементы полета или парашютного прыжка и переходить из одной группы в другую. Так, например, спортсменов-летчиков мы делим на три группы — высшую, где летают на пилотажных самолетах «Зет-526-АФС», среднюю (это тоже опытные спортсмены) и начинающую, в которой спортсмены постепенно переходят от полетов на Як-18А к полетам на «Зетах».

Нам пришлось приложить немалые усилия к тому, чтобы национальный аэроклуб Германской Демократической Республики стал действительным членом Международной авиационной федерации (ФАИ).

Как известно, в 1960 году Генеральная конференция ФАИ, проходившая в Барселоне, приняла Национальный аэроклуб Германской Демократической Республики лишь в сочлены, хотя уже тогда в нашей стране авиационный спорт был развит значительно лучше чем в некоторых странах действительных членах ФАИ. В приеме в члены нам отказывали. Это была грубая политическая дискриминация, проводившаяся некоторыми представителями авиационных клубов стран НАТО.

Первым крупным признанием на международной арене наших успехов в развитии авиационного спорта явилась победа на чемпионате мира сборной команды ГДР по высшему пилотажу, который состоялся в нашей стране.

Тогда мы заняли первое место, нам был вручен командный приз — кубок имени основоположника высшего пилотажа русского летчика П. Нестерова.

После этой победы 61 генеральная конференция ФАИ, состоявшаяся в конце декабря 1968 года в Лондоне, приняла национальный аэроклуб Германской Демократической Республики в действительные члены международной авиационной Федерации. Содружество авиационных клубов и федераций социалистических стран одержало победу.

Участие в Международной авиационной федерации вдохновило наших авиационных спортсменов, заметно активизировало всю нашу работу по подготовке высококвалифицированных спортсменов, которые теперь уже вправе говорить о своих успехах.

Например, на товарищеских соревнованиях спортсменов-летчиков по высшему пилотажу, которые в 1973 году проходили в Карл-Марксштадте, первое место в общем зачете занял наш спортсмен Блеске. Планеристы ГДР принимали участие в международных соревнованиях в Польше, Венгрии и в Советском Союзе. Неплохие успехи у парашютистов республики: наша женская команда в 1974 году стала чемпионом мира в групповых прыжках на точность приземления. Два парашютиста заняли призовые места в одиночных прыжках.

Мы будем стремиться к тому, чтобы наши, пока еще скромные успехи, множились во всех видах авиационного спорта. В этом мы надеемся на братскую помощь социалистических стран и в первую очередь на Советский Союз. Мы признательны Советскому Союзу, который разрешил совместные тренировки планеристов ГДР и СССР в Кишиневе. Эти тренировки во многом помогли нашим планеристам подготовиться к предстоящему международному чемпионату. Пять недель, проведенных на одном аэродроме, еще больше укрепили дружбу планеристов двух социалистических стран.

В конце беседы товарищу Вальтеру был задан вопрос, каковы его прогнозы на настоящую встречу спортсменов-летчиков социалистических стран.

— Не ошибусь, — сказал он, — что на первом месте будут советские спортсмены. За второе место спортивная борьба будет вестись между командами ГДР и Чехословакии.

Теперь, когда эта интересная встреча осталась позади, можно сказать, что Герхард Вальтер не ошибся. Спортсмены — летчики Германской Демократической Республики, заняв третье призовое место, одержали очередную победу на международной арене. Остается пожелать им дальнейших успехов в развитии авиационного спорта.

ПОЛЬСКИЕ САМОЛЕТЫ

В настоящее время из цехов польских авиазаводов выходят учебно-тренировочные реактивные самолеты «ТС-11» «Искра», два новых самолета, предназначенных для сельского хозяйства — «М-15», оборудованный двухконтурным газотурбинным двигателем и «ПЗЛ-106», с поршневым двигателем, многоцелевой самолет «Вилга-35», вертолеты «Ми-2», а также планеры «Кобра», «Пират» и «Янтарь».

В этой статье мне хочется полнее рассказать о самолетах «Искра» и особенно «Вилга», которая найдет широкое применение в аэроклубах.

Разработка самолета «ТС-11» «Искра» началась в середине 50-х годов в конструкторском бюро Института авиации под руководством доцента Тадеуша Солтыка. Одновременно создавался турбореактивный двигатель, имеющий тягу 1000 кг.

Первый полет выполнен 5 февраля 1960 г. летчиком-испытателем Анджеем Абламовичем. В 1966 году специальная комиссия провела Государственные контрольные испытания и выдала заключение о пригодности самолета для обучения пилотов в летных училищах. Он был принят в серийное производство.

Уже после ввода самолета в эксплуатацию была разработана его новая модификация — «Искра-100».

Летно-технические данные самолета: размах крыла — 10,07 м, длина фюзеляжа — 11,25 м, высота — 3,94 м, вес пустого самолета — 2445 кг, взлетный вес — 3800 кг, максимальная скорость полета — 720 км/час, крейсерская скорость — 600 км, потолок — 12500 м, дальность полета — 1460 км, длина разбега — 1010 м, пробега — 880 м.

«Искра» является первым реактивным самолетом, сконструированным в Польской Народной Республике. Самолет «Вилга-35» четырехместный свободнонесущий цельнометаллический моноплан с верхним расположением крыла. На самолете установлен поршневой двигатель АИ-14. Основные достоинства Вилги — это хорошие летные качества, экономичность, а главное — универсальность.

«Вилга-35» применяется как пассажирско-служебный санитарный и спортивный самолет.

Спортивная «Вилга» используется для туристских полетов, парашютных прыжков и буксировки планеров при порывах ветра до 30 м/сек. Самолет может буксировать одновременно три планера. Скороподъемность с одним планером — 4,6 м/сек, с двумя 3,2 м/сек, с тремя — 2,1 м/сек. «Вилга» берет на борт трех парашютистов. Время подъема на высоту 1000 м — 3 мин.

Основные летно-технические данные самолета: размах крыла 11,14 м, длина фюзеляжа 8,10 м, высота 2,94 м, вес пустого самолета 825 кг, взлетный вес 1230 м, максимальная скорость 201 км/час, потолок 4300 м, дальность полета 680 км, длина разбега 236 м, пробега 276 м.

Ежи ГЖЕГОЖЕВСКИ

Читайте в следующем номере

XXV съезду КПСС — достойную встречу

● ПОД ЗНАМЕНЕМ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ.

Первичная организация — основа Общества

● ВОЕНРУК ШКОЛЫ

Воспитанники оборонного Общества

● ОН УЧИТ РОДИНУ ЛЮБИТЬ

Очерк о Герое Советского Союза летчике Борисе Владимировиче Бучине.

Финалисты VI Спартакиады

● МАСТЕРСТВО И МУЖЕСТВО

● КУПОЛА НАД ВИЛЬНЮСОМ

● ФЛАГИ НАД КОРДОДРОМОМ

Призы дружбы

● МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ СПОРТСМЕНОВ В БОЛГАРИИ, ЧЕХОСЛОВАКИИ, БЕЛЬГИИ, ВЕНГРИИ

Международный год женщины

● ЕЕ ПОБЕДНЫЕ СТАРТЫ

Из опыта мастеров

● СХОЖДЕНИЕ В ВОЗДУХЕ

Самолеты второй мировой войны

Новые книги

● НАРОД КОВАЛ ПОБЕДУ

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

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

ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ

Продолжительность полета 14 мин. 43 сек. комнатной модели самолета, достигнутую мастером спорта В. Двинским (Пермь) 2 марта 1975 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Ю. Лайдна, превышен на 2 мин. 33 сек.

Продолжительность полета 58 мин. 01 сек. радиоуправляемой модели гидросамолета с поршневым двигателем, достигнутую кандидатом в мастера спорта Р. Шарафеевым (г. Казань) 29 апреля 1975 г. Прежний всесоюзный юношеский рекорд, принадлежавший ему же, превышен на 13 мин. 16 сек.

Дальность полета по прямой 64,84 км. радиоуправляемой модели самолета с поршневым двигателем, достигнутую кандидатом в мастера спорта Р. Шарафеевым (г. Казань) 7 мая 1975 г. Прежний всесоюзный юношеский рекорд, принадлежавший А. Абражееву, превышен на 19,84 км.

ПО САМОЛЕТНОМУ СПОРТУ

Скорость полета 584,042 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 40 000 кг, достигнутую спортсменом I разряда Г. Пакилевым (ВВС) 17 апреля 1975 г. на самолете Ан-22 (самолеты с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Скороподъемность на высоту 9000 м 22 мин. 9,8 сек., достигнутую мастером спорта СССР международного класса В. Авершиным (ВВС) 29 апреля 1975 г. на гидросамолете М-12 «Чайка» (гидросамолеты с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Скороподъемность на высоту 9000 м. 27 мин. 3,4 сек., достигнутую мастером спорта В. Ефимовым (ВВС) 29 апреля 1975 г. на самолете-амфибия М-12 «Чайка» (самолеты-амфибия с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Высоту в горизонтальном полете 8223 м, достигнутую мастером спорта СССР международного класса В. Авершиным (ВВС) 28 апреля 1975 г. на гидросамолете М-12 «Чайка» (гидросамолеты с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

Высоту в горизонтальном полете 8289 м, достигнутую мастером спорта В. Ефимовым (ВВС) 28 апреля 1975 г. на самолете-амфибия М-12 «Чайка» (самолеты-амфибия с турбовинтовыми двигателями). Всесоюзный рекорд установлен впервые.

ПО ПАРАШЮТНОМУ СПОРТУ

Расстояние, пройденное в свободном падении — 14 780 м (высота отделения от самолета 15 386 м), достигнутое в дневном высотном затяжном групповом прыжке командой парашютистов в составе 10 человек — заслуженных мастеров спорта Е. Андреева (ВВС), А. Петриченко (ВДВ), мастеров спорта А. Чеснокова (ВДВ), Р. Королева, А. Молодцова, В. Каткова, В. Бессонова, Б. Попова, Ю. Кудряшова, Е. Мамаева (все ВВС) 24 апреля 1975 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший группе в составе 9 человек, превышен на 949 м.

Материалы о достижениях Г. Пакилева, В. Авершина, В. Ефимова, Е. Андреева, А. Петриченко, А. Чеснокова, Р. Королева, А. Молодцова, В. Каткова, В. Бессонова, Б. Попова, Ю. Кудряшова, Е. Мамаева направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.

Владимир РОДИОНОВ

АЭРОДРОМ

Не знает сна аэродром,
Видать из тех он, из двужильных,
Кто сильный сам и любит сильных,
Пропахших небом и трудом.
Аэродром, где зачастую
Бывает не до праздных слов,
Здесь лаконично рапортует
О том, что к вылету готов,
Пилот. Ему дают «добро»
На взлет по новому маршруту...
За беспокойные минуты
Люблю тебя, аэродром!

ИНСТРУКТОРУ

Полет мой первый.
За бортом
В разгаре радужное утро,
Внизу волнение с трудом
Унять пытается инструктор.
Он корректировал мой взлет,
Полет по замкнутому кругу...
Как мне сейчас недостает
Тебя, наставника и друга,
Тебя, кто знал наперечет
Мои и минусы, и плюсы...
Полет мой первый,
Первый взлет —
И даль бескрайняя
По курсу.

ПЕРВЫЙ ПРЫЖОК

Похожий яростью на пламя,
Холодный ветер щеки жег.
Сфотографировала память
Незабываемый прыжок,
Хотя бы тем, что первым в жизни
Он был по счету для меня,
Проверкой верности Отчизне
И даже — линией огня.
Росло волнение в груди,
Не раз к пределу приближаясь...
Прыжок остался позади,
Знакомство с небом продолжалось.

ПРИЗВАНИЕ

Посадка — взлет,
посадка — взлет
Под солнцем,
выелянувшим косо.
Аэродром звенит,
ревет
Протяжно
и одноголосо.
Бетонка —
речки полоса
Средь моря трав
не затерялась.
Хлебов нескошенных краса
Внизу, под крыльями,
осталась.
Земля,
безоблачный восход,
Идут полеты в нашей части...
Посадка — взлет,
посадка — взлет:
Нелегкий труд,
призванье,
счастье!

Новые достижения в освоении космоса



Закончился еще один, восемнадцатый год практического освоения просторов космоса, начало которому положила наша страна, запустив 4 октября 1957 года первый в мире искусственный спутник Земли (ИСЗ). Этот год был знаменателен новыми выдающимися достижениями Советского Союза в изучении и использовании космического пространства в интересах дальнейшего развития науки и народного хозяйства, совершенствования самой космической техники.

Золотыми страницами войдут в историю покорения человеком космического пространства знаменательные полеты экипажей кораблей «Союз-16», «Союз-17», «Союз-18» и «Союз-19». Космонавты А. В. Филипченко и Н. Н. Рукавишников в декабре 1974 года успешно прорепетировали большую часть назначенного на июль 1975 года совместного полета советского и американского кораблей. В течение месяца работали на выведенной в декабре 1974 года в околоземное пространство орбитальной станции «Салют-4» командир и бортинженер корабля «Союз-17» А. А. Губарев и Г. М. Гречко. Более двух месяцев трудились на борту этой летающей космической лаборатории члены экипажа корабля «Союз-18» П. И. Климук и В. И. Севастьянов. Новый этап в освоении космического пространства начали совместно с американскими астронавтами командир и бортинженер корабля «Союз-19» А. А. Леонов и В. Н. Кубасов.

для науки и народного хозяйства

Характерная черта советской космической программы — разумное сочетание автоматических и пилотируемых аппаратов для изучения и практического использования космоса, в интересах прогресса человечества. В соответствии с многогранной программой исследования и освоения космоса, кроме пилотируемых аппаратов, в течение года с территории Советского Союза в бескрайние просторы Вселенной были запущены десятки беспилотных аппаратов серии «Космос», спутники связи «Молния», две межпланетные станции «Венера-9» и «Венера-10», «Луна-23» и другие.



На фото:
В. Севастьянов ведет телерепортаж с борта станции «Салют-4».

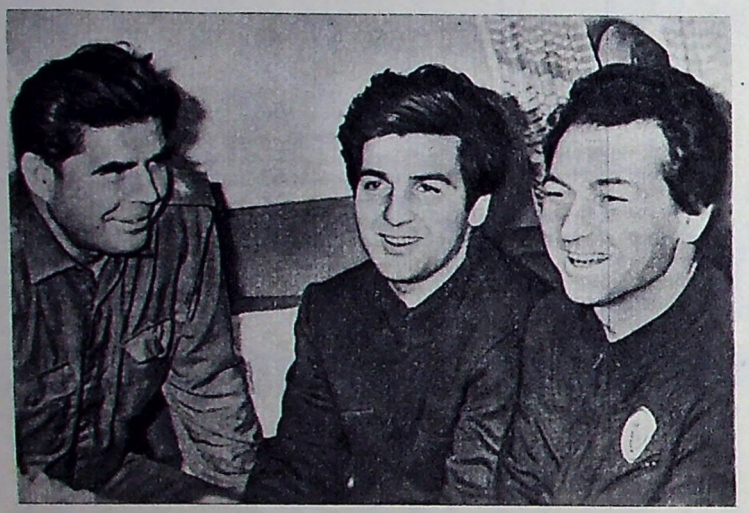
Последние часы на орбитальной станции. Космонавты готовят к возвращению на Землю результаты своей многодневной работы.

В последние годы исследования и эксперименты в интересах различных областей науки и народного хозяйства все чаще выполняются с борта долговременных орбитальных станций. И это — естественно. «...Создание и полет орбитальных научных станций со сменными экипажами, — как отмечают в своем приветствии всем, кто участвовал в подготовке и осуществлении полета «Салют-4» и «Союз-18», товарищи Л. И. Брежнев, Н. В. Подгорный и А. Н. Косыгин, — является одним из важных направлений проникновения человека в космос, решающим средством для дальнейшего глубокого изучения Вселенной и познания нашей планеты».

Станции серии «Салют» являются прообразом тех тяжелых пилотируемых аппаратов, о которых думал еще в самом начале космической эры основоположник практической космонавтики Сергей Павлович Королев. Уже в декабре 1957 года, через два месяца после вывода на орбиту Первого ИСЗ он писал: «...Наилучшим техническим решением, которое позволило бы неограниченно широко развернуть научные исследования в космическом пространстве, было бы создание постоянной обитаемой, т. е. приспособленной для жизни людей межпланетной станции в виде искусственного спутника Земли».

Ученые, конструкторы, инженеры, техники и рабочие нашей страны, выполняя советскую космическую программу, создали обитаемые орбитальные станции, вначале экспериментальную в составе пилотируемых кораблей «Союз-4» и «Союз-5», затем в виде тяжелого обитаемого спутника «Салют-1», положившего начало серии таких станций. Во время длительной работы Г. Т. Добровольского, В. Н. Волкова и В. И. Пацаева на борту станции «Салют-1», затем П. Р. Поповича и Ю. А. Артюхина на станции «Салют-3», месячной А. А. Губарева и Г. М. Гречко и особенно 63-суточной П. И. Климука и В. И. Севастьянова на «Салюте-4» были наглядно подтверждены большие возможности орбитальных станций, способных много месяцев действовать как в автоматическом, так и в пилотируемом режимах. Проведенные на них комплексные исследования Земли и ее атмосферы, Солнца, звезд, технические и медицинские эксперименты дали многим отраслям науки и народного хозяйства ценнейшие материалы.

Коммунисты-космонавты Петр Климук и Виталий Севастьянов провели в полете, который они посвятили предстоящему XXV съезду КПСС, 1511 часов 20 минут 7 секунд. Каждый сделал все возможное, чтобы их звездная вахта была максимально продуктивной. Обширную и многогранную программу полета они выполнили на «отлично» и внесли весомый вклад в осуществление плана космических исследований, предусмотренных девятой пятилеткой.



Двухмесячная подзвездная вахта на станции «Салют-4» позади. Теперь вместе с начальником Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина генерал-майором авиации Г. Т. Береговым Петр Климук и Виталий Севастьянов на самолете Ил-18 летят на Байконур.

В августовском номере «Крыльев Родины» рассказывалось о первом месяце работы П. Климука и В. Севастьянова на борту станции «Салют-4». Не менее плодотворным был и второй месяц их деятельности в заоблачных просторах. Данные телеметрии, полученные из космоса, записи в бортжурналах, многочисленные фото- и кинопленки, биологические объекты и другие материалы, доставленные космонавтами на Землю, представляют значительный интерес для геологии, метеорологии, географии, океанологии, медицины и других областей науки.

●

Проведя исследования нашей планеты в интересах народного хозяйства, П. Климук и В. Севастьянов отсняли на чувствительную пленку многие районы нашей страны, общей площадью 8,5 миллионов квадратных километров, в том числе Закавказья, Казахстана, Украины, Туркмении, Дальнего Востока, Поволжья. Начали они съемку 31 мая и закончили в начале июля. Значение выполненной космонавтами работы трудно переоценить. Ведь снимки, сделанные из космоса, уже стали важнейшим документальным материалом для геологов, картографов, агрономов, лесоводов, гидрографов, и других специалистов при решении ими многих текущих и перспективных задач.

Наша страна — родоначальница фотографирования Земли из космоса. Первый фотоаппарат взял с собой еще космонавт-2 Герман Титов. Сегодня же в программу любого, даже кратковременного полета человека в космос обязательно включается фотографирование суши и водных бассейнов нашей страны. Из тысячи отдельных кадров составляется «портрет» того или иного района. Геологи определяют по нему возможные места залегания нефти, газа, различных руд, подземных кладовых пресной воды; лесоводы по тем же снимкам оценивают состояние лесных массивов; гидрологи — обнаруживают изменение русел рек и прибрежных морских зон и т. д.

Приведем два примера: В. Севастьянов сделал с «Союза-9» в 1970 году снимок Сальского района Ростовской области. Дешифровка снимка на земле позволила выявить около 4000 гектаров пахотной земли, которые не были нанесены ни на один план земельного пользования этого района. По снимкам, доставленным из космоса экипажем научной станции «Салют-3», специалисты определили 67 новых районов, перспективных для разведки нефти и газа, и 11 крупных разломов в земной коре, на пересечении некоторых возможно залегание месторождений металлических руд. Специалисты сельского хозяйства с помощью снимков из космоса наметили ряд районов для орошаемого земледелия.

Просмотрев первые снимки, сделанные П. Климуком и В. Севастьяновым, специалисты без колебаний говорят, что они будут использованы во многих отраслях науки и народного хозяйства, в частности, для уточнения ряда разделов нового десятого пятилетнего плана.

●

Невесомость! Сколько копий было сломано учеными перед тем, как отправить в космос человека. Всех волновали вопросы, каково будет воздействие состояния динамической невесомости на организм космонавта в полете, как поведет себя человек там, в заоблачных далях, способен ли он к логическому мышлению, когда его тело не будет весить ни грамма. В поисках ответа на эти вопросы, средств, которые помогли бы организму приспособиться к условиям невесомости, было проведено множество экспериментов и исследований. В Центре подготовки космонавтов была создана специальная тренировочная аппаратура, разработана методика подготовки к полетам. Исторический полет Юрия Гагарина показал: невесомость не страшна для психики человека, если он правильно и всесторонне готовится на Земле. Последующие более длительные полеты Г. Титова, А. Николаева, П. Поповича, В. Быковского, В. Терешковой дали много материалов для решения проблемы «человек и невесомость». Советские ученые активно использовали эти материалы. И, подводя предварительный итог полета второго экипажа на «Салюте-4», один из ведущих специалистов в области космической медицины член-корреспондент АН СССР О. Г. Газенко мог заявить «...нам удалось поставить многие точки над «i» в главных аспектах проблемы «человек и невесомость».

Более двух месяцев находились в полете Петр Климук и Виталий Севастьянов. Специальная предполетная подготовка позволила им быстро адаптироваться к невесомости, а физические упражнения на борту «Салюта-4» — подготовить организм к возвращению к условиям земной гравитации. На протяжении всего полета космонавты ежедневно по часу работали на велоэргометре. По полтора часа в день занимались они на комплексном тренажере. На втором снаряде при помощи специального костюма имитировалась весовая нагрузка по продольной оси тела. По 10—12 часов в сутки Климук и Севастьянов носили нагрузочные костюмы «Пингвин» и «Атлет», которые помогали компенсировать отсутствие силы тяжести, нагружая те группы мышц, которые в невесомости бездействуют и постепенно ослабевают.

Важную роль сыграл впервые проведенный эксперимент с водно-солевой диетой. Известно, что в космическом полете организм человека интенсивно теряет влагу. А это чревато нежелательными последствиями. Простое потребление воды не восполняет эту потерю. По рекомендации врачей, при подготовке к посадке, Климук и Севастьянов несколько раз принимали различные соли в таблетках, запивая их водой и соками. Одновременно они активно пользовались вакуумным костюмом «Чибис», который создает отток крови от головы к ногам. Все это вместе взятое способствовало тому, что космонавты довольно хорошо перенесли возвращение к обычным земным условиям. Миллионы телезрителей видели, что Климук и Севастьянов сами вышли из приземлившегося спускаемого аппарата корабля «Союз-18», поднялись на борт вертолета.

●

Научная программа второго экипажа станции «Салют-4» была тщательно разработана еще перед полетом, расписана по дням и часам. И все же в ходе полета космонавты внесли в нее коррективы, подсказанные явлениями природы, которые нельзя было предусмотреть на Земле. Когда им сообщили, что на Солнце возникли активные области, Климук и Севастьянов быстро настроили орбитальный солнечный телескоп на нужный режим работы, хотя в этот день по программе они занимались делами, не связанными с астрофизикой.

Программа полета не предусматривала и проведение наблюдений за серебристыми облаками. Ведь до сих пор ни наши, ни американские космонавты не видели это уникальное явление природы с орбиты. Появление их учеными не прогнозируется, возникают они каждый раз неожиданно. Почти целое столетие ведется спор об их происхождении. Понятно стремление ученых получить какие-либо материалы о серебристых облаках. И космонавты, обнаружив их, отложили начатые по программе дня эксперименты, чтобы провести съемку и спектрографирование облаков. Такой же незапланированной работой было наблюдение полярных сияний. Их спектрографирование и фотосъемка с орбиты искусственного спутника Земли была проведена Климуком и Севастьяновым впервые в истории космических полетов.

●

Как ни один полет отечественных пилотируемых аппаратов, полет второго экипажа станции «Салют-4» был насыщен различными техническими экспериментами. Уже на следующие сутки после перехода на ее борт проводилась лазерная локация станции. В ходе полета этот эксперимент повторялся еще дважды. Климук и Севастьянов наблюдали посылку луча с Земли. Лазерная локация положила начало отработки высокоточных систем траекторных измерений и слежения за космическими аппаратами.

С удовольствием работали Климук и Севастьянов с новой навигационной системой «Дельта». Эта система состоит из радиовысотомера, звездных датчиков, бортовой вычислительной машины... При ее помощи можно, в частности, определять параметры орбиты станции без участия наземных средств. «Дельта» вначале проходила проверку в автоматическом режиме. Первый экипаж «Салюта-4» А. Губарев и Г. Гречко дали «добро» на ее штатную работу. Второй экипаж станции эксплуатировал эту систему на протяжении всего полета.

Чтобы облегчить работу экипажей космических аппаратов, ученые настойчиво трудятся над созданием космических автопилотов, систем аналогичных по назначению, устанавливаемым на самолетах. Прообразом такого «космического автопилота» является новая система ориентации «Каскад», которую отрабатывали на «Салюте-4» космонавты. Она предназначена для автоматического поддержания длительной ориентации в различных режимах полета. Использование «Каскада» позволяет в несколько раз снизить расход топлива в системе двигателей ориентации.

На борту «Салюта-4» около 90 различных научных и экспериментальных установок, состоящих из 400 отдельных агрегатов и приборов. Естественно, что в процессе полета часть из них потребовала профилактического осмотра и ремонта. П. Климук и В. Севастьянов успешно выполняли и роль «ремонтников на орбите».

Еще один незапланированный эксперимент провели космонавты во второй половине своего полета. Они дважды выходили на связь с первой международной экспедицией по программе ЭПАС. Их слышали на своих постах экипажи кораблей «Союз-19» и «Аполлон».

Длительный полет орбитальной станции «Салют-4», работа на ней двух экспедиций еще раз продемонстрировали огромные достижения советской космонавтики, ученых, конструкторов, инженеров, техников и рабочих, отдающих свои силы и способности делу освоения Вселенной на благо всех людей планеты Земля. За успешное осуществление длительного полета на орбитальной научной станции «Салют-4» и транспортном корабле «Союз-18» и проявленные при этом мужество и героизм Верховный Совет СССР наградил П. И. Климука и В. И. Севастьянова орденами Ленина и вторыми медалями «Золотая Звезда».

Г. АЛЕКСЕЕВ, инженер.



Музеи пионеров космической техники

ЭТОТ ДОМИК, утопающий в зелени, расположенный недалеко от ВДНХ, знали немногие. Теперь он будет известен тысячам. В нем в августе этого года открыт мемориальный музей выдающегося советского ученого, основоположника практической космонавтики Сергея Павловича Королева.

Все знаменательные события первых лет космической эры — запуск первых в мире искусственных спутников Земли (ИСЗ), первый в мире полет человека по околоземной орбите, первый выход человека в открытый космос, полеты первых многоместных космических кораблей, связаны с именем Главного конструктора ракетно-космических систем академика С. П. Королева.

В музее собраны книги, документы, личные вещи Сергея Павловича, модели ИСЗ, пилотируемых космических кораблей, автоматических межпланетных станций, глобусы Луны, Земли. На глобусе Луны надпись, сделанная в 1954 году академиком В. П. Глушко: «Шлю тебе этот шарик, Сергей, с глубокой надеждой, что нам с тобой доведется увидеть живую землю такой же величины». Надежда сбылась. Сыны Земли уже не раз видели из космоса свою родную планету.

Советские люди продолжают освоение космического пространства. Закончившийся очередной, 18-й год космической эры, начало которой было положено запуском Первого ИСЗ 4 октября 1957 года, был знаменателен новыми блестящими достижениями в освоении космоса, в числе которых: первый совместный международный экспериментальный полет советского корабля «Союз-19» и американского «Аполлон»; многомесячный полет станции «Салют-4» и блестящая работа на ней экипажей кораблей «Союз-17» и «Союз-18». «— То, чего мы добились в освоении космоса,— говорил Сергей Павлович Королев,— это заслуга не отдельных людей,— это заслуга всего народа, заслуга нашей партии, партии Ленина».

В дом номер 2/28 по Останкинскому переулку в Москве, в котором жил и работал С. П. Королев, идут экскурсанты, чтобы ознакомиться с жизнью и деятельностью замечательного советского ученого-патриота.

И. ФРОЛОВ

●

БОЛЕЕ 50 ТЫСЯЧ жителей Кисловодска и его гостей посетили открытый год назад в городе-курорте музей Фридриха Артуровича Цандера. Многочисленные экспонаты и документы, а также лекции членов Совета музея помогли им познакомиться с жизнью и деятельностью одного из пионеров ракетной техники, конструктора реактивного двигателя ОР-1 и ЖРД ОР-2, участника создания московской Группы изучения реактивного движения в начале тридцатых годов, автора ряда исследований различных устройств космических ракет, книги «Проблемы полета при помощи реактивных аппаратов», написанной в 1932 году.

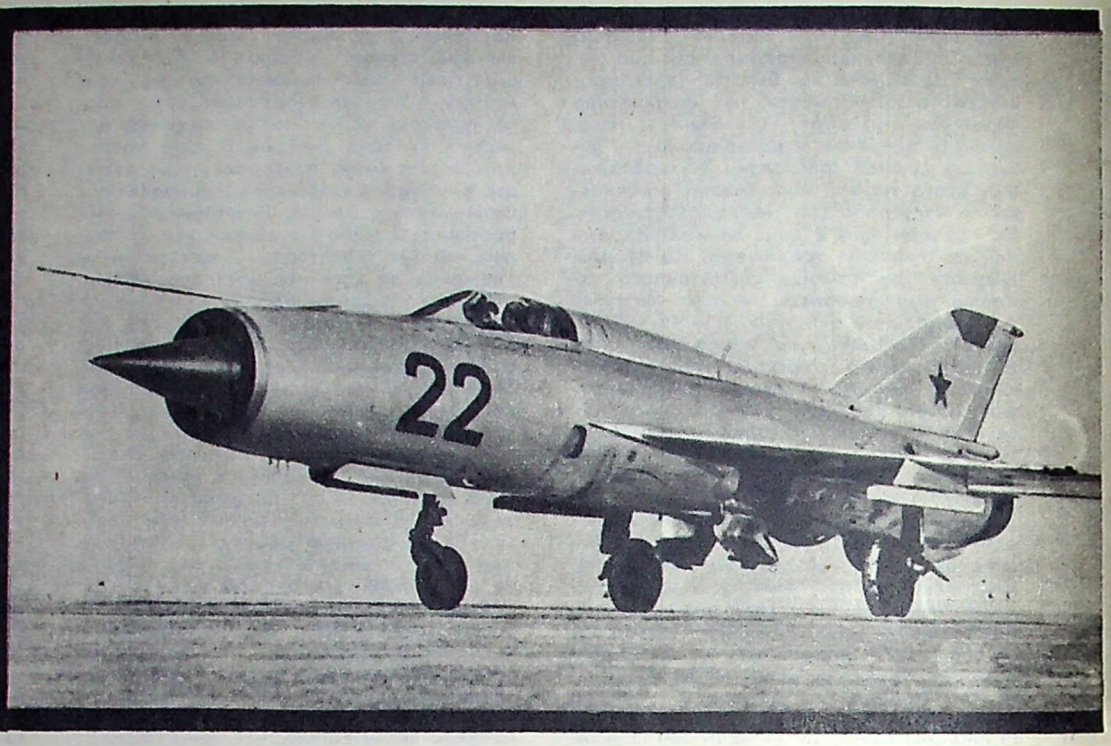
В создании музея Ф. А. Цандера большую помощь Кисловодску оказали Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина, общественные и научные организации г. Риги, институт истории естествознания и техники Академии Наук СССР и другие организации. Внимание посетителей привлекают хорошо сделанные фотоснимки деятелей советской космической науки и техники, различных космических аппаратов, особенно запуска в 1933 году одной из первых экспериментальных ракет «ГИРД-Х», в проектировании которой участвовал Ф. А. Цандер.

Более 200 экспонатов музея Ф. А. Цандера в Кисловодске, где он провел последний период жизни, позволяют посетителям многое узнать о жизни ученого, о достижениях советской космической науки и техники.

К. БЕЛЫЙ

Читатель спрашивает — Редакция отвечает

ИСТРЕБИТЕЛЬ МиГ-21



Уважаемая редакция!

В газетах и журналах мы встречали названия наших самолетов Е-66, МиГ-21. Расскажите, пожалуйста, как создавались эти замечательные машины, что они собой представляют.

Ю. АВДЕЕВ, А. ПОЛЕТНЫХ,
учащиеся мценского техникума,
А. ХОХРЯКОВ.

ст. Онгудай.

К концу пятидесятых годов советские ученые и конструкторы, создав самолеты, способные преодолеть звуковой барьер, развернули поиск путей дальнейшего повышения их скоростей и потолка. В научных учреждениях и опытных конструкторских бюро развернулась творческая работа, целеустремленная на решение проблем, возникших при проектировании машин, которые должны были летать со скоростью до двух и более тысяч километров в час, подниматься выше 20 км. В числе этих проблем были такие сложные, как управляемость и устойчивость на больших скоростях и высотах, теплозащита конструкции, ее прочность, создание условий для эффективной работы экипажа в полете и т. д.

Большой вклад в решение этих проблем внес, наряду с другими научными и конструкторскими организациями, коллектив опытного конструкторского бюро (ОКБ), возглавляемого Артемом Ивановичем Микояном. Работая в тесном контакте с ЦАГИ и другими научными институтами, коллектив ОКБ последовательно наращивал скорость и потолок создаваемых им самолетов. На опытных машинах проверялась правильность теоретических расчетов и инженерных решений с тем, чтобы в серийное производство передать уже полностью отработанный истребитель.

Во второй половине пятидесятых годов усилия коллектива принесли свои плоды. В результате напряженной работы, смелых инженерных решений и воплощения достижений авиационной науки в практику, в ОКБ был создан опытный самолет с треугольным крылом (один из первых в Советском Союзе) с одним двигателем, развивавшем тягу, почти равную тяге двух двигателей серийного МиГ-19. Испытания в воздухе показали, что принципиальная схема, сочетание мощности двигателя с весом и размерами машины определены правильно. Самолет может летать со скоростью, значительно большей, чем развивали истребители, находившиеся в те годы на вооружении.

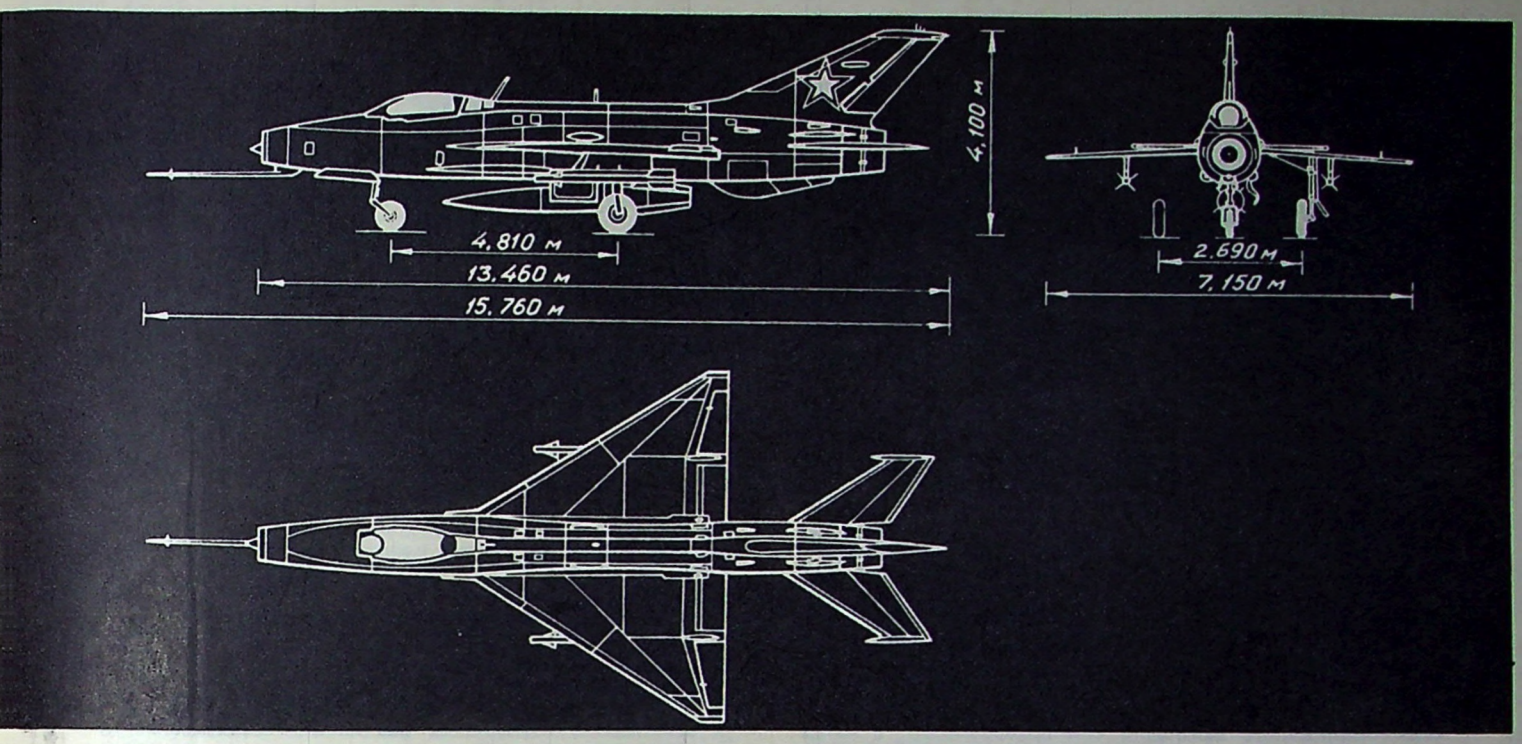
Каждый последующий опытный самолет все больше приближался по своим качествам к истребителю, который должен был стать эталоном для серийной машины. На одном из них, получившем обозначение Е-66, в октябре 1959 года летчик-испытатель Г. К. Мосолов базу 15—25 км пролетел со скоростью 2388 км/час. В апреле 1961 года он же завоевал для нашей Родины абсолютный мировой рекорд подъема на высоту при старте с земли — 34 714 метров.

Десятки тысяч москвичей и гостей столицы с большим интересом осматривали этот самолет, демонстрировавшийся в числе других машин на выставке, организованной на аэродроме в Домодедово в честь 50-летия Советской власти. На пояснительной табличке, стоявшей рядом с Е-66, перечислялись установленные на нем рекорды высоты и скорости в горизонтальном полете на базе и по замкнутому маршруту. Осенью 1974 года заслуженный мастер спорта Светлана Савицкая дополнила этот список еще одной серией рекордов — скороподъемности. Менее чем за две минуты (119,5 сек.) на самолете Е-66Б она набрала высоту 12 тысяч метров. «Попутно» было установлено еще три мировых рекорда скороподъемности: три тысячи метров — за 41,5 сек., 6 тысяч — за 60 сек., 9 тысяч — за 80,5 сек.

Используя материал, накопленный при проектировании, постройке и испытаниях опытных самолетов, коллектив ОКБ, возглавляемый А. И. Микояном, подготовил для Военно-Воздушных Сил истребитель, который после успешно пройденных испытаний получил название МиГ-21 и был принят в серийное производство.

В этом самолете нашли воплощение новейшие достижения авиационной науки и техники. Прогрессивная принципиальная схема и оптимальное сочетание веса с геометрическими размерами обеспечили МиГ-21 высокие летные качества. Скорость машины, например, модификации «Ф-13» на высоте 12 500 м достигает 2125 км/час (посадочная 260—270 км). Статический потолок, который он может набрать всего за 13,5 минут, превышает 19 км. С полным запасом топлива, размещенного в шести фюзеляжных, двух крыльевых и одном подвесном баке, продолжительность полета МиГ-21Ф-13 на высоте 11 км достигает двух часов, а дальность — 1580 км. Взлетный вес истребителя с подвесным баком 7570 кг. Для сокращения длины разбега летчики в зависимости от условий производят взлет на форсированном режиме работы двигателя, а для сокращения пробега после посадки используют тормозной парашют. В этом случае пробег сокращается на 380—420 м.

Серийный одноместный самолет МиГ-21 представляет собой свободнонесущий моноплан цельнометаллической конструкции. Крыло треугольной формы в плане имеет угол стреловидности по передней кромке 57°. На крыле установлены закрылки со скользящей осью вра-



щения и элерон с осевой аэродинамической компенсацией. На верхней поверхности крыла на каждой консоли установлено по одному аэродинамическому гребню высотой 7% от местной хорды. Фюзеляж — типа полумонокок. На нижней поверхности фюзеляжа установлено три тормозных щитка. Подвижная часть фонаря выполнена заодно с козырьком. В передней части фюзеляжа размещена герметическая, вентиляционного типа кабина летчика. Температура в ней автоматически поддерживается в пределах $+15 \pm 5°C$. Кабина оборудована системой кондиционирования, имеет комплект кислородного оборудования и катапультируемое сиденье. Свое место в кабине летчик занимает, подняв подвижную часть фонаря вверх. Полет на МиГ-21 летчик выполняет обычно в высотном костюме.

Горизонтальное оперение самолета имеет угол стреловидности 55°. Подвижный стабилизатор — его сейчас принято называть цельноповоротным — выполняет функции рулей высоты. Киль — стреловидной формы с углом 60°.

На МиГ-21 модификации Ф-13 установлен турбореактивный двигатель Р11Ф-300 с осевым двухвальным компрессором и форсажной камерой. Его тяга у земли на режиме полного форсажа достигает 5500 кг. Воздух для двигателя подводится через лобовой воздухозаборник с регулируемым двухскачковым конусом. За кабиной летчика его два канала сходятся в один общий. В канале двигателя установлены противопомпажные скоростные и взлетные створки.

Площадь входа в воздухозаборник регулируется в полете перемещением конуса, фиксируемого в трех положениях. Перемещение происходит автоматически. Конус применен конструкторами для снижения общего внешнего сопротивления самолета на сверхзвуковых скоростях полета. Помимо этого управляемый в полете конус снижает и потери тяги на таких скоростях.

Шасси самолета МиГ-21 — трехколесное. Передняя стойка убирается в фюзеляж вперед, против полета. Она оборудована механизмом разворота колеса и возврата его в нейтральное положение. Колеса основных стоек убираются в фюзеляж, а сами стойки укладываются в крыло. Для сокращения длины пробега на самолете установлен тормозной парашют, его площадь 16 м².

Продольное управление самолетом осуществляется половинами управляемого стабилизатора при помощи одного двухкамерного бустера и жестких тяг. Поперечное управление осуществляется элеронами при помощи двух (по одному на элерон) однокамерных бустеров и жестких тяг. Путевое управление осуществляется рулем поворота, связанным с педалями в кабине летчика системой жестких трубчатых тяг и качалок. С педалями соединен и механизм управления разворотом передней ноги шасси.

Самолеты МиГ-21, в том числе типа Ф-13, имеют на вооружении скорострельную пушку калибра 30 мм и две управляемых ракеты или два блока неуправляемых снарядов.

Боевые возможности самолета определяются в настоящее время не только летно-тактическими данными и мощностью вооружения, но и в значительной степени его специальным бортовым оборудованием. Известно, что оно сейчас весьма многочисленное и составляет значительную часть стоимости машины. Это оборудование позволяет выполнять полеты в широком диапазоне скоростей и высот, днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, держать постоянную связь с землей и другими самолетами, решать многие боевые задачи, в том числе поиск и атаку воздушных целей.

Все модификации МиГ-21 оснащены современным комплексом пилотажно-навигационных приборов, в который входят авиагоризонт для определения положения самолета в пространстве; гироиндукционный компас ГИК-1 (курсовая система КСИ) — для определения курса самолета; указатель приборной и истинной скорости полета; указатель вертикальной скорости, разворота и скольжения самолета, указатель числа М и другие.

Для улучшения управляемости и устойчивости истребителя в полете на МиГ-21 установлен креновый автопилот, работающий в трех режимах: «демпфирования», «стабилизации» и «приведения самолета к нулевому углу крена». При работе в режиме «демпфирования» автопилот исключает возникновения колебаний самолета по крену. Во втором режиме автопилот обеспечивает устойчивость и стабилизацию положения самолета в пространстве. При потере летчиком пространственной ориентировки автопилот в третьем режиме выводит машину к нулевому углу крена.

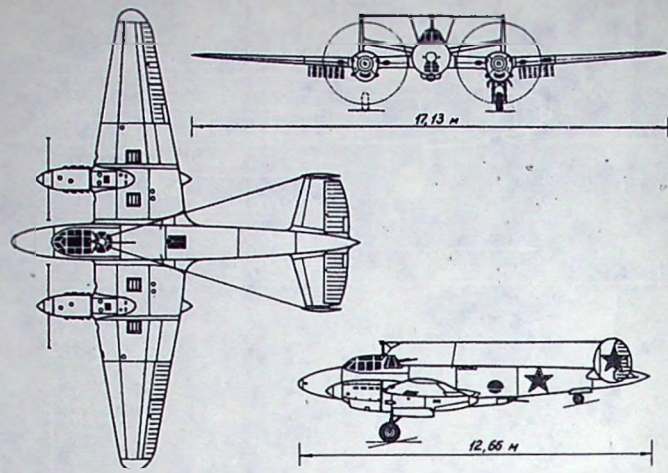
Многообразно радиоэлектронное оборудование МиГ-21. В его состав входит аппаратура поиска целей и обеспечения стрельбы по ней, опознания и активного ответа, ультракоротковолновая командная радиостанция для радиотелефонной связи с землей и между самолетами, радиовысотомер малых высот для замера истинной высоты полета над пролетаемой местностью в диапазоне от 0 до 600 м и другое.

Вскоре после появления истребителей МиГ-21 в небе нашей Родины и на аэродромах дружественных стран, зарубежная печать назвала МиГ-21 одним из лучших в мире самолетов такого класса. Это было признание успеха не только коллектива ОКБ, возглавляемого А. И. Микояном, но и всей советской авиационной науки и техники.

Инженер Б. КУЛАГИН

Пе-2





В годы Великой Отечественной войны части и соединения, вооруженные пикирующими бомбардировщиками Пе-2, принимали активное участие буквально во всех крупных операциях советских войск. Созданный коллективом, возглавляемым Владимиром Михайловичем Петляковым, Пе-2 был нашим основным фронтовым бомбардировщиком. Он широко и эффективно применялся с первого до последнего дня войны.

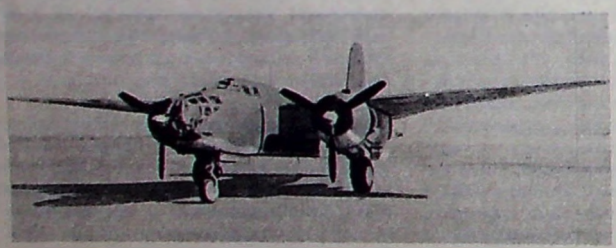
Прототипом пикировщика Пе-2, как и многоцелевого Пе-3, был опытный двухместный высотный истребитель, оснащенный двумя двигателями М-105 с турбокомпрессорами ТК-3 и герметической кабиной. Условно обозначенный цифрой «100», самолет во время испытаний, проведенных летчиком П. М. Стефановским, показал, что в его конструкции заложены возможности для выпуска модификаций различного назначения. Это и было одним из аргументов в пользу создания на базе «сотки» вначале скоростного высотного бомбардировщика, а затем пикирующего бомбардировщика.

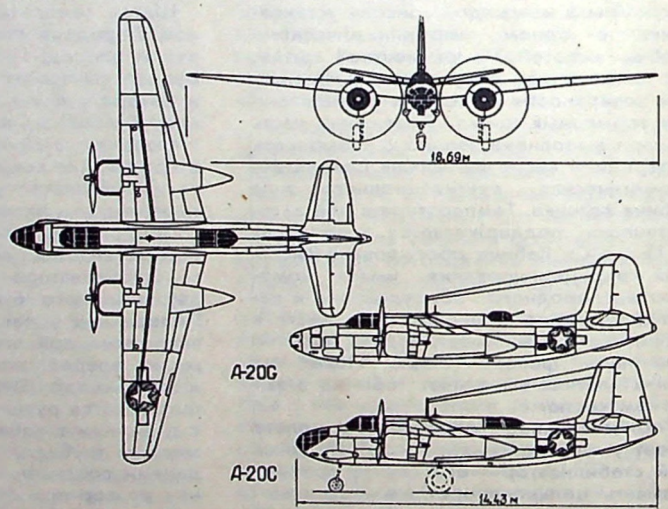
Конструкторский коллектив В. М. Петлякова быстро выполнил оба задания. Уже в конце 1939 года начались испытания скоростного высотного бомбардировщика, а летом 1940 года его варианта — пикирующего бомбардировщика. Испытания показали, что самолет отвечает требованиям, предъявляемым к такому классу боевых машин. Его приняли на вооружение. Под названием Пе-2 (Петляков-2) самолет начали строить серийно. В первой половине 1941 года было выпущено 458 боевых машин, а во второй половине этого года, несмотря на проводившуюся эвакуацию авиапромышленности на Восток, заводы дали фронту уже 1405 самолетов Пе-2.

Конструкция Пе-2, как и его прототипа самолета «100»,— цельнометаллическая. Полотно использовалось лишь для обшивки каркаса рулей и элеронов. Двухлонжеронное крыло площадью 40,8 м² состояло из центроплана и двух отъемных консолей. Для улучшения взлетно-посадочных качеств использовались выдвижные щитки — подкрылки с электромеханической системой управления. Скорость пикирования ограничивалась тормозными решетками, установленными под консолями крыла. Запас прочности позволял экипажам выполнять атаки с пикирования под углом до 70°.

В передней части фюзеляжа Пе-2 оборудована двухместная остекленная кабина летчика и штурмана с хорошим

ДВ-7 „БОСТОН“ (А-20)





По заказу военного ведомства Франции американская самолетостроительная фирма Дуглас во второй половине тридцатых годов начала проектировать легкий двухмоторный бомбардировщик-штурмовик. В конце 1938 года опытный экземпляр самолета, разработанного под руководством главного конструктора фирмы А. Раймонда, был готов. На машине было применено трехопорное шасси с передним колесом.

Массовое производство «ДВ-7» началось в августе 1939 года. Машины сразу отправлялись первому заказчику — Франции. Из полученных ею до мая 1940 года 105 бомбардировщиков некоторое количество использовалось в майских — июньских боях с гитлеровцами. После капитуляции Франции остальные заказанные ею бомбардировщики (270 машин) фирма отправляла в Англию. В английских ВВС «ДВ-7» присвоили наименование «Бостон», а переоборудованному для использования в качестве ночного истребителя — «Хэвок». В авиации США основной вариант бомбардировщика имел обозначение «А-20», в варианте ночного истребителя «Р-70» и в варианте разведчика — «Ф-3». Штурмовики-бомбардировщики, на которых в носовой части фюзеляжа вместо кабины штурмана ставилось дополнительное пулеметно-пушечное вооружение, обозначали «А-20G» и «А-20Н».

До сентября 1944 года фирма «Дуглас» построила свыше 7 тыс. бомбардировщиков «ДВ-7» различных модификаций. Они применялись союзными державами практически на всех театрах военных действий, в том числе и на советско-германском фронте в качестве бомбардировщиков, торпедоносцев, ночных истребителей, штурмовиков и разведчиков.

Экипажи «Бостонов» наносили бомбоудары в большинстве случаев с горизонтального полета или с пологого (с углом не более 20°) пикирования, так как большой угол пикирования не допускался из-за ограниченного запаса прочности машины.

Конструкция бомбардировщиков «А-20» металлическая. Однолонжеронное крыло площадью 43,1 м² состояло из четырех частей. Характерная особенность крыла — треугольная форма с прямой передней кромкой. В крыле размещалось четыре бензобака общей емкостью 1510 литров. Фюзеляж типа полумонокок с довольно тонкой обшивкой. Переднюю часть длинного фюзеляжа занимала в зависимости от варианта остекленная кабина штурмана или отсек дополнительного бортового оружия. Горизонтальное хвостовое оперение эллиптической формы имело небольшое V. За кабиной пилота размещался бомбоотсек, а за ним — закрытая фонарем кабина воздушных стрелков.

Все модификации «ДВ-7» имели сильное бортовое вооружение. На бомбардировочном варианте оно состояло из четырех неподвижных пулеметов, установленных по бортам фюзеляжа. В кабине стрелков — две-три подвижных пулеметных установки. На варианте штурмовика в носовом отсеке фюзеляжа устанавливались 4 пушки калибра 20 мм и два 12,7-мм пулемета. На некоторых машинах вместо пушек ставилось столько же 12,7-мм пулеметов.

Взлетный вес самолетов менялся в зависимости от модификации от 8700 до 12 340 кг, а бомбовая нагрузка от 450 кг до двух тонн при действиях по ближним целям. Машины основных модификаций выпускались с 14-цилиндровыми двухрядными двигателями воздушного охлаждения Райт «Циклон CR-2600» мощностью 1600 л. с. На расчетной высоте 4250 м максимальная скорость машин с этими двигателями достигала 525 км/час. Высоту в 5 км «Бостон» набирал за 11,9 мин. Практический потолок изменялся в зависимости от взлетного веса от 6500 до 8500 м.

обзором во все стороны. Для стрельбы из своего пулемета ШКАС штурман мог опустить заднюю часть фонаря. С июня 1942 года (начиная со 110 серии) вместо ШКАСа у штурмана начали устанавливать крупнокалиберный (12,7 мм) пулемет на вращающейся турели. Для стрельбы вперед в передней кабине имелось еще два неподвижных пулемета, огонь из которых вел летчик.

За центропланом, в средней части фюзеляжа, конструкторы разместили кабину стрелка-радиста. Для отражения атак воздушного противника и ведения огня по наземным целям в его кабине в первое время устанавливался пулемет калибром 7,62, затем — 12,7 мм.

Бомбардировщик Пе-2 был максимально электрифицированным серийным боевым самолетом. Электромеханизмы приводили в действие триммеры, посадочные и тормозные щитки, жалюзи водорадиаторов, переключатели скорости нагнетателей и обеспечивали управление стабилизатором. Автомат пикирования, установленный на самолете, воздействовал на триммеры рулей высоты, облегчая ввод в пикирование при выпуске тормозных решеток и обеспечивал после сброса бомб вывод из пикирования с постоянной перегрузкой, равной 3—3,2 q. При выпуске посадочных щитков автоматически изменялось положение стабилизатора, чем облегчалось управление самолетом на посадке. Главные стойки шасси и хвостовое колесо убирались и выпускались гидравлической системой, давление в которой поддерживал насос с электроприводом.

Первые серии пикировщиков выпускались с 12-цилиндровыми двигателями водяного охлаждения М-105Р мощностью 1100 л. с. и винтами изменяемого в полете шага (ВИШ-61). В 1943 г. в связи с унификацией (то есть уменьшением количества типов) двигателей, строившихся моторостроительными заводами, на Пе-2 стали устанавливать менее высотные, но более мощные двигатели ВК-105ПФ по 1240 л. с. При одновременном некотором улучшении местной аэродинамики планера это улучшило взлетные качества бомбардировщика и дало прирост максимальной скорости на средних высотах почти на 40 км/час.

При нормальном взлетном весе 7500 кг (вес пустого самолета 5850 кг, максимальный — 8520 кг), максимальная скорость Пе-2 на высоте 5 км достигала 540 км/час, то есть практически была равна скорости истребителя Ме-109Е, а на высоте 3,7 км с двигателями М-105ПФ и бомбами лишь на внутренней подвеске — до 580 км/час. Крейсерская — 480 км/час. Практический потолок — 8800 м. Дальность полета с полностью заправленными 9 протектированными баками — 1200 км. Для уменьшения опасности пожара по мере выработки бензина баки (а на более поздних сериях и отсеки, в которых они размещались), заполнялись охлажденными нейтральными газами из выхлопных патрубков двигателей.

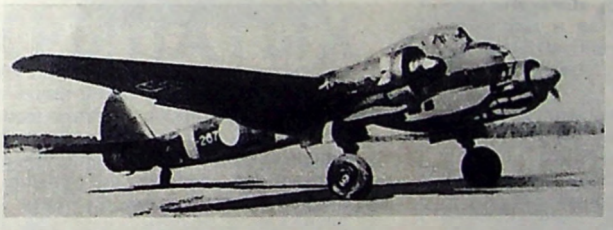
Советские летчики умело использовали летно-технические качества самолетов Пе-2, любили эту грозную для врага машину, хотя она была строгой в пилотировании.

Буквально на всех фронтах Великой Отечественной войны знали о подвигах экипажей пикирующих бомбардировщиков, которыми командовал полковник, затем генерал дважды Герой Советского Союза И. Полбин. Сам командир и его подчиненные показывали образцы искусного использования широких возможностей своего самолета. В 1942 году они первыми применили практику «вертушки» — группового бомбометания с пикирования, когда самолеты, последовательно прикрывая друг друга, заходят на цель несколько раз, образуя над ней гигантский вертикальный круг. Не раз бомбардировщики одновременно выполняли и функции истребителей. 20 октября 1943 года, например, группа из 17 Пе-2 во главе с И. Полбиным после нанесения бомбового удара по наземной цели, обнаружила 18 «юнкерсов», направлявшихся в район Пятихатки для атаки наших войск. Командир немедленно повел свою группу на перехват вражеских бомбардировщиков. Экипажи Пе-2 навязали фашистам воздушный бой, сбили 6 «юнкерсов», а остальных вынудили сбросить бомбы, не долетая до расположения советских войск.

В ходе массового строительства самолет Пе-2 постоянно совершенствовался. Конструкторский коллектив, который после гибели в 1942 году В. М. Петлякова, возглавил Владимир Михайлович Мясищев, настойчиво боролся за дальнейшее повышение боевых качеств основного типа Пе-2, создал несколько его вариантов, в том числе разведывательный (Пе-2Р), учебно-тренировочный (Пе-2УТ) и другие. В 1944 году под руководством В. М. Мясищева было создано и организовано серийное производство Пе-2 с двигателем ВК-107А мощностью 1650 л. с. Скорость самолета с такими двигателями была на 100 км/час, а бомбовая нагрузка вдвое больше, чем на Пе-2 первых серий.

Благодаря самоотверженному труду работников авиапромышленности фронт получил за годы войны более 11 тысяч самолетов Пе-2 и его модификаций.

Ю-88

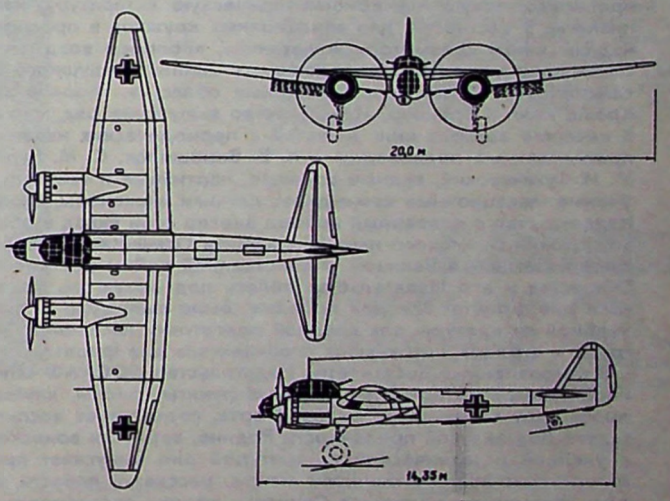


Руководители фашистской Германии, готовясь к нападению на СССР, большое внимание уделяли повышению ударной мощи своей авиации. В 1940 году Гитлер утвердил специальную программу развития самолетостроения, в которой главное внимание было уделено бомбардировочной авиации. В военно-промышленных кругах ее даже называли «программой Ю-88». И это не случайно. Спроектированный еще в 1936 году группой конструкторов под руководством инженера Пильмана этот самолет долго доводился и после многих изменений, вносимых по требованию военного ведомства, в конце 1939 года был принят на вооружение. В соответствии с программой Гитлера в 1940 году началось его массовое производство. Самолет «Ю-88» стал основным фронтовым пикирующим бомбардировщиком Германии во второй мировой войне. Заводы построили более 15 тысяч машин «Ю-88» различной модификации.

Конструкция «Ю-88» цельнометаллическая с работающей обшивкой. Крыло площадью 54,7 м² полукессонного типа. Элероны, как и крыло, цельнометаллические, на левом установлен триммер. Закрылки щелевого типа. Фюзеляж дюралевый, полумонокок, с общей для всего экипажа четырехместной кабиной, расположенной в носовой части. Шасси с хвостовым колесом. Основные стойки убирались в мотогондолы. Фибровые баки максимальной емкостью 2530 кг размещались в крыле и в фюзеляже.

Основной вариант пикирующего бомбардировщика («Ю-88А-4») выпускался с двумя двигателями «Юмо-211» жидкостного охлаждения мощностью по 1420 л. с. Взлетный вес самолета — 12 122 кг, вес пустого — 7670 кг. Максимальную скорость до 470 км/час самолет развивал на высоте 5340 м. Крейсерская не превышала 380 км/час. Дальность полета колебалась в зависимости от бомбовой нагрузки от 1100 до 2000 км. Практический потолок — 8140 м. Для защиты от истребителей на самолете устанавливали 4—5 пулеметов калибра 7,92 мм и один пулемет калибра 13 мм.

В ходе второй мировой войны было организовано серийное производство ряда модификаций «Ю-88». Помимо основных моделей фронтовых пикирующих бомбардировщиков «Ю-88-А», «Ю-88А-4», «Ю-88А-6» он выпускался в вариантах торпедоносца, разведчика, ночного истребителя.



В первые же дни сражений на советско-германском фронте все четыре фашистских воздушных флота, имевшие в составе своей бомбардировочной авиации значительное количество «Юнкерсов-88», начали нести серьезные потери. При этом бои с ними выигрывали не только новые советские истребители, но и летчики, воевавшие на машинах старых конструкций. К примеру, летчик 126-го полка комсомолец С. Ридный 10 июля 1941 года, умело используя маневренные качества своего И-16, сумел сблизиться с «Ю-88» и сбил его. Через день, 12 июля он и его напарник младший лейтенант И. Левша сбили еще два «Ю-88».

Так как потери групп «Юнкерсов», вылетавших без истребительного прикрытия, с каждым месяцем росли, фашистское командование вынуждено было при действиях в светлое время суток выделять для групп «Ю-88» все большее истребительное прикрытие. Но и это все чаще не помогало избегать потерь. Наши летчики, сменившие И-16 на более скоростные и высотные «миги», «лаги», «яки», сбивали не только «юнкерсы», но и прикрывавшие их «мессершмитты» и «фокке-вульфы». Большая часть из 15 тысяч построенных «юнкерсов» всех модификаций была уничтожена на советско-германском фронте.

Текст и схемы инженеров П. Колесникова и Д. Осокина. Раздел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.

издательству ДОСААФ СССР — 50 лет

В ОКТЯБРЕ 1925 ГОДА было создано издательство Авиахим СССР — единого добровольного Общества, объединившего два существовавших ранее в стране — друзей Воздушного флота (ОДВФ) и друзей химической обороны и химической промышленности (Доброхим). В январе 1927 года в связи с объединением обществ Авиахима и содействия обороне в единую организацию Осоавиахим издательство Авиахим также преобразовалось в Издательство Осоавиахим СССР. В послевоенный период в октябре 1951 года параллельно с образованием единого оборонного общества ДОСААФ СССР было преобразовано и Издательство Осоавиахима в Издательство ДОСААФ СССР.

Такова биография юбиляра, отмечающего ныне свой полувековой период патриотической деятельности.

★★★

С первых же месяцев своего существования Издательство развернуло активную работу по военно-патриотическому воспитанию трудящихся, широкой пропаганде авиационных знаний и спортивных достижений, показу мер противохимической защиты, стало выпускать необходимую агитационно-пропагандистскую и учебно-методическую литературу, наглядные пособия, плакаты. В частности, для авиационных кружков в предвоенные годы были изданы книги «Безмоторное летание», «Вопросы воздушного права», «Новейшие модели», «Молодежь — в школы Воздушного флота», «Силуэты самолетов», «Полет через полярные области», «Борьба за воздух» и другие. Кроме книг и брошюр, Издательство выпускало ряд журналов, бюллетень. В качестве авторов книг и статей в периодических изданиях выступали прославленные полководцы — К. Е. Ворошилов, С. М. Буденный, М. Н. Тухачевский, видные военные, партийные и государственные деятели, ученые, авиационные командиры, летчики, инженеры, спортсмены. Издательство в довоенный период внесло свой вклад в общее дело подготовки советского народа к защите Отечества. С первых же дней начавшейся Великой Отечественной войны вся работа оборонного Общества и его Издательства велась под лозунгом, выдвинутым партией: «Все для фронта! Все для победы». Было выпущено большое количество учебной литературы для военной подготовки населения, а также для групп и отрядов, готовивших специалистов для фронта.

В послевоенные десятилетия Издательство ДОСААФ обеспечивает необходимой литературой учебные пункты, школы, клубы, ведет широкую пропаганду технических видов спорта, содействует воспитанию молодежи в духе беззаветной преданности Родине, верности воинскому долгу. Наряду с учебной и технической литературой оно выпускает произведения литературно-художественного жанра, рассказы, повести, очерки о прославленных защитниках Отчизны, лучших спортсменах, обобщает и пропагандирует опыт передовых первичных организаций Общества.

Выпущенные Издательством книги пропагандируют боевые подвиги и традиции Советской Армии. Читатели тепло восприняли такие произведения, как К. Симонова «От Халхин-Гола до Берлина», В. Вишневского «Всегда на марше», В. Закруткина «Дорогами большой войны», Е. Долматовского «Автографы Победы», Г. Голубева «В паре с «сотым», П. Асташенкова «Орбиты главного конструктора», А. Белякова «Валерий Чкалов», М. Чечневой «Боевые подруги мои», И. Рощина «Народ — фронту» и многие другие.

Характерно, что книжная и печатная продукция Издательства ДОСААФ не залеживается на полках, быстро расходится и пользуется большим спросом у читателей. Средний тираж изданий составляет внушительную цифру — 100 тысяч экземпляров. Издательство обеспечивает также выпуск четырех журналов оборонного Общества — «Военные знания», «За рулем», «Радио» и «Крылья Родины».

Поздравляя тружеников Издательства ДОСААФ, его ветеранов, авторский актив с полувековым юбилеем, редакция журнала «Крылья Родины» желает ему новых успехов в многогранной патриотической деятельности во имя выполнения задач, поставленных партией по укреплению могущества нашей Отчизны.

Новые книги

ЭТА КНИГА называется: «Боем живет истребитель» [1]. Написал ее дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Н. М. Скоморохов, который в годы войны совершил более 600 боевых вылетов, провел 143 воздушных боя, лично уничтожил 46 вражеских самолетов.

В первой главе книги «Нам было двадцать» автор рассказывает о годах своей юности. Школа ФЗО, работа за слесарным, а затем токарным станком, учеба в библиотечном техникуме.

Комсомольский вожак — секретарь комитета библиотечного техникума в предвоенные годы, как и многие юноши страны советской, увлекся мечтой о покорении неба, поступил в Астраханский аэроклуб. Многое получил комсомолец Николай Скоморохов в учебных классах и на аэродроме клуба и в своей книге он написал об этом периоде своего становления такие фразы: «...настоящая моя жизнь началась лишь с поступлением в Астраханский аэроклуб... Для меня нет лучшего аэроклуба, чем Астраханский, и нет лучшего инструктора-летчика, чем Лев Иванов, у которого я учился».

Немало теплых и душевных слов благодарности сказал в своей книге прославленный советский летчик-истребитель Н. М. Скоморохов, ставший зрелым военачальником, — благодарности за то неповторимое первое воздушное крещение, за красоту первого полета, которую познал он в родном аэроклубе. «Сороковой взлет я совершил самостоятельно, — пишет Н. М. Скоморохов, — Один над Астраханью, над Волгой! В душе — песня. Потом я проведу в воздухе тысячи часов, но больше никогда не испытаю такого радостного, возвышенного чувства. Вот почему так дорог мне аэроклуб!»

●

В конце сорокового года Скоморохов — курсант Батайской военной школы пилотов. Здесь он услышал тревожную весть о вероломном вторжении на нашу землю полчищ фашистской Германии, об отступлении советской армии под натиском врага. Окончена школа и вот первый боевой вылет, первая встреча с врагом. Однако о ней автор вспоминает больше с огорчением. Дело в том, что несмотря на десятки тренировочных полетов и воздушных боев с «противником», встре-

---

[1] Н. М. Скоморохов. «Воем живет истребитель». Москва, Воениздат, 1975 г., стр. 290, цена 70 коп.

ПО ЗАКОНУ МУЖЕСТВА КРЫЛАТЫХ

ча с настоящим врагом оказалась куда сложнее, чем об этом говорилось в учебных классах. «Я растерялся, — чистосердечно признается летчик,—а фашистские коршуны клевали и клевали меня, как цыпленка».

Где же та грань мужества и геройства, переступив которую автор стал подлинным асом, мастером воздушных атак, смелым летчиком и опытным командиром. Автор рассказывает о том, как мужала юность крылатых бойцов, которые с каждым днем обретали знания и умение, в их сердцах зрела ненависть к гитлеровским захватчикам.

Автор повествует о боевых делах и подвигах летчиков Александра Белкина, Ивана Алимова, Султан-Галимова, Ивана Кольцова, Сергея Шахбазяна, оценивает их прицельные атаки и раскрывает секреты боевого мастерства. Каждый боевой вылет и воздушный бой он глубоко анализирует, как бы размышляя вслух, делает выводы.

В одном из боев с численно превосходящим врагом у Скоморохова кончились боеприпасы. Не подавая виду, летчик продолжает атаку. Забывая о смертельной опасности, он идет на сближение с фашистским пиратом. «30, 20, 10 метров. Уже вижу побледневшее лицо вражеского летчика, его выпученные глаза, и лишь в последние доли секунды гитлеровец разгадал намерение советского летчика, ушел в сторону».

Однако, поведав об этом необычном поединке, который удалось выиграть благодаря мужеству и стойкости, автор объясняет, какой силой воли должны обладать крылатые бойцы, идущие на смерть во имя победы над врагом. Он рассказывает о таранах, как об оружии сильных духом, смелых, мужественных бойцов, сознающих, что «боевая задача должна быть выполнена любой ценой».

Здесь же идет речь о качествах, которыми должен быть наделен летчик, сражающийся с врагом в небе войны. «В бою, — утверждает автор, — помимо всего прочего сражаются характеры. А характеры — это воля, самообладание, дерзость, принципиальность».

Трудно сказать, чего больше было в характере летчика В. Колошонка, когда он, пренебрегая смертельной опасностью, преградил путь вражеским самолетам, которые, улучив момент, приблизились на дистанцию прицельного огня к красно-звездной машине его командира. Считанные доли секунды отделяли от смерти боевого командира, однако, не раздумывая, Василий Колошонок стремительным броском преградил путь врагу, приняв на себя всю мощь огня. С пулей в правом бедре, истекая кровью, он вернулся на свой аэродром, но зато спас жизнь боевого друга.

С напряженным вниманием читатель следит за действиями летчиков эскадрильи капитана Н. Платонова, которые попадают в самые сложные ситуации и выходят победителями. Главное достоинство книги в том, что автор показывает людей такими, какими он их видел в бою и в повседневной жизни.

Поучительно и образно автор рассказывает о своих встречах на дорогах войны с прославленными полководцами Г. К. Жуковым, А. М. Василевским, Р. Я. Малиновским. Дело в том, что молодому комэску, старшему лейтенанту Скоморохову приходилось не только видеть этих выдающихся полководцев, но и быть с ними рядом, получать от них боевые задания, выслушивать их добрые советы и напутствия. И этому посвящено немало запоминающихся страниц в книге.

Интересно и увлекательно повествуется о боевых делах наших летчиков в небе Румынии и Болгарии, Югославии и Венгрии, Австрии. Боевой советский летчик и его однополчане выполнили историческую миссию воинов-интернационалистов по освобождению народов стран Европы от гитлеровского ига и снискали чувства искренней признательности и любви со стороны простых людей этих стран.



В заключительной части повести автор как бы подводит итог сказанному о мужестве крылатых, дает обобщение всем тем качествам, которыми должен обладать человек, идущий на бой во имя победы. «Законы мужества, — утверждает автор, — особые, они не терпят полуправды, полуотдачи, не признают тех, кто действует с оглядкой...»

Хорошо сказано. Очевидно, это и есть азбука мужества, те истоки героизма, которые способствуют безупречному служению Родине, партии, своему народу.

Полковник Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ

АЭРО СМЕСЬ

САМОЛЕТ УПАЛ В МОРЕ

Это случилось с самолетом турецких авиалиний...

«Фоккер Ф-28» следовал из Измира. Свой посадочный маневр он вынужден был прервать из-за отключения на 22 секунды тока в Стамбульском аэропорту. Пилот по радио предупредил о втором заходе на посадку. Вскоре после этого связь оборвалась. В сильный ветер по невыясненным причинам самолет упал в море в восьми километрах западнее города. Находившиеся на борту 42 пассажира погибли.

ОСЛЕПЛЕННЫЙ СОЛНЦЕМ

Эта катастрофа произошла в По, во Франции. Ослепленный солнцем пилот аэроклуба, взлетая, задел самолет, совершавший посадку. Машина, в которой кроме летчика находилось трое парашютистов, отправлявшихся на соревнования, разбилась и сгорела на взлетной площадке. Второй самолет оказался лишь слегка поврежденным.

СПАСЛА ИВА

Молодой швейцарский парашютист совершал прыжок с самолета с высоты три тысячи метров. Парашют его не раскрылся, и спортсмен камнем полетел вниз. Спасла его ива, на густой лиственный свод которой он упал и повис. Парашютист, даже не потерявший сознания, отделался лишь ушибами.

У наших друзей

ЮБИЛЕЙ АЭРОКЛУБА

Сороковую годовщину своего существования отметил один из старейших аэроклубов ПНР — Ченстоховский аэроклуб.

Он возник в 1935 году, но спустя четыре года гитлеровская агрессия прервала его деятельность. Пилоты аэроклуба сражались с немецко-фашистскими оккупантами. В боях с гитлеровцами погибли Вацлав Грандыс и Ежи Солецкий.

Свою деятельность Ченстоховский аэроклуб возобновил в 1945 году — она начиналась с обучения полетам на нескольких старых планерах. В 1946 году был получен советский самолет По-2. С первыми стартами спортсменов на планерных и парашютных соревнованиях пришли и первые успехи. Сегодня их немало.

Средн спортсменов клуба — авиамоделист Ежи Островский, двукратный вице-чемпион мира, парашютист Ян Кулис, который четырежды защитил титул вице-чемпиона Польской Народной Республики, был чемпионом Войска Польского, совершил около 2 тысяч прыжков. 21 бриллиантовая, 17 золотых и 95 серебряных наград— так оценены заслуги клуба и его спортсменов.

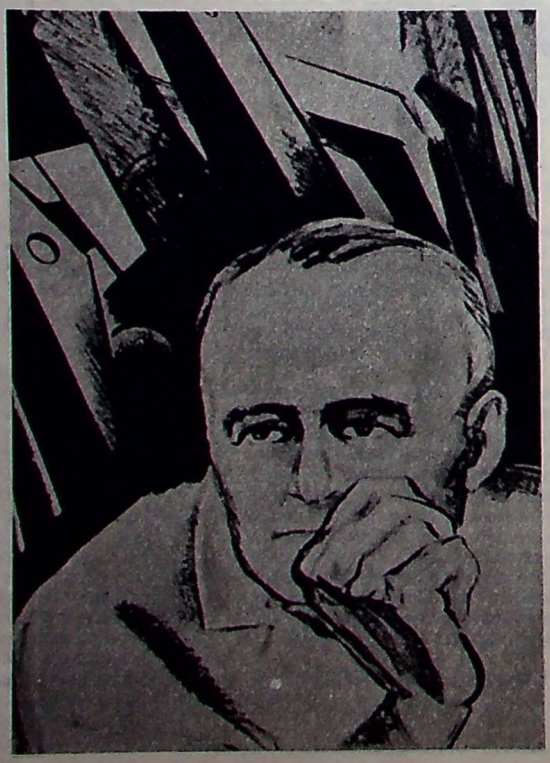
Ченстоховский аэроклуб заслуженно пользуется любовью молодежи.

союз аполлон



выставка произведений художников СССР и США, посвященная совместному запуску космических кораблей «Союз»-«Аполлон»





Э. ГЛЕБОВА.
С. П. Королев.

Л. КАРБЕЛЬ.
Юрий Гагарин.

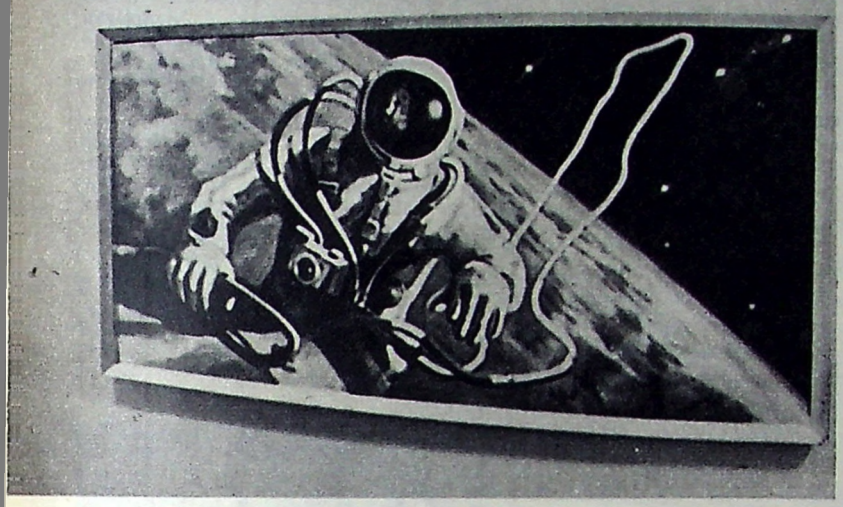
Эта выставка совсем недавно была бы просто невозможна. А сегодня, когда космос вошел в земной быт, в сознание людей, она вполне закономерна и совершенно естественно привлекала внимание любителей живописи и людей, знающих мир науки и техники.

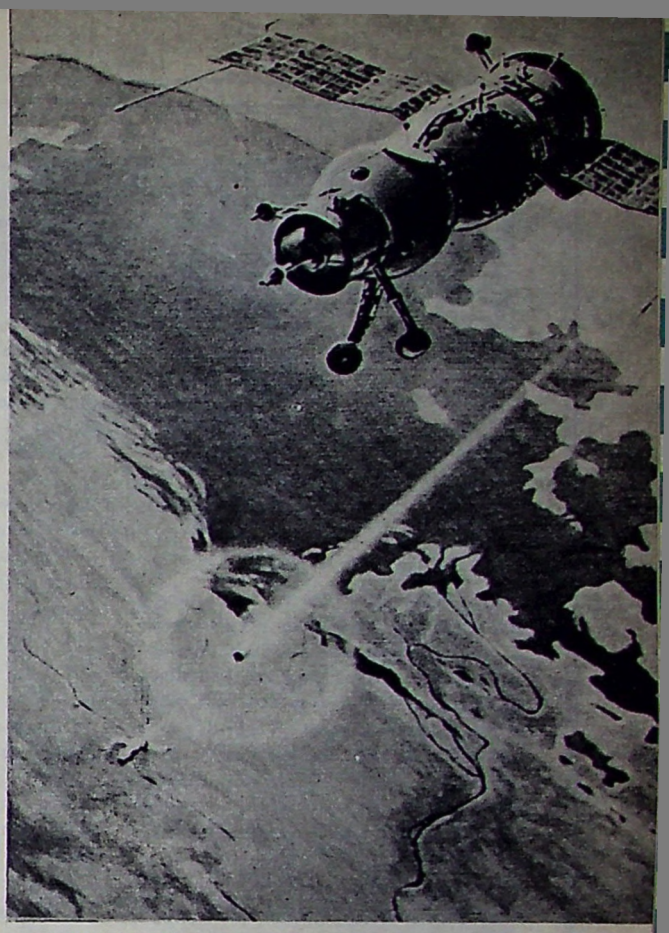
На выставке было представлено более ста работ советских и американских художников — любителей и профессионалов. Часть из них — это художественное воплощение того, что уже сделано в области освоения космоса. Эти произведения создавались на основе научных данных, как результат непосредственного опыта, личных наблюдений. Здесь же портреты ученых, конструкторов, космонавтов и астронавтов.

Другие живописные полотна — из области фантазии, в них — свободный полет творческой мысли человека. Отвлеченные представления, существующие до поры до времени лишь в интуитивном предчувствии ученого, в произведениях искусства подчас обретают зримую убедительность. Так художественное творчество помогает научному.

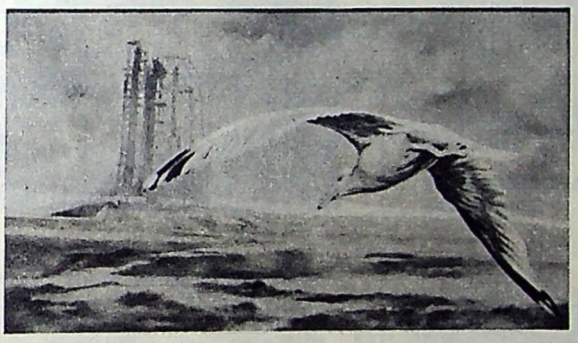
Представленные на выставке работы художников двух стран говорили о стремлении глубже понять место человека в бесконечном мире, роль творческой научной и художественной мысли в познании Вселенной.

У стенда советских художников





А. СОКОЛОВ. **Над Аралом.**

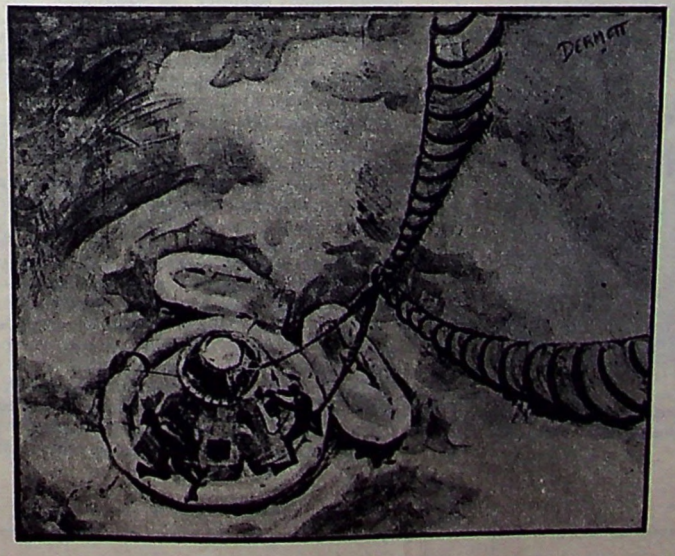


Д. УИЛЛИС.
Птицы.

П. КОЛЛ. **Первый шаг на Луне.**



Л. ДЕРМОТС.
Аполлон-9.





СЛАВНЫЙ БОЕВОЙ ПУТЬ прошел 106-й гвардейский Вислинский дважды орденоносный истребительный авиационный полк под командованием дважды Героя Советского Союза Михаила Васильевича Кузнецова.

Вот уже много лет действует совет ветеранов полка. Офицеры запаса проводят большую военно-патриотическую работу. Они установили связи со школами населенных пунктов, по которым проходила боевая трасса полка, организовали поисковую работу красных следопытов.

Девятого мая, в день 30-летия Победы советского народа над фашистской Германией ветераны полка были приглашены на торжества, которые проходили в молодом городе Пущино, выросшем на берегу Оки неподалеку от родного села М. В. Кузнецова, которое имело шефские связи с полком, воспитавшим двенадцать Героев Советского Союза. Жители города хорошо знают историю полка. В школах и учреждениях созданы музеи и уголки боевой славы, экспонаты которых повествуют о героических подвигах летчиков-истребителей.

В тот день бывшие летчики и техники, ветераны полка узнали много интересного о трудовых делах пущинцев. В городе находятся предприятия, учебные заведения, школы.

●

Главным событием дня была торжественная закладка мемориального комплекса в честь Победы советского народа в Великой Отечественной войне. На митинг собрались представители партийных, советских, профсоюзных, комсомольских и других общественных организаций города. Они тепло приветствовали героев-летчиков, ветеранов Великой Отечественной войны.

В. САЛОМАТИН
Фото автора



Место, на котором будет построен мемориальный комплекс. На переднем плане снимка — дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации М. В. Кузнецов.

В ДЕНЬ ПРАЗДНОВАНИЯ 30-ЛЕТИЯ ПОБЕДЫ тысячи рабочих, служащих, гостей, жителей Куйбышева и его окрестностей участвовали в открытии мемориала-памятника героям Великой Отечественной войны. В центре мемориала — взлетающий штурмовик Ил-2. Он уходит на боевое задание. Об этом свидетельствуют подвешенные бомбы и реактивные снаряды, готовые ежесекундно открыть огонь пушки, пулеметы... Стремительный, красивый, как в былые времена грозный советский «летающий танк». На пьедестале памятная надпись:

«ИЛ-2.
УСТАНОВЛЕН 9 МАЯ 1975 ГОДА В ЧЕСТЬ БОЕВЫХ И ТРУДОВЫХ ПОДВИГОВ КУЙБЫШЕВЦЕВ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ».

История одного «ила»

Необычна судьба этого самолета. В начале 1943 года он и семь других «илов» поступили на вооружение 828-го штурмового авиаполка, базировавшегося в Карелии. «Владельцем» новой машины стал лейтенант Константин Котляревский. Вскоре полк получил задание: нанести удар по крупнейшей на этом участке фронта авиабазе Алакуртти, на которой находилось крупное бомбардировочное соединение врага. По данным разведки в составе противовоздушной обороны базы помимо значительного количества истребителей находилось до 700 стволов зенитных пушек и пулеметов.

— Под такой защитой, — вспоминает участник полета на штурмовку аэродрома бывший командир звена 828-го авиаполка, ныне ведущий инженер Министерства авиапромышленности Н. В. Боровков, — фашисты чувствовали себя в полной безопасности. Они были уверены, что советские летчики не рискнут атаковать аэродром и поэтому даже не маскировали свои самолеты на стоянках.

Просчитались враги! Ранним мартовским утром восемь штурмовиков, в том числе и самолет, пилотируемый Котляревским, поднялись в воздух. Командир эскадрильи старший лейтенант Николай Кукушкин, умело используя метеообстановку, скрытно вывел группу на цель.

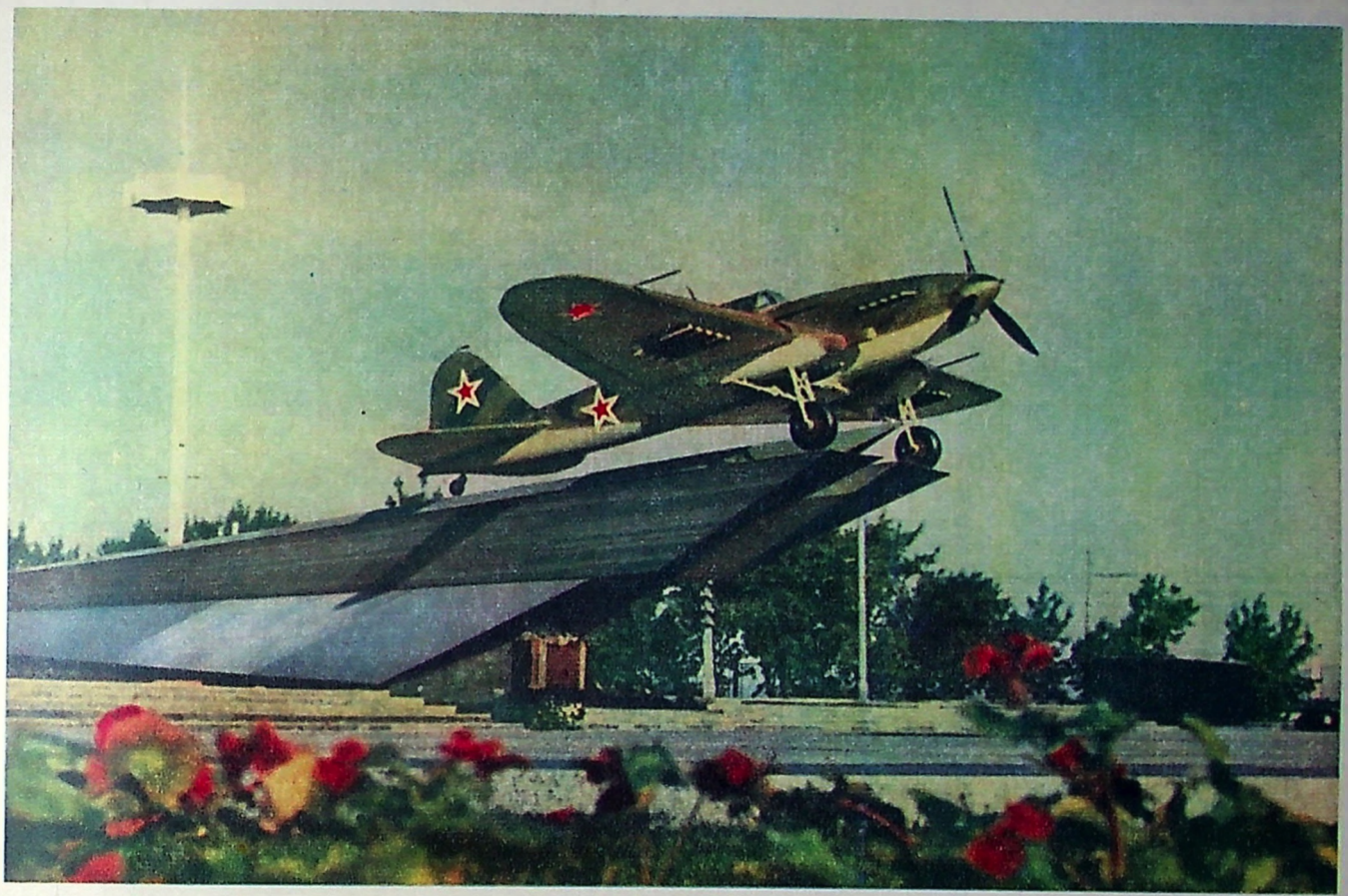


Фото В. ЛАЧИНА,
работника завода

Удар «илюшиных» был внезапным и мощным. От сброшенных ими бомб, ракетных снарядов на самолетных стоянках забушевало море огня: горели подготовленные к вылету истребители, рвались бомбы в бомбоотсеках горящих «юнкерсов», разнося их в клочья и калеча соседние машины, от взорванного бензохранилища поплыли клубы черного дыма.

Командир повел группу в повторную атаку. Но пришли в себя после шока вражеские зенитчики. Кольца разрывов снарядов окружали один штурмовик за другим. После прямого попадания загорелся самолет командира. На глазах подчиненных Кукушкин направил свой «ил» в пике на стоянку уцелевших после первого удара «юнкерсов». По примеру командира таранным ударом своего загоревшегося самолета уничтожил зенитную батарею лейтенант Зиновий Левицкий...

— 168 боевых вылетов на самолете Ил-2 совершил я за время войны, — говорит Николай Васильевич Боровков, — но штурмовка Алакуртти врезалась в мою память сильнее всех. Это была схватка яростная, где каждый стремился лишь к одному — любой ценой нанести врагу как можно больший урон. Мы потеряли тогда три экипажа, а уничтожили более сорока вражеских самолетов, склад горючего...

Выполнив задание, пятерка штурмовиков повернула к своему аэродрому. Их нагнала группа уцелевших «мессершмиттов». Бережно расходуя патроны, стрелки отгоняли наседавших истребителей. Дымил подбитый самолет Котляревского, а воздушному стрелку Евгению Мухину уже нечем было отогнать наседавший «мессер» — патроны кончились. Помогли товарищи, но враг успел дать длинную очередь по кабине стрелка. Раненному в ногу Котляревскому удалось посадить свой подбитый «ил» на заснеженное болото у озера Ориярви. Проваливаясь в снег, между болотными кочками, временами теряя сознание от боли в ноге и разбитой при посадке голове, Котляревский где шел, а где полз к линии фронта. Воля, желание отомстить врагу за все помогли преодолеть все трудности.

...Следопыты из Петрозаводска нашли самолет Ил-2, лежавший на болотных кочках в районе озера Ориярви. Об этом узнали на заводе. Машина была разобрана, доставлена на завод, восстановлена, подготовлена к тому, чтобы еще многие люди могли любоваться «летающим танком», вспоминать подвиги советских летчиков, сражавшихся на них с гитлеровцами. Наш старейший летчик-испытатель, Герой Советского Союза Константин Константинович Рыков нашел заводской номер самолета — 1872932 — заглянул в свою заветную книжечку и объявил:

— А ведь этот штурмовик я облетывал в ноябре 1942 года...

Так, через три десятилетия, состоялась встреча самолета-бойца с его «крестным отцом».

Но самая знаменательная встреча произошла в день открытия мемориала. На торжества приехал подполковник в отставке Константин Михайлович Котляревский — тот самый летчик, который на этом самолете штурмовал осиное гнездо фашистов в Алакуртти. О делах боевых в тот день рассказывали бывшие летчики-штурмовики Герои Советского Союза Ф. Сафронов, В. Хальзов, а о трудовых подвигах — строители «летающих танков». Им было что сказать друг другу...

Возведенный на перекрестке основных магистралей города монумент навечно запечатлел замечательные дела конструкторов этого самолета, его строителей и воинов, сражавшихся на нем за честь и свободу Родины!

П. КОЗЛОВ,
бывший инженер-конструктор самолетостроительного завода

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 10 1975

Первичные организации — основа Общества 1
М. Львов. Это и есть вечная слава 3
Н. Кривошапов. Альфонсо Гарсиа — Александр Герасимов 5
М. Чечнева. Имени Марины Расковой 8
В. Шаповалова. Моим фронтовым подругам 10
В. Васильев. Небо на всю жизнь 12
Комсомол — космонавтам . . 14
Ю. Кузнецов. Два рекорда в одном полете 15
В. Амельченко. Ведущий . . 16
А. Олейник. Герой продолжает жить 16
А. Коваль. Медали победителям 18
А. Винокуров. Под крылом — Неман 20
Б. Васина. Тысячи встреч с небом 22
М. Лебединский. Чемпионы . 24
Крепить международное сотрудничество 26
Н. Уколов. Имени Ю. А. Гагарина 27
Авиационный спорт в ГДР . 28
Е. Гжегожевски. Польские самолеты 29
В Авиационной спортивной комиссии 30
В. Родионов. Аэродром. Инструктору. Первый прыжок. Призвание 30
Г. Алексеев. Для науки и народного хозяйства 31
Музеи пионеров космической техники 33
Б. Кулагин. Истребитель МиГ-21 34
Самолеты второй мировой войны 36
Издательству ДОСААФ СССР 50 лет 38
Д. Землянский. По закону мужества крылатых 38
Авросмесь 39
У наших друзей 39
«Союз» — «Аполлон». Выставка произведений художников СССР и США 40
П. Козлов. История одного «ила» 42

Выписывайте и читайте журнал

«ИЗВЕСТИЯ ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ»

Серия

«АВИАЦИОННАЯ ТЕХНИКА»

В журнале публикуются статьи и сообщения, освещающие результаты научно-исследовательских работ, выполненных работниками вузов, отдельные главы диссертационных работ и монографий, материалы межвузовских научных конференций и совещаний, важнейшие теоретические работы производственных организаций, а также статьи обзорного характера в области авиационной и ракетной науки и техники по разделам:

а) аэро- и газодинамика;
б) устойчивость и управляемость летательных аппаратов;
в) строительная механика летательных аппаратов;
г) теория авиационных и ракетных двигателей;
д) конструкция и проектирование летательных аппаратов;
е) конструкция и проектирование авиадвигателей;
ж) авиационная технология.

«Авиационная техника» имеет отделы научных статей, научной хроники, библиографии, научно-технической информации и другие.

Периодичность журнала — 4 выпуска в год.
Подписная цена — 2 руб. 80 коп. в год.
Подписка принимается отделениями «Союзпечати».

Напоминаем

Подписка на журнал «Крылья Родины» принимается без всяких ограничений с любого месяца.

Подписная плата за год — 3 р. 60 коп., за 6 месяцев — 1 р. 80 коп.
Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
107066. Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОВАРЫКИН, М. И. ГОЛЫШЕВ (заместитель главного редактора), И. И. ЖАРКОВСКИЙ, Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Л. Шарапова. Корректор М. Ромашова.
Издательство ДОСААФ

Сдано в производство 21.8.75 г. Подписано в печать 12.9.75 г. 60×90¹/₈ б. л. 5,5 п. л. Г-72114 Тираж 70 000 экз. Зак. 3192. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата



СЛОВА ЦИОЛКОВСКОГО

Двумя прямыми линиями разделите эту фигуру на четыре одинаковые части и сложите из них новую симметричную фигуру так, чтобы по горизонтальным ее строчкам можно было прочесть высказывание К. Э. Циолковского.

Составил Г. ЗОТОВ

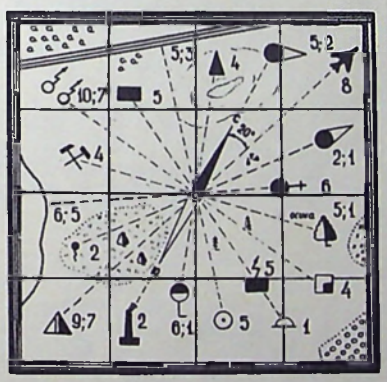
Киров

ТОПОГРАФИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА

Двигаясь по азимуту с интервалом в 20°, а затем с интервалом в 40°, прочтите зашифрованные здесь слова из авиационной песни.

Составил А. СТАНЕВИЧ

Хабаровск

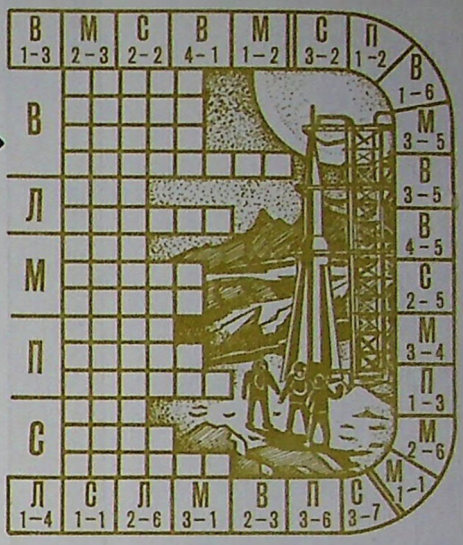


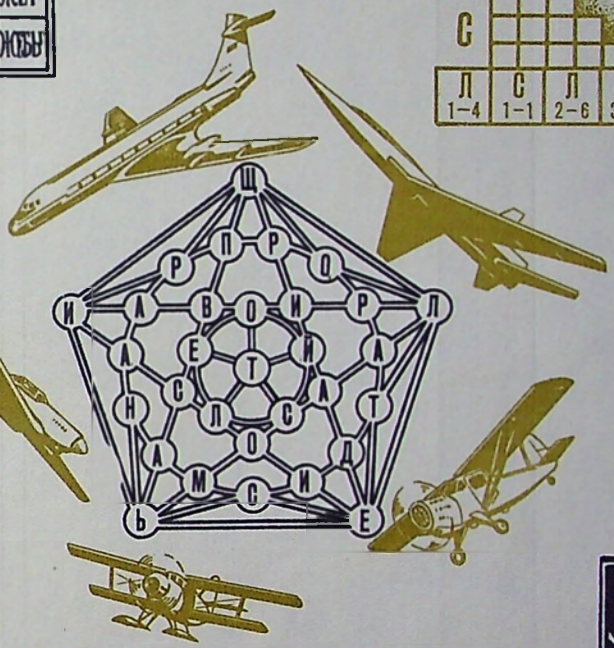
ЗАДАЧА-ШИФРОГРАММА

Впишите по горизонтали названия космических кораблей, космических автоматических станций, систем и аппаратов, запущенных нашей страной в просторы Вселенной. С помощью этих названий прочтите зашифрованный здесь текст.

Составил З. КОЗЛОВ

Кадиевка, Ворошиловградской области





НЕПЕРЕСЕКАЮЩЕЙСЯ ЛИНИЕЙ

Соедините кружочки непересекающейся линией так, чтобы прочесть зашифрованные здесь строки из поэмы известного советского поэта.

Составил В. ШЕСТАКОВ

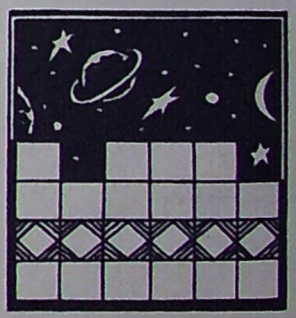
Архангельск

МЕНЯЯ БУКВУ

Даны шесть слов: Дека. Лов. Луза. Овин. Липа. Рок. В каждом слове измените одну букву так, чтобы получились названия планет и созвездий. Вписав эти названия в вертикальные ряды, в выделенном горизонтальном вы получите название еще одной большой планеты.

Составил В. МАХОВ

Воронеж



ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 9)

ГОЛОВОЛОМКА

Около каждого знака нарисован треугольник. Числа внутри указывают на порядок знаков. Своей вершиной треугольник направлен на цифру, сообщающую, какую букву из слова надо взять. Например, треугольник «1» находится рядом со знаком «конденсатор», а вершина его указывает на цифру «3» — буква «н».

Правильно подставив буквы, читаем: «Нам подвластны космические дали».

КРИПТОГРАММА-ГОЛОВОЛОМКА

Луна. Космос. Летчик. Ястреб. Рысь. Цифры на правой стороне фигуры указывают порядковый номер буквы в тексте. Цифры на левой стороне — букву из шифра. Так, например, 10 означает букву «л», зеркально этой цифре соответствует число 19. Значит, в зашифрованном тексте, 19-я буква — «л». Подставив буквы, прочтем: «Такая у нас работа — учить самолеты летать».

ПРОЧТИТЕ

В верхних клетках изображены рисунки, символизирующие названия созвездий: Дева. Козерог. Рыбы. Стрелец. Скорпион. Цифра числителя указывает созвездие, цифра знаменателя — букву, которую нужно взять из названия. Подставив вместо дробей буквы читаем: «Космос — дорога без конца».

«АСТРОНОМИЯ»

По кругу: 1. Спутник. 2. Космос. 3. Скорпион. 4. Небо. 5. Овен. 6. Набоков. 7. Волопас. К центру: 8. Масса. 9. Юнона. 10. Радио. 11. Крест. **По горизонтали:** 12. Зенит. 14. Ломоносов. 16. Лев. 19. Мир. 20. Атмосфера. 22. Ворон. **По вертикали:** 13. Аро. 14. Литосфера. 15. Владилена. 17. Старт. 18. Гнады. 21. Рак. **По кругу внутри:** 23. Шаталов.



VI летняя Спартакиада народов СССР завершена!

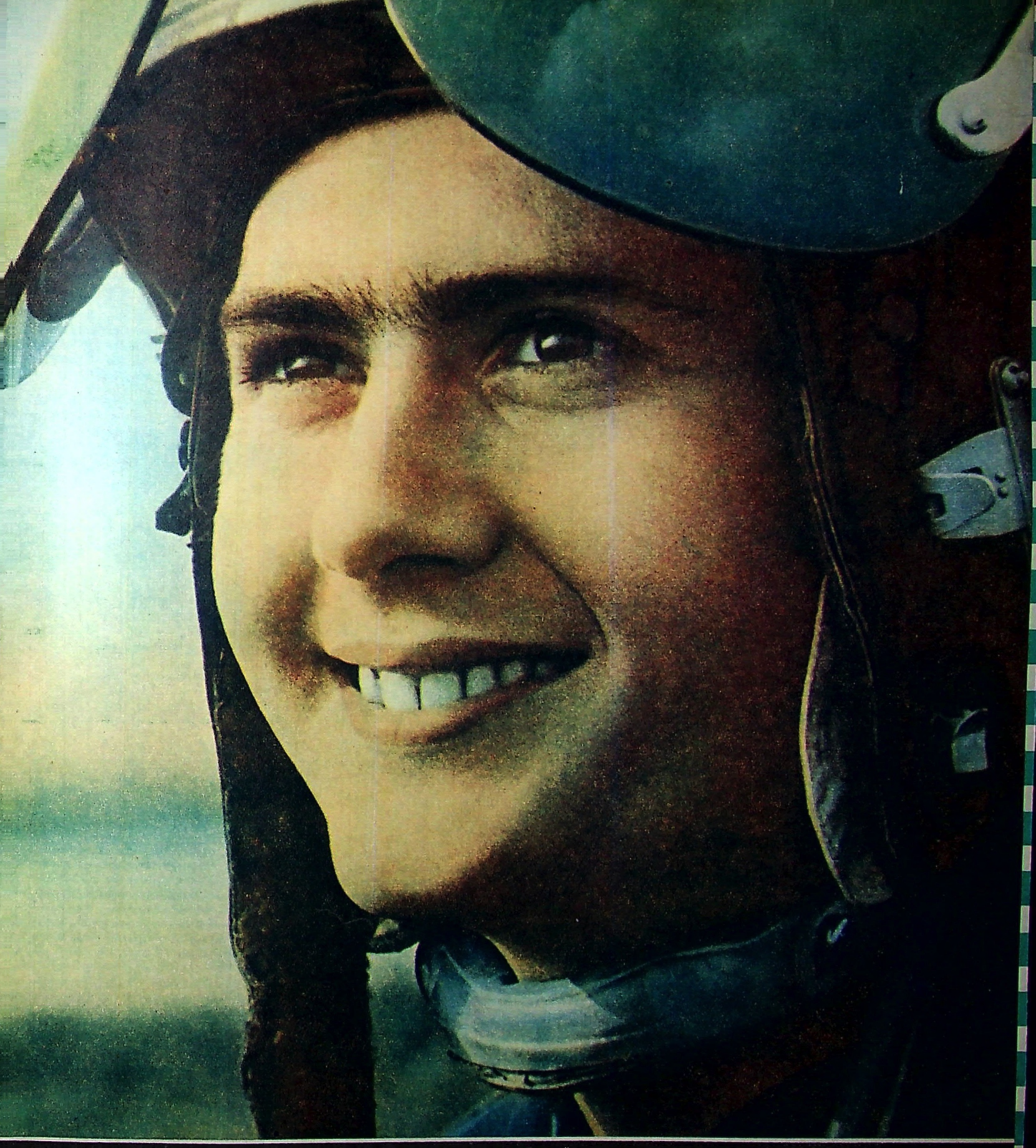




Три чемпионки Советского Союза, три мастера спорта СССР международного класса. Москвичка Надежда Горюнова (слева) не уже получала золотые медали за победы на соревнованиях. Ее подруга Людмила Клеева из Ивановска (в центре) впервые стала абсолютной чемпионкой страны, а Вечина Горюнова была ею в прошлом году. На нынешних соревнованиях она получила золотую медаль чемпионки по упражнению.

Отчет о соревнованиях на 2-й стр.

Фото А. ВИНОКУРОВА



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

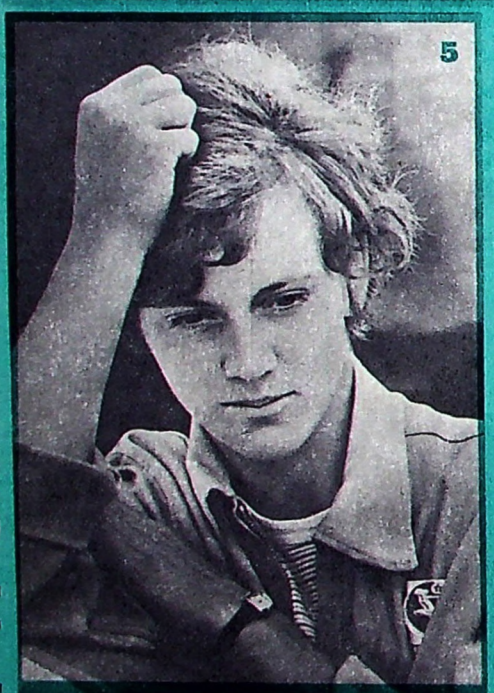
КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

НОЯБРЬ 11 1975

ЧЕМПИОНЫ VI СПАРТАКИАДЫ НАРОДОВ СССР


1


2

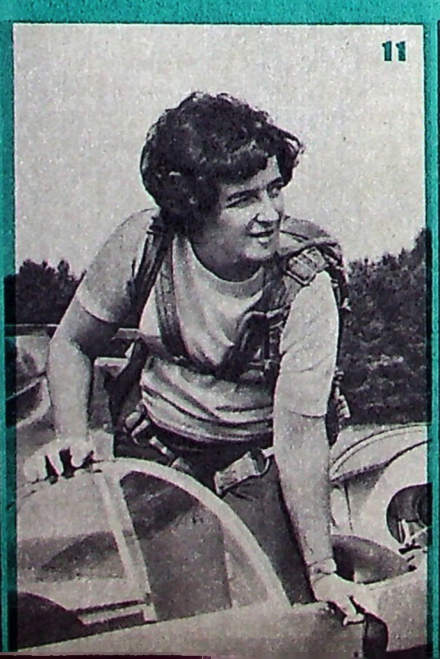

5

VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР 1975


6

Закончились старты VI Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию победы Советского народа в Великой Отечественной войне. Соревнования проводились под девизом «Готов к труду и обороне СССР». Они показали возросшее мастерство спортсменов. На наших снимках чемпионы Спартакиады и первенств страны по авиационным видам спорта.


10


11

1. Мастер спорта Юрий Селиверстов (реактивные самолеты)
2. Мастер спорта СССР международного класса Виктор Лецко (поршневые самолеты).
3. Мастера спорта СССР международного класса Николай Маслов и Василий Ефремов (гоночные авиамодели).
4. Мастер спорта Сергей Самокиш (резиномоторные модели).
5. Мастер спорта Людмила Гасюк (поршневые самолеты).
6. Мастер спорта Юрий Гостев (модели планеров).
7. Мастер спорта СССР международного класса Валентина Закорецкая (парашютный спорт).
8. Заслуженный мастер спорта СССР Николай Ушмаев (парашютный спорт).
9. Мастер спорта СССР международного класса Юрий Крылов (модели копии).
10. Мастер спорта Владимир Панафутин (планерный спорт).
11. Мастер спорта СССР международного класса Людмила Клюева (планерный спорт).
12. Мастер спорта Антонина Гарипова и мастер спорта СССР международного класса Владимир Смирнов (вертолетный спорт).

ЧЕМПИОНЫ VI СПАРТАКИАДЫ НАРОДОВ СССР



3

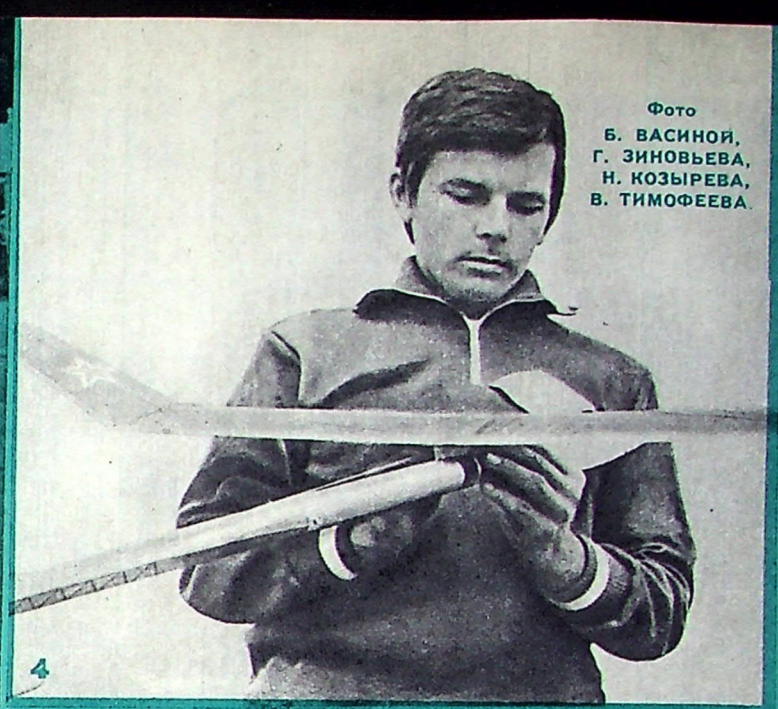

4

Фото
Б. ВАСИНОЙ,
Г. ЗИНОВЬЕВА,
Н. КОЗЫРЕВА,
В. ТИМОФЕЕВА


7


8


9


12



ПОД ЗНАМЕНЕМ ОКТЯБРЯ

На календаре истории — 58-я годовщина Великого Октября. Как самый дорогой и радостный праздник, как светлую весну человечества, отмечают ее советский народ, трудящиеся братских стран социализма, передовые люди всех континентов. Провозгласив власть рабочих и крестьян, Октябрьская революция открыла новую эпоху, эпоху перехода от капитализма к социализму, эпоху свободного творческого труда и созидания, расцвета искусства и культуры, науки и техники. Сейчас особенно очевидны всемирно-исторический прогрессивный смысл и неодолимость того дела, начало которому положил Великий Октябрь.

Пятьдесят восемь лет существования советского государства убедительно показали всему миру неоспоримые преимущества социалистического строя перед строем, где властвуют капитал и угнетение. Под руководством Коммунистической партии, героическим трудом народа Страна Советов из отсталой превратилась в мощную индустриальную державу, уверенно идущую по пути строительства коммунизма. «Наше общество, — говорил Леонид Ильич Брежнев, — отличают политическая стабильность и экономический динамизм. Наш социалистический строй, наша марксистско-ленинская идеология, наш советский образ жизни, словом, вся наша действительность рождают у советских людей глубокую веру в будущее, заряжают их духом бодрости и оптимизма».

Да, наши люди могут с верой и надеждой смотреть в завтрашний день! Могут потому, что своими сегодняшними делами они закладывают прочную основу грядущих успехов. А дела эти поистине величественны! Родина Октября — в кипенье трудовых будней. Огнями новостроек, светом мощных электростанций озарены ее необъятные просторы. В строй действующих непрерывно вступают крупные предприятия решающих отраслей промышленности.

Отрадные вести идут со строительных площадок таких энергетических и индустриальных гигантов, как Камский автомобильный завод и Саяно-Шушенская ГЭС. Высокими темпами ведется прокладка Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, призванной ускорить освоение богатейших кладов Сибири и Дальнего Востока.

Успехи советских людей в построении общества развитого социализма, постепенном создании материально-технической базы коммунизма, выдающиеся победы внешней политики нашей партии и советского государства, служат ярким свидетельством торжества идей марксизма-ленинизма. Трудящиеся всех стран с надеждой и глубокой симпатией обращают свои взоры к родине Октября, на знамени которого начертан девиз: мир и социальный прогресс. Опыт Октября — это бесценное достояние международного рабочего класса. Он учит трудящихся бороться и побеждать в жестоких схватках с поработителями, в построении новой, счастливой жизни.

Рабочие и крестьяне России своим героическим примером показали всему миру уроки этой борьбы. Под руководством своего испытанного боевого авангарда — Коммунистической партии — они сокрушили ненавистный строй эксплуататоров, осуществили индустриализацию страны и коллективизацию сельского хозяйства, с оружием в руках отстояли завоевания революции от посягательств внутренних и внешних врагов. Ныне под знаменем Октября в едином строю с советским народом идут народы стран социалистического содружества. Это — величайшее завоевание!

58-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции мы отмечаем в обстановке огромного политического и трудового подъема, вызванного подготовкой к XXV съезду КПСС, которому предстоит наметить пути дальнейшего социально-политического развития страны, повышения эффективности социалистического производства, роста материального и культурного уровня жизни народа. В ответ на заботу партии труженики заводов и фабрик, колхозов и совхозов рапортуют Родине о досрочном выполнении заданий завершающего года пятилетки. Ударный труд многих из них отмечен высокими правительственными наградами.

Среди передовиков производства много членов Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. В числе награжденных есть и представители предприятий оборонного Общества. Это старший мастер Московского авиационного ремонтного завода ДОСААФ СССР В. А. Муравьев, удостоенный ордена Трудового Красного Знамени, мастер Шахтинского авиационного ремонтного завода ДОСААФ СССР И. Ф. Морозов и контрольный мастер Симферопольских авиационных ремонтных мастерских ДОСААФ СССР С. К. Хачиньян, награжденные орденами «Знак почета».

Нынешний праздник Октября мы отмечаем в год 30-летия исторической Победы советского народа над фашистской Германией. Как быстротечно время! Оно успело зарубцевать раны обагренной кровью земли. Но сколько бы лет ни прошло, в памяти людской навсегда останется величие подвига тех, кто сражался за Родину, за освобождение человечества от фашистской чумы. Продолжение их подвигов это славные трудовые дела наших рабочих, колхозников, ученых, инженеров, техников. Их подвиг продолжается в дыхании мартенов и ритме заводских цехов, в потоках нефти

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

Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

НОЯБРЬ II (302) 1975

© «Крылья Родины», 1975

и газа, в колосящихся нивах и возводимых заново городах — в патриотических свершениях ветеранов и молодежи.

Память о героях минувшей войны — напоминание юным о необходимости быть всегда начеку, неустанно крепить экономическую и оборонную мощь страны, а если потребуется, так же, как они, грудью встать на защиту завоеваний Великого Октября.

Партия призывает юношей и девушек приумножать славные революционные, боевые и трудовые традиции советского народа. Отвечая на призыв родной партии, молодежь достойно трудится, овладевает военным делом, повышает физическую закалку и спортивное мастерство. Это ярко проявляется в деятельности нашего оборонного Общества, его военно-патриотической и спортивной работе. Широко развернувшееся социалистическое соревнование в коллективах ДОСААФ позволило подготовить более 4,5 миллиона спортсменов-разрядников, сотни кандидатов в мастера и мастеров спорта СССР, собрать богатый урожай рекордов, многие из которых превышают рекорды мира и Европы.

В ходе VI Спартакиады народов СССР заметно возросло мастерство многих спортсменов-летчиков, парашютистов, авиамоделистов, вертолетчиков, планеристов. Большой успех выпал на долю студентки Московского авиационного института Людмилы Гасюк. В спор за титул абсолютной чемпионки по самолетному спорту среди женщин она вступила перворазрядницей. Однако ее не смутили громкие титулы именитых соперниц. Девушка проявила завидную волю к победе, продемонстрировала отличную технику пилотирования и вместе с завоеванным первым местом заслужила звание мастера спорта.

Всяческой похвалы заслуживают братья Владимир и Олег Дорошенко из Свердловска. Вначале они стали лучшими «асами» воздушного боя авиамоделей на VI Спартакиаде народов РСФСР, а затем добились звания сильнейших и на всесоюзных соревнованиях, став чемпионами VI Спартакиады народов СССР.

Высокий класс мастерства показали авиамоделист-пилотажник из Иванова токарь Владимир Еськин, абсолютные чемпионы страны и спартакиады по планерному спорту Людмила Клюева из Молдавии и Владимир Панафутин с Украины, победители финальных стартов по вертолетному спорту Антонина Гарипова (Ижевск) и спортсмен из Новосибирска Владимир Смирнов. Звания абсолютных чемпионов страны и спартакиады завоевали парашютисты: тбилисец Николай Ушмаев и воспитанница Ворошиловградского аэроклуба Валентина Закорецкая. Среди мужчин в соревнованиях по самолетному спорту победителем вышел инструктор Астраханского авиаспортклуба Виктор Лецко.

Достижения мастеров военно-технических видов спорта — достойный подарок в честь всенародного праздника. Задача состоит в том, чтобы не только закрепить достигнутые результаты, но и подняться на новые, более высокие рубежи. Авиационные виды спорта постоянно развиваются, и чтобы не отстать, необходимо упорно тренироваться, идти дальше и добиваться большего. Почетный долг каждого спортсмена ДОСААФ — настойчиво бороться за рост массовости и мастерства военно-технических видов спорта, обеспечить ведущее место нашим командам на международных состязаниях самого крупного ранга.

Комитеты, клубы, организации, активисты Общества призваны сейчас сосредоточить свои усилия на выполнении Постановления V Пленума ЦК ДОСААФ СССР «О состоянии и мерах улучшения оборонно-массовой работы в первичных организациях ДОСААФ». Все первичные организации должны стать подлинными центрами оборонно-массовой работы, органически сочетающими воспитательную и учебную деятельность.

Воодушевленные постановлением ЦК КПСС «О социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС», советские люди с утроенной энергией завершают осуществление девятого пятилетнего плана. Наша молодежь с энтузиазмом трудится под девизом: «Пятилетке — победный финиш! XXV съезду КПСС — достойную встречу». Осененный великим знаменем Октября, ведомый ленинской партией, наш народ уверенно идет к новым победам коммунизма!



АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН — УДАРНИК КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

Листовка-молния, вывешенная на здании Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, сообщала: «Абсолютным чемпионом VIII первенства Советского Союза на реактивных самолетах стал инструктор-летчик Ульяновского аэроклуба Ю. Селиверстов».

Это почетное звание, золотую медаль, ленту чемпиона и диплом первой степени Юрий Селиверстов — ударник коммунистического труда — завоевал в упорной борьбе. Ведь соревновались опытные спортсмены-летчики. В числе 30 участников — 18 мастеров спорта, призеры всесоюзных и ведомственных стартов.

Мы заинтересовались спортивной биографией Селиверстова. Она примечательна. После окончания средней школы Юрий поступил на суконную фабрику. Но его не покидала мечта о полетах. Чтобы ее осуществить, приехал в Ульяновск, где успешно окончил аэроклуб. Три года учился в Волчанском авиационном училище летчиков ДОСААФ. Получил диплом инструктора и вернулся в Ульяновск.

Вот уже семь лет Юрий Селиверстов на посту инструктора. За это время не было ни одного отчисления из его группы. Экипаж Селиверстова — один из лучших в клубе. И это потому, что он, как сказал в беседе с нами заместитель председателя Ульяновского обкома ДОСААФ М. Диваков,— хороший методист, умелый воспитатель подчиненных.

В прошлом году на зональных соревнованиях Юрий Селиверстов выполнил норматив мастера спорта. По итогам года его занесли в Книгу почета аэроклуба. Юрий воспринял решение командования и местного комитета как аванс. Он взял повышенные обязательства и выполнил их. Все курсанты стали летчиками.

Обучая курсантов, Юрий постоянно повышает и свое мастерство. В нынешнем году он — чемпион по самолетному спорту Приволжской зоны, серебряный призер VII чемпионата ДОСААФ на реактивных самолетах и, наконец абсолютный чемпион страны.

Свои успехи Юрий Селиверстов посвятил предстоящему XXV съезду Коммунистической партии Советского Союза.

Чемпионами и призерами стали спортсмены-летчики А. Чуев, Л. Курилов, А. Калашников, Ю. Синельников (ДОСААФ), Ю. Леоничев (ВВС), С. Яковлев (ПВО).

Б. НИКОЛАЕВ

Подробный отчет о VIII чемпионате страны на реактивных самолетах будет помещен в 12 номере журнала.

НОВАТОРЫ

В учебной авиационной организации ДОСААФ, которой руководит Г. Олейниченко, создана группа по полевому ремонту авиационной техники. Ее возглавляет председатель Совета изобретателей В. Есин. Это энтузиаст технического творчества, много отдающий сил и энергии для облегчения труда технического состава. Начиная с 1959 г., он предложил и внедрил 49 рационализаторских предложений, большинство из которых приносят пользу и сейчас.

В основу работы группы положены повышение производительности труда, рационализация процессов производства, механизация трудоемких работ, значительное сокращение ручного труда. Наиболее ценными рационализаторскими предложениями являются: тренажер для определения и запоминания взлетного и посадочного угла; централизованная система заправки самолетов воздухом; промывка агрегатов, самолета и двигателя; автоматический станок для изготовления шплинтов; техническая обработка тормозных колодок самолетов и ряд других вспомогательных устройств и систем.

У начальника группы есть хорошие помощники. Это техники по полевому ремонту Г. Вязовкин и механик В. Негодяев. Их пытливость и высокое мастерство позволили сконструировать станок для изготовления шплинтов и станок, выпускающий некоторые детали из полимеров.

Полимерный станок дал возможность за одну смену изготовлять такое количество деталей и механизмов, которое обеспечивает ими учебную авиационную организацию на год. Производительность труда возросла в 10—15 раз, повысилось качество выпускаемой продукции, резко улучшилось производственное оформление деталей.

Новаторы предъявляют высокие требования к выпускаемой продукции, стараясь приблизить качество изделий к производственным образцам. Полностью освоен выпуск таких деталей из полимеров, как заглушки штуцеров подвесных баков, ручки для отверток, напильников, отбортовочные кнопки, клипсы.

Разрабатывается технология изготовления из полимеров инструментального ящика для техника самолета. Производительность полимерного станка при наличии 3—4 прессформ составит 600 деталей в смену. Станок даст большую экономическую выгоду. Если стоимость инструментального ящика, изготовленного из дерева, составляет 10—15 рублей, из полиэтилена стоимость его составит 1 — 1,5 рубля, значительно улучшится оформление изделия, срок его службы увеличится в 3—4 раза.

В 1974 году группа по полевому ремонту авиационной техники заняла первое место в социалистическом соревновании среди бригад ТЭЧ. Она стала группой коммунистического труда. В. Есин и его подчиненные по-ударному трудятся и в нынешнем году. Группа поставила перед собой задачу — добиться к XXV съезду КПСС высоких показателей в работе, способствовать своим трудом успешному выполнению плановых заданий и социалистических обязательств.

А. ЖУКОВ,
старший инструктор-летчик Куйбышевского обкома ДОСААФ

XXV СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

ВЕДУЩИЙ

По тревоге командир звена гвардии майор Александр Кудрявцев собрался быстро, как и положено летчику-истребителю. Сказалась и долголетняя привычка. Едва офицер прибыл на стоянку, командир эскадрильи гвардии подполковник Евгений Аведиков сказал, что сегодняшние полеты — не совсем обычные, по их результатам командование определит, как подразделения выполняют социалистические обязательства в честь XXV съезда Коммунистической партии.

Учебно-боевую задачу, как нередко бывает во время особо ответственных полетов, авиаторам поставили трудную, и это подтверждало, что обстановка на летно-тактическом учении будет сложной, действовать придется с большим напряжением сил.

Так оно и получилось. С самого начала руководитель учения создал для летчиков исключительно сложные условия, максимально приблизив их к реальным боевым. Разведчики и бомбардировщики «противника» стремились во что бы то ни стало прорваться к охраняемым объектам. Шли они на разных высотах, с разных направлений, прикрываясь интенсивными помехами, совершая энергичные маневры. На перехват «нарушителей» то и дело стартовали новые и новые пары сверхзвуковых ракетоносцев.

— В воздухе будьте особо внимательны, осмотрительны, — напутствовал ведомого командир звена Кудрявцев, — активнее ведите поиск цели.

— Понял! — коротко ответил гвардии старший лейтенант Владимир Алифанов. — Только вот погода...

Погода действительно стояла неблагоприятная. Небосклон закрывали плотные облака. Видимость была ограниченной. Летчики понимали, что это создаст им дополнительные трудности.

Кудрявцев и Алифанов обсудили, как лучше, согласованнее действовать в полете, какой маневр использовать при том или ином варианте поиска «противника». В указанное время они заняли готовность... Ждать долго не пришлось, сигнал на вылет передали сразу же.

***

Раскатисто «забились» стальные сердца сверхзвуковых истребителей. Опалив бетон взлетно-посадочной полосы раскаленными газами, самолеты взлетели. Летчики действуют четко, согласованно. Точно выполняют команды с земли. Крылатые машины пронизали толщу облаков. Все внимание ведущего сосредоточено на выдерживании заданного режима, ведомого—на сохранении места в боевом порядке.

Время от времени гвардии майор Кудрявцев посматривает на самолет своего напарника. «Молодец, Алифанов — отмечает про себя командир, — хорошо держится». Действительно, даже при выполнении очень энергичных маневров, ведомый не отстает от ведущего. А раньше такое случалось, нетвердо держался летчик в строю.

Как-то подняли Кудрявцева и Алифанова на перехват низколетящей цели. Опытный «противник» хитрил, резко менял профиль полета. Летчики, правда, сумели настичь и атаковать его, но с опозданием, не там где следовало: командир звена, проверяя на месте ли Алифанов, вынужденно отвлекался от поиска.

Тот урок не был забыт. Летчику помогали командир эскадрильи Аведиков, командир звена Кудрявцев, да и сам он, занимаясь, не жалел ни сил, ни времени. Результаты настойчивой учебы сказались уже на следующем летно-тактическом учении — боевой паре сопутствовал успех. Победа, добытая тогда, воодушевила Алифанова, укрепила веру в свои силы.

Уже не один десяток минут длится полет. Все дальше и дальше родной аэродром. Ведущему приходится менять курс, высоту, скорость. И по тому, как часто это делается, Кудрявцев безошибочно определяет, что «противник» — опытный, грамотный летчик, что он примет все меры, чтобы сорвать атаку перехватчиков.

— 125-й, до цели... километров, — сообщает штурман наведения, — высота...

Командир звена зорко осматривает лежащее впереди пространство. «Как бы я поступил на месте «противника»? — задает он себе вопрос и тут же отвечает: — Шел бы вблизи облаков, а при наличии опасности немедленно скрылся в них». Следовательно, чтобы достичь успеха, надо искать «противника» внизу, а приняв решение на атаку, действовать быстро, энергично, удар наносить наверняка.

И действительно, вдали, на фоне серой пелены, замелькала тень самолета. А вот и он сам, правее и несколько ниже, на солнечной стороне.

— Атакуем! — предупреждает Кудрявцев ведомого, направляя свой истребитель на машину «противника». За командиром неотступно следует гвардии старший лейтенант Алифанов. Расстояние до цели быстро сокращается. Еще немного...

— Пуск! — сообщает ведущий.

— Пуск! — вторит ведомый.

Пара заходит для новой атаки, новых «пусков» ракет. В боевой обстановке этого бы не потребовалось (данные фотоконтрольной аппаратуры подтвердили после посадки, что первый удар по цели был точным), но этот полет учебный и каждая «лишняя» атака — вклад в боевое мастерство летчика.

Задание выполнено, но учения есть учения, торжествовать победу пока еще рано: штурман наведения предупреждает, что в районе местонахождения истребителей появилась еще одна цель.

— Понял, — отвечает Кудрявцев и, оценив полученные данные о «противнике», круто разворачивается на новый курс. Проходит какое-то время, и цель обнаружена. Это группа бомбардировщиков, идущих под прикрытием истребителей. На стороне «противника» и численное, и тактическое преимущество, но задача должна быть выполнена, ударную силу группы — бомбардировщиков — надо атаковать во что бы то ни стало.

Кудрявцев и Алифанов, разминувшись с «противником» на встречно-пересекающихся курсах, усыпив тем самым его бдительность, в последующие секунды выполняют резкий разворот с набором высоты и выходом в заднюю полусферу группы. Истребители прикрытия, решившие, что перехватчики ушли не приняв боя, пытаются воспрепятствовать атаке, но поздно. Используя преимущество в скорости, пара наносит неотразимый и точный удар. За выполнение трудного задания летчики потом заслуженно получают высший балл.

Много их, отличных оценок, на счету коммуниста Александра Кудрявцева. Как бы ни сложна была воздушная и метеорологическая обстановка, к каким бы уловкам ни прибегал «противник», командир звена Кудрявцев неизменно решает поставленные перед ним задачи с высоким качеством. Этому же учит подчиненных.

Известно, что успехи завоевываются трудом, и путь к ним не всегда бывает коротким, прямым. Случаются порою на этом пути неудачи. И очень важно, чтобы человек не спасовал перед ними, не потерял уверенности в своих силах. Трудная небесная работа любит людей собранных, волевых, настойчивых.

Эту простую житейскую истину Александр уяснил еще в летном училище, куда пришел со школьной скамьи, потому что о ней нередко говорил летчик-инструктор. А уяснив, Кудрявцев всегда твердо держался ее, шел намеченной дорогой, упорно добивался цели.

Еще в курсантские годы при освоении одного из самолетов не заладилось у Александра дело с посадкой. Товарищи уже летали самостоятельно, а он все не мог освоить этот элемент полета. Чтобы устранить досадные промахи, он подолгу просиживал в кабине самолета, «летал» на тренажере, «летал» с моделью в

К ЦЕЛИ

руках, внимательно слушал замечания инструктора. В конце концов перелом наступил, усердный напряженный труд окупился радостью самостоятельного вылета.

Каждый летчик постоянно стремится к тому, чтобы стать настоящим воздушным бойцом. К этому стремится и Александр Кудрявцев. Офицер усердно перенимает опыт командиров, старших товарищей, много занимается самостоятельно. Он настойчиво изучает технику, расширяет и углубляет свои знания по аэродинамике, тактике, старается как можно больше взять от каждого запланированного ему полета.

Одно время он не «вытягивал» на отличную оценку стрельбы по наземным целям. Другой бы, возможно, и успокоился: «четыре» тоже неплохой показатель. А Александр не хотел мириться с «четверками».

Засел он тогда за учебники. Разбирал вновь и вновь в общем-то известные вопросы, делал расчеты, чертил схемы. Обращался за помощью к командирам. Поднимаясь в воздух, шлифовал навыки управления истребителем: знал, что отличная техника пилотирования — залог точного, наверняка разящего огня. И успех пришел: стрельбы по наземным мишеням Кудрявцев стал выполнять только с отличными оценками. Плоды упорной, целеустремленной работы сыграли свою роль и впоследствии, когда Кудрявцев возглавил звено. С его помощью сумел преодолеть аналогичные трудности гвардии старший лейтенант Владимир Алифанов.

Впрочем, не только за это благодарен подчиненный своему командиру. В любом вопросе, будь он служебным или личным, житейским, Александр Кудрявцев — первый советчик и наставник летчика. Еще в те дни, когда эскадрилья принимала социалистические обязательства в честь 30-летия Победы над фашистской Германией, коммунист Владимир Алифанов решил ускорить сдачу экзаменов на второй класс. Командир звена первым одобрил это намерение, подсказал, на что надо обратить особое внимание.

Офицеры вместе составили план работы и сразу же принялись за претворение намеченного в жизнь. Командир звена помогал летчику глубже, детальнее освоить конструкцию самолета, его оборудование и вооружение, уяснить вопросы практической аэродинамики, тактики, фронтового опыта летчиков-ветеранов своего полка. Их опыт богат и ценен: в годы Великой Отечественной войны гвардейцы сбили несколько сот фашистских самолетов, уничтожили огромное количество живой силы и боевой техники врага на земле. За мужество и доблесть в борьбе с врагом многим воздушным бойцам было присвоено высокое звание Героя Советского Союза, а гвардейская часть награждена тремя орденами и удостоена почетного наименования.



Гвардии майор А. Кудрявцев

Рисунок Г. Товстухи.

Целеустремленная, настойчивая учеба продолжалась в полетах. Командир звена добивался от подчиненного филигранной точности в пилотировании сверхзвукового истребителя по приборам, строгого выдерживания курса при самолетовождении, ювелирного мастерства атак воздушных и наземных целей. Кудрявцев непременно анализировал даже малейшие ошибки Алифанова, принимал меры для их устранения. А за успехи хвалил, и это придавало молодому летчику новые силы, уверенность в себе, пробуждало стремление добиться большего. Его воздушная выучка крепла, повышалась изо дня в день.

При подготовке летчика по теории, и тем более в практике, в полетах гвардии майор Кудрявцев не полагался только на личные знания и навыки. Вместе с Алифановым они использовали и опыт товарищей, командиров и прежде всего, своего наставника гвардии подполковника Евгения Аведикова, первоклассного летчика, удостоенного, кроме того, звания мастера спорта СССР за высший класс пилотажа на современном сверхзвуковом истребителе.

Так с помощью командира звена молодой авиатор выполнил взятое на себя обязательство, стал летчиком второго класса и сразу же приступил к штурму рубежей первого. И опять ему помогает его командир звена.

Успех Владимира Алифанова — не единственный в звене гвардии майора Кудрявцева. Летчики, техники и другие специалисты звена вложили в арсенал ратных подарков предстоящему высшему форуму коммунистов нашей страны и другие свои скромные вклады. Наиболее весомый из них — подтверждение звания отличного подразделения.

...Когда в свое время настала пора выбирать жизненный путь, Александр не размышлял долго. Решил идти дорогой отца. Иван Александрович Кудрявцев отдал военной авиации многие годы. Готовил в училище летчиков-истребителей, сражался во фронтовом небе Великой Отечественной войны, командовал частью, занимал другие ответственные должности. Ныне кавалер многих правительственных наград, коммунист, он трудится в народном хозяйстве. А сын, заменив отца, бороздит просторы пятого океана. Вместе с товарищами по боевому строю охраняет воздушные рубежи любимой Отчизны, обучает молодых летчиков. К новым успехам в учебе и службе зовет авиатора-коммуниста мечта стать военным летчиком-снайпером.

Полковник Ю. БЕЛЯЕВ

Воспитанники оборонного Общества

На одной из гранитных плит монумента Славы, что сооружен
на Сапун-горе у Севастополя,
золотыми буквами высечена фамилия воспитанника
Ленинского комсомола и оборонного Общества,
Героя Советского Союза Бориса Владимировича Бучина.
За что же удостоен летчик-коммунист столь высокой чести?
Бучин совершил за время Великой Отечественной войны
около двухсот боевых вылетов на штурмовиках Ил-2,
несколько раз был ранен,
но снова и снова брал в руки штурвал.
На счету авиатора немало уничтоженной военной техники
и живой силы врага.
Он один из тех, кто добывал победу над фашистской Германией.
И Родина по достоинству оценила его ратный труд:
в двадцать два года грудь летчика
украшали восемь боевых орденов,
Золотая Звезда Героя и несколько медалей.
24 июня сорок пятого года Борис Бучин
участвовал в параде Победы на Красной площади
столицы нашей Родины.

ИМЯ НА ГРАНИТЕ



Б. В. БУЧИН

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Борис Владимирович Бучин — москвич. Родился он в 1923 году в деревне Синьково Раменского района Московской области. В семье было пятеро детей, жилось нелегко. Борис с ранних лет привык трудиться: помогал матери выращивать овощи в огороде, копать картошку, заготавливать дрова на зиму. В 1933 году Бучины переехали в подмосковный поселок Перово. Отец поступил работать на фабрику, жить семье стало полегче. Борис хорошо учился. Тяга к знаниям у него была большая. Он никогда не пропускал уроков, готовился к ним прилежно. Любил математику и физику. С ранних лет мальчик пристрастился к книгам. Особенно интересовали его книги про авиацию и летчиков.

Окончив семь классов средней школы, Боря, по настоянию родителей, поступил в строительный техникум. Но он мечтал о другой профессии. Ему хотелось стать летчиком, хотя родителям он об этом не говорил. В Перово часто приезжал к родственникам, жившим по соседству с Бучиными, летчик-истребитель Никонов. Он увлекательно рассказывал ребятам о быстром развитии авиации в нашей стране, о знатных летчиках, о решениях девятого съезда комсомола, бросившего клич: «Комсомолец — на самолет!».

Борис Бучин и другие ребята внимательно слушали земляка, засыпали его вопросами. Позднее в техникум, где учился Борис, стали наведываться инструкторы-летчики одного из московских аэроклубов Осоавиахима. Они также рассказывали студентам о растущей мощи воздушного флота, об интересной и увлекательной профессии летчика, приглашали молодежь в аэроклубы.

Тогда комсомолец Бучин и утвердился в стремлении — связать свою судьбу с авиацией. По путевке райкома комсомола он поступил в Кировский аэроклуб столицы. Все свободное время юноша отдавал любимому делу, которое все сильнее захватывало его.

Осенью 1939 года, окончив аэроклуб, Бучин поступил в Ворошиловградское авиационное училище. Учился летать на бомбардировщиках «СБ». Там и застала его Великая Отечественная война. Курсанты слушали по радио сообщения с фронтов и старались как можно быстрее закончить курс обучения, отправиться на фронт, чтобы вступить в бой с фашистами.

Училище эвакуировалось на Урал, курсантов срочно переучили на штурмовик Ил-2. «И мы гордились тем, — вспоминает Борис Владимирович, — что нам доверили воевать на этих отличных боевых машинах».

●

В МАРТЕ СОРОК ТРЕТЬЕГО младший лейтенант Бучин прибыл на фронт. Его зачислили летчиком в 1-ю эскадрилью 75-го штурмового авиационного полка. После непродолжительного знакомства с обстановкой и тренировочных полетов началась напряженная боевая жизнь. Первый боевой вылет Бучин совершил на Южном фронте. То был групповой полет на бомбежку вражеского аэродрома, и закончился он успешно. Командир части объявил молодым летчикам, участвовавшим в этом полете, благодарность за умелые действия, за мужество и отвагу.

Совсем иной оказалась последовавшая вскоре штурмовка фашистского транспорта на Азовском море. Транспорт подвозил вражеским войскам оружие и бое-

припасы. Командование поручило потопить его группе штурмовиков под командованием старшего лейтенанта Прудникова. В назначенный час «илы», под прикрытием истребителей, поднялись в воздух. Ведущий передал: «Над морем действовать осторожно. Транспорт может везти взрывчатку».

Через несколько минут показалось фашистское судно в сопровождении катеров. Заметив советские самолеты, гитлеровцы открыли сильный заградительный огонь. Стреляли с катеров и с берега. Но штурмовики, применяя противозенитный маневр, делали свое дело. Приблизившись к транспорту, они атаковали его. Первым сбросил бомбы ведущий группы Прудников. За ним — Бучин и другие летчики. Удар оказался сильным и точным. На судне возник пожар. Поднялась паника. Фашисты, группами и в одиночку, бросались в море, пытаясь спастись. Вскоре объятый пламенем транспорт скрылся под водой.

С Азовского моря эскадрилья в полном составе вернулась в район реки Миус. Там шли ожесточенные бои. Сразу после посадки, как только машины заправили горючим и боеприпасами, группа штурмовиков, в которую входил и Бучин, вылетела на выполнение нового задания.

При подходе к цели самолет Бучина атаковали «мессершмитты». Летчика ранило осколками в шею. Но он не вышел из боя, продолжал прикрывать ведущего, отражая яростные атаки истребителей противника. И только когда силы стали покидать его, пилот вышел из боевого порядка. Не дотянув немного до своего аэродрома, он посадил машину на одной из подходящих площадок и тут же потерял сознание.

Стрелок-радист тоже был ранен. Но превозмогая боль, он помог летчику выбраться из кабины самолета и, с помощью подоспевших бойцов, доставил его в санчасть.

Командир 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии вручил Бучину в медсанбате первый орден Красной Звезды. «Это вам за мужество и мастерство, — сказал генерал. — За то, что не оставили ведущего в беде».

●

В ЯНВАРЕ СОРОК ЧЕТВЕРТОГО, когда шла подготовка к изгнанию фашистов из Крыма, Бучина назначили старшим летчиком 3-й эскадрильи 136-го гвардейского штурмового авиаполка. Эскадрильей тогда командовал опытный авиатор мастер советского планеризма Иван Демидович Овсянников. (О боевых делах И. Д. Овсянникова рассказывалось в журнале «Крылья Родины» № 6 за 1972 год). И здесь Бучин сражался с врагом мужественно и умело, не раз попадал в сложные ситуации, был ранен, но оставался в строю, продолжая истреблять фашистов. За это его любили и уважали однополчане. Комэск Овсянников ставил своего ведомого в пример другим летчикам.

При налете на аэродром противника близ Балаклавы, штурмовик Бучина был подбит прямым попаданием вражеского снаряда. Летчик с трудом открыл заклинившийся фонарь и выбросился из машины. Когда Борис раскрыл парашют, его настигла новая опасность — появились немецкие истребители. Они пытались расстрелять из пулеметов советского летчика. Но, к счастью, вражеские пули только «клевали» воздух. После второго захода «мессершмитты» улетели. Бучин приземлился на возвышенности, поросшей густым кизильником, в районе, занятом фашистами. Летчик спрятал парашют в кустах и стал спускаться с горы.

Много препятствий пришлось преодолеть Борису. Он с трудом избежал встречи с патрулем фашистских егерей, пережидал в кустах, пока пройдут вражеские автомашины, переплывал речку Черную. На следующий день впереди показались какие-то постройки. Потом послышались звонкие ребячьи голоса. Выглянув из кустов, Бучин увидел двух мальчиков лет по десяти, подозвал их к себе и спросил: «Немцы в деревне есть?»

— У нас фашистов нет, — бойко ответил один из мальчиков. — А вы кто?

— Я советский летчик.

— Лет-чик, — с расстановкой и не без удивления проговорил тот же мальчик.— А где же ваш самолет?

— Мой самолет подбили фашисты. Я выбросился из него с парашютом, а теперь вот пробираюсь к своим.

Мальчики переглянулись.

— Пойдемте с нами в деревню, к дедушке, он поможет.

В хате, куда привели ребята летчика, находился пожилой мужчина, обросший густой бородой. Потом появилась женщина такого же возраста. Бучин рассказал, как он попал к ним. Хозяева оказались гостеприимными, накормили летчика чем могли и уложили на чердаке спать.

Утром к хозяину зашли разведчики одной из советских частей. Он познакомил их с летчиком. Разведчики провели его через линию фронта только им известными тропами. В полк Бучин пришел обросший, измученный. Однополчане поначалу не узнали его, потом посыпались вопросы. Оказывается, летчики, с которыми Бучин летал на выполнение боевого задания, доложили командиру, что он погиб. Ведь они ясно видели, как немецкие истребители стреляли по нему, когда он выбросился с парашютом из подбитого самолета. О гибели Бучина, как и полагалось, послали донесение в вышестоящий штаб. Но он оказался живым...

— С того дня, как в полку объявили о моей гибели, — говорит Борис Владимирович, — у меня началась вторая жизнь. Ровно через тридцать лет, 15 апреля 1974 года, я отметил в семейном кругу эту памятную для меня дату.

●

ПОСЛЕ РАЗГРОМА ФАШИСТОВ в Крыму, 136-й гвардейский штурмовой авиаполк действовал на 3-м Белорусском фронте. Боевые действия в Белоруссии и Прибалтике, как известно, развивались в быстром темпе. Авиаторам часто приходилось менять аэродромы. Они наносили мощные удары по скоплениям противника, уничтожая его живую силу и технику. Бучин, теперь уже командир звена, водил в бой подчиненных. В районе Волковысска гитлеровцы, используя свои танки, не давали нашим войскам продвигаться вперед. Группа штурмовиков, в которую входило звено Бучина, разбомбила бронированную преграду. Затем она разбила на станции Волковысск эшелон цистерн с горючим.

Здесь, на третьем Белорусском фронте Борис Бучин вступил в ряды Коммунистической партии. Около тридцати боевых вылетов он совершил под Кенигсбергом и на косу Фриш-Нерунг, где гитлеровцы сопротивлялись особенно упорно.

В летной книжке Бориса Владимировича за апрель сорок пятого года записано:

«6.4.45 г.— два боевых вылета. Штурмовка Кенигсберга».

7.4.45 г.— два боевых вылета. Штурмовка Кенигсберга».

«8.4.45 г. — четыре боевых вылета. Штурмовка Кенигсберга».

И так каждый день, пока не закончился разгром фашистов на этом участке фронта.

●

СПУСТЯ БОЛЕЕ ТРИДЦАТИ ЛЕТ после окончания войны мы повстречались с подполковником запаса Борисом Владимировичем Бучиным. Был выходной день В раздумье о прошлом, возвращаясь мыслями в те далекие годы, ветеран рассказывал о запомнившихся боевых эпизодах, вспоминал друзей-однополчан, вместе с которыми шел дорогами войны, делил радости и горести фронтовой жизни.

Потом достал пухлую пачку писем и телеграмм, пришедших из разных городов и сел нашей страны и дружественной Польши, где ему приходилось воевать. Молодые советские патриоты и польские друзья просят написать им о боевых делах, о сегодняшней жизни, просят прислать фотографию на память. «Мы хотим быть похожими на вас, Борис Владимирович»,— пишут пионеры.

В письме со штампом одного из городов Польши говорится: «Дорогой Борис Владимирович! Мы, учащиеся общеобразовательного лицея города Кентшин (бывший Растенборк) слышали от своих учителей о вашей геройской борьбе в годы войны за нашу народную Польшу... Разрешите от всей души поблагодарить вас за то, что мы можем теперь свободно учиться, а наши родители — спокойно жить и работать. Пришлите нам на память свою фотографию и напишите, как вы воевали с фашистами».

Борису Владимировичу — за пятьдесят, но выглядит он бодро и молодцевато. Только виски заметно посеребрились. Ветеран войны, уволившись в запас, продолжает работать, активно участвует в общественной жизни, занимается военно-патриотическим воспитанием молодежи.

На прощание Б. В. Бучин показал мне фотографию, присланную из Новосибирска однополчанином Героем Советского Союза Федором Васильевичем Бусловым. Его фамилия тоже высечена на гранитной плите на Сапун-горе. Объектив фотоаппарата запечатлел эту самую мемориальную плиту. А рядом с ней, на высоком обелиске высечены слова:

«Слава вам храбрые, слава бесстрашные, вечную славу поет вам народ!»

И. ШАРОНЧИКОВ

Активисты оборонного Общества

военрук школы

Идея создания комнаты боевой славы в болградской средней школе № 2 зародилась давно. Но кто возглавит группу инициаторов, кто поможет опытом? В дружном коллективе первичной организации оборонного Общества много ветеранов войны: коммунисты Мария Яковлевна Дорошенко, Валентин Константинович Арнольдов... Выбор пал на капитана в отставке Владимира Николаевича Левитского. И не случайно. Военрук школы, боевой стрелок-радист, активист ДОСААФ, он прошел всю Отечественную войну, хорошо разбирается и в авиационном деле, и в материальной части стрелкового оружия, отлично стреляет. Военно-патриотическую работу ведет с увлечением, умеет заинтересовывать ею школьников.

Его активными помощниками стали выпускники Люда Бристова, Таня Бессонова, Саша Шатиров. Начали с того, что написали письмо родным Героя Советского Союза капитана Терещенко, погибшего жарким летом 1944 года при освобождении Болграда, когда ему шел только двадцатый год. Потом установили связь со многими ветеранами.

Сегодня в комнате боевой славы вы увидите фотографии героев, их личные вещи, фронтовые письма. Есть здесь отдел, который посвящен будням воинов 70-х годов. Часто проходят встречи с бывшими фронтовиками, торжественные линейки.

А не так давно по инициативе военрука Левитского был проведен литературный конкурс. Старшеклассники писали сочинения на тему «В жизни всегда есть место подвигу». Проверяя сочинение, Владимир Николаевич читал взволнованные слова: «Я родилась в счастливое время. Над нами синее небо, мы спокойно мечтаем о будущем, выбираем себе профессии. Этим мы обязаны солдатам, не пришедшим домой с войны в мае 45-го. Мы почтим их память не только цветами, но и нашим старанием в учебе...» Это из сочинения ученицы 10 «В» класса Гали Бурлаковой.

А вот эти слова принадлежат Саше Тюрменко: «Скоро я сам стану солдатом и буду служить так, чтобы быть достойным славы отцов. В жизни всегда есть место подвигу...». «Хочу во всем быть похожей на Героя Советского Союза Марину Раскову...» Эти строки писала Майя Водинчар.

Большой круг обязанностей у военрука. Главное, что он любит свою работу, глубоко сознает ответственность за воспитание подростков. Раньше в школе не было тира, теперь его соорудили, и каждую субботу здесь проходят соревнования по стрельбе из пневматических винтовок. Владимир Николаевич руководит авиамодельным кружком. Работа школьной организации ДОСААФ отмечена грамотами, кубками, благодарностями. Во всем этом — результаты труда Левитского. Ветеран не ищет покоя. Раны войны дают о себе знать, но он всегда бодр. Я люблю встречаться с Владимиром Николаевичем, слушать его взволнованные рассказы о школьных делах, о боевых подвигах авиаторов. У него черные волосы, еще не тронутые сединой, ласковые глаза, ровный голос.

— Вот письмо, которое я написал родным 9 мая 45-го года, — Левитский подает конверт с обратным адресом полевой почты.

Бережно беру в руки эту семейную реликвию, читаю. «Здравствуйте, мои дорогие мама и папа! Сегодня ночью в авиагородке подняласть стрельба. Вбежал дневальный Шарифуло и крикнул:

— Победа, ребята, победа!..

Я открыл окно и выпустил с радости две обоймы. Что тут начало твориться! Все выбежали на улицу, целовали друг друга и плакали. Вот это да! Вспомнил, каким трудным был путь к желанной победе. Два раза горел, прыгал на парашюте и удачно. Сделал 164 боевых вылета по военным объектам крупных городов: Выборг, Минск, Рига, Кенигсберг, Данциг, Берлин... Участвовал в 115 воздушных боях, сбил лично три вражеских самолета... Часто возвращались домой с пустыми патронными ящиками...»

Этому письму больше 30 лет, а читать его без волнения невозможно. Смотрю на Владимира Николаевича и думаю: с первого и до последнего дня войны стрелок-радист старшина Левитский — на фронте, сколько же довелось ему испытать?

★★★

22 июня 1941 года 132-й бомбардировочный авиационный полк, вооруженный самолетами СБ, перелетел из-под Киева в район Одессы. А еще через день группа бомбардировщиков вылетела для уничтожения вражеской переправы у Ясс.

Первый боевой вылет. С высоты видны огонь, дым, разрывы снарядов — все признаки неутихающего сражения.

— Приближаемся к цели, — слышит Левитский знакомый голос командира капитана Бычкова.

Бомбардировщики ложатся на боевой курс. После первой атаки к небу взметнулись столбы черного дыма. Есть попадания в переправу. Еще один заход. Теперь уже зенитчики противника опомнились, открыли огонь. Потом в воздухе появились «мессершмитты». Завязался ожесточенный бой. С болью и горечью видел старшина Левитский, как упал на землю наш самолет. Но и фашисты понесли потери. Главное — первое боевое задание было выполнено.

В июне 42-го полк был перевооружен фронтовыми бомбардировщиками Ту-2.

— Это была хорошая, отлично управляемая машина, — рассказывает Левитский. — К ней мы привыкли сразу, полюбили ее. Сильное вооружение позволяло вести бой с любыми фашистскими самолетами.

Храбро сражался комсорг 2-й эскадрильи 132-го полка старшина Владимир Левитский. Экипаж под командованием капитана Бычкова мастерски действовал в самых сложных условиях. По узким и малоразмерным целям удары наносили с малых высот, что увеличивало точность бомбометания.

Все дальше на запад продвигались наши войска. Вслед за ними двигались и аэродромы. Но враг еще оставался силен и упорно сопротивлялся. Фашисты создали мощную, эшелонированную на большую глубину оборону в районе Лиепаи. Этот портовый город прикрывала густая сеть фашистских зенитных батарей; при появлении наших самолетов заградительный огонь открывали и корабли. Но летчики 132-го бомбардировочного авиационного полка прорывались и сквозь этот заслон.

Осень 1944 года. Гитлеровские войска запрудили порт в Лиепае. Образовалась пробка. Это обнаружили наши воздушные разведчики. Был отдан приказ: нанести сокрушительный удар. Утром в небо под прикрытием истребителей поднялось около 90 бомбардировщиков Ту-2.

— Сейчас угостим фашистов, запомнят это число, — сказал капитан Бычков. — Главное, будьте внимательны.

Как на ладони виден порт. Фашисты открыли зенитный огонь с опозданием. Звенья уже на боевом курсе, открыты бомбовые люки, прицелились штурманы.

— Два градуса влево, командир, — передает штурман Андрусенко. — Так держать.

В течение 15 минут бомбардировщики сделали пять заходов. Одна атака следовала за другой, и после каждой из них все больше очагов пожаров вспыхивало в порту. Пламя охватило боевую технику, склады, суда, стоящие у причалов. Бомбардировщики выходили из последней атаки, когда появилось более сотни вражеских истребителей. Наши вступили в бой. Экипаж капитана Бычкова атаковали три «фокке-вульфа». Вот они подбираются к хвосту. Но стрелок-радист Левитский начеку. Точный расчет, прицел, яростно застрочил пулемет. Очередь прошила фюзеляж вражеской машины. Черный шлейф дыма потянулся за ней и, не долетев до земли, «фокке-вульф» взорвался.

Снаряд зенитной артиллерии угодил в плоскость самолета Бычкова. Попытки сбить пламя не увенчались успехом. Летчик с трудом дотянул машину до нейтральной полосы, и экипаж покинул ее на парашютах. Все благополучно вернулись в свою часть. За этот бой старшина Владимир Левитский получил орден Отечественной войны II степени.

В конце Великой Отечественной войны Ту-2 бомбили врага в Кенигсберге, Данциге, Берлине... В марте 45-го в Восточной Пруссии перед боевым вылетом комсоргу 2-й эскадрильи 132-го бомбардировочного авиационного полка был вручен партийный билет. Старшина Левитский ушел в бой коммунистом.

День Победы застал авиаторов полка в польском городе Познань. С букетами полевых цветов пришли они к братской могиле, чтобы почтить память погибших однополчан. Владимир Левитский вернулся домой. На его груди сверкали ордена Отечественной войны II степени и Красной Звезды, медали «За отвагу», «За боевые заслуги», «За взятие Кенигсберга», «За взятие Берлина» и многие другие. Он одевает их теперь в торжественные дни, на встречи с воинами, школьниками. Сердце ветерана отдано им — шумному и пытливому племени, всегда окружающему своего старшего товарища.

Бывший комсорг эскадрильи, он не просто военрук школы, он — педагог, воспитатель по призванию. После ухода в запас он окончил Одесский педагогический институт. А в душе он всегда остается воином, отдавая все силы военно-патриотическому воспитанию подрастающего поколения. Любовь к воинской службе воспринял от него и сын — прапорщик Николай Левитский, воспринимают и его ученики, готовые продолжить славу отцов.

Д. ИЛЬЕНКО

VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР 1975

Стартуют пилоты

Сорок один спортсмен-летчик оспаривал на базе Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова — лично-командное первенство в финальных соревнованиях VI Спартакиады народов СССР и XXII чемпионата Союза по самолетному спорту.

Под флагом Спартакиады выступали команды Российской Федерации, Украины, Армении, Казахстана, Киргизии, Литвы, а также городов Москвы и Ленинграда.

Программа соревнований, как и в предыдущие два года, состояла из трех упражнений, имеющих большое военно-прикладное значение.

Первое упражнение — полет по маршруту с опознаванием знаков на поворотных пунктах и с выходом на конечный пункт маршрута по расчету времени. Маршрут был объявлен спортсменам накануне дня соревнований. Это не случайно. К полету надо тщательно готовиться. Ведь на поворотных пунктах необходимо обнаружить и опознать выложенные на земле знаки, записать их в бортжурнал и заметить время пролета поворотного пункта маршрута (ППМ). К тому же точность выхода на ППМ составляет всего ±30 сек.

Второе упражнение — полет на выполнение фигур прямого пилотажа в комплексе. Комплекс из девяти фигур: переворот, восьмерка вертикальная с полубочками на линиях восхождения 45°, полупетля, один виток штопора, переворот на горке с углом 45°, петля Нестерова, переворот на горке с углом 45°, бочка горизонтальная (управляемая), горизонтальная восьмерка с креном 55—60°.

Третье упражнение — два полета по кругу на точность взлета, расчета и посадки.



Почетные награды ждали победителей соревнований. Ежегодно разыгрывается переходящий командный кубок ЦК ДОСААФ СССР. Летчики команды Российской Федерации установили своеобразный рекорд — четыре года подряд они завоевывали кубок. Команду-победительницу ждала еще одна награда — переходящий приз Спартакиады. В 1970 году на финальных соревнованиях V Спартакиады этот приз был завоеван летчиками Украины.

Для награждения летчика-победителя в пилотажном упражнении впервые в этом году учрежден переходящий кубок имени Заслуженного мастера спорта СССР Владимира Мартемьянова. Это был выдающийся спортсмен-летчик — абсолютный чемпион Российской Федерации, двукратный абсолютный чемпион СССР, абсолютный чемпион мира. В различных соревнованиях он завоевал 24 золотых и 5 серебряных медалей. За успехи в развитии самолетного спорта, подготовку молодых пилотов Владимир Мартемьянов был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Жизнь талантливого летчика трагически оборвалась 13 апреля 1970 года в небе над Ессентуками при подготовке к VI чемпионату мира.

Кубок в память о Владимире учрежден Куйбышевским ордена Трудового Красного Знамени авиационным институтом имени С. П. Королева. Из стен института вышли товарищи Владимира по сборной команде летчиков: Игорь Егоров — абсолютный чемпион мира 1970 г., повторивший спортивный подвиг Владимира в небе Англии на VI чемпионате мира, Светлана Подоляк — абсолютная чемпионка СССР 1970 года.

Финальные соревнования Спартакиады были открыты в торжественной обстановке 23 августа. С приветственным словом к участникам обратились заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза С. Харламов, председатель Федерации самолетного спорта СССР А. Косс. Честь подъема флага соревнований была предоставлена абсолютному чемпиону СССР 1974 г. мастеру спорта А. Коровину и серебряному призеру мастеру спорта Г. Абдулбакиевой. Затем состоялся большой воздушный праздник, в программу которого входили выступления летчиков-пилотажников, полеты вертолетов, прыжки парашютистов, показ мастерства авиамоделистов.

23.7. В тот же день было разыграно второе упражнение. Первым лететь выпало члену сборной команды СССР мастеру спорта Евгению Фролову. Евгений — абсолютный чемпион международных соревнований летчиков социалистических стран, которые проходили в июне этого года в Киеве. Первым летать всегда трудно. Приходится выбирать начало пилотажа относительно зоны, сообразуясь с метеообстановкой, преодолевать некий психологический барьер. Четко пилотировал минский инженер, но, уточняя место пилотажа, слегка затянул первую фигуру. В итоге 10-е место.

Чемпионом упражнения стал мастер спорта, летчик-инструктор тамбовского авиационно-спортивного клуба Владимир Козодаев.

Среди оценок Владимира только одна в 8,5 балла за переворот на горке, остальные 9 и 10 баллов. Это были четко и красиво выполненные в одном темпе фигуры. В результате — 1444 очка.

Второе и третье места заняли мастер спорта Виктор Смолин (г. Москва, ЦАК) — 1428 очков и мастер спорта международного класса Виктор Лецко (г. Астрахань) — 1426 очков. Удачно выступили и спортсменки. Лучший результат в пилотаже показала мастер спорта Лидия Комарова — член сборной команды. Набрав 1396 очков, она завоевала титул чемпиона СССР и золотую медаль. Лидия — опытная летчица. Занимаясь самолетным спортом, она успешно учится в Московском авиационном институте.

Второе и третье места по упражнению заняли соответственно мастер спорта Галина Лукьянова (г. Ессентуки) — 1380 очков и перворазрядница — член сборной команды СССР Людмила Гасюк (г. Москва) — 1379,5 очка.

Следует заметить, что все участники соревнований выполняли пилотаж без грубых ошибок. И в этом большая заслуга тренеров, которые организовали тренировочные полеты перед соревнованиями с разбивкой знаков пилотажной



Команда-победительница (слева направо): К. Нажмудинов (тренер), В. Лецко, В. Козодаев, В. Грязнов.

Мастер спорта В. Козодаев — первый обладатель кубка имени Владимира Мартемьянова.

Фото Н. КОЗЫРЕВА

зоны. В прошлые годы в ряде клубов этим пренебрегали.

Четкому пилотажу, грамотному использованию района соревнований способствовала и отличная погода. Все это привело к тому, что разрыв между 1 и 10 местами составил всего 51 очко.

Во второй день соревнований выполнялся маршрутный полет. Отлично летали мастер спорта из Литвы Ромас Алексеюс и Евгений Фролов (Минск). Они набрали по 998 очков. Но литовский летчик пришел на конечный пункт маршрута на несколько десятых долей секунды точнее, и ему присудили титул чемпиона СССР и золотую медаль. Фролов занял второе место. Третье с суммой 996 очков завоевал Валерий Грязнов (Краснодар).

Среди женщин победу одержала Л. Гасюк с суммой 998 очков, а второе и третье места заняли соответственно мастер спорта инженер-конструктор Виолета Гедминайте (Литва) — 998 очков и Л. Комарова — 992 очка. В этом навигационном упражнении успехов, начиная с 1969 г., неизменно добиваются литовские летчики. Почти все они прошли школу планериста. Эта школа привила им глубокие навигационные навыки, умение точно соблюдать режимы маршрутного полета. И на этих соревнованиях кроме названных призеров из Литвы успешно выступил Ромуальдас Пивницкас. Набрав 996 очков, он уступил по точности выхода на КПМ В. Грязнову и занял 4-е место.

Малый разрыв в очках свидетельствует о высоком уровне навигационной подготовки летчиков-спортсменов, об умении пользоваться радиотехническими средствами. Не было таких грубых ошибок прошлых лет, как потеря ориентировки.

Последний день соревнований летчики посвятили полетам по кругу. Три спортсмена набрали максимально возможное число очков — 580. Это В. Лецко, В. Грязнов и Р. Пивницкас. Но точнее производил посадку капитан сборной команды РСФСР В. Лецко, и ему был присужден титул чемпиона СССР по упражнению. Второе место у В. Грязнова, третье — Р. Пивницкаса.

Чемпионкой СССР среди женщин в упражнении № 3 стала Г. Лукьянова (570 очков). Серебряную и бронзовую медали соответственно завоевали Заслуженный мастер спорта Лидия Леонова — 560 очков, и Л. Гасюк — 530 очков.

Подведены итоги многоборья. На первом месте с суммой 8900 очков команда РСФСР в составе В. Лецко (капитан команды), В. Козодаева, В. Грязнова, тренер — заслуженный тренер СССР К. Нажмудинов. Ей вручены командный кубок ЦК ДОСААФ и приз VI Спартакиады СССР. Летчикам Литовской ССР (Р. Пивницкас — капитан команды, П. Шнека, Р. Алексеюс, тренер — П. Виницкас), набравшим 8841 очко, присуждено второе место. На третьем — команда Москвы в составе перворазрядников М. Молчанюка — капитан команды, А. Вяткина, мастера спорта В. Макагонова. В упорной борьбе они набрали 8579 очков. Последующие места заняли команды Казахстана, Ленинграда, Украинской, Армянской, Киргизской ССР.

Титулы абсолютных чемпионов СССР и VI Спартакиады народов СССР впервые завоевали В. Лецко — 2998 очков и Л. Гасюк — 2907 очков.

В. Лецко обладает отличной техникой пилотирования и сильной волей к победе. С 1970 года занимается самолетным спортом студентка МАИ Л. Гасюк. Победа на XXII чемпионате СССР — большое достижение молодой летчицы.

Серебряные медали чемпионата присуждены Р. Алексеюсу — 2976,5 очка и Л. Комаровой — 2878 очков, а бронзовые В. Козодаеву — 2976 очков и Л. Леоновой — 2852 очка.

Призы, традиционно учреждаемые журналом «Крылья Родины», в этом году получили Л. Гасюк и Р. Алексеюс за победу в первом упражнении.

●

Соревнования показали, что уровень подготовки летчиков-спортсменов нашей страны высок. И здесь следует особо отметить большую работу тренера сборных команд РСФСР и СССР заслуженного тренера СССР К. Нажмудинова, тренера сборной команды Литвы П. Виницкаса, тренера сборной команды Казахстана В. Обревко.

Многие летчики сборной команды СССР выступали в составе команд своих республик и городов. Это в значительной мере способствовало повышению уровня выступления команд. Совместные тренировки с ними помогали обмену опытом в технике пилотирования. Особенно это заметно при выполнении пилотажного комплекса. Многие спортсмены усвоили хорошую манеру членов сборной — четко выполнять фигуры, фиксируя начало и конец каждой из них, экономно использовать высоту и место пилотажа.

Нельзя не сказать о судействе соревнований. Много лет подряд судят Всесоюзные соревнования судья международной категории М. Сухарев (Москва), судьи всесоюзной категории А. Мазуровский (Одесса), В. Платонов (Ленинград), В. Дементьев (Фрунзе) и другие. Принимал участие в судействе XXII чемпионата и мастер спорта международного класса, абсолютный чемпион СССР 1971 г., чемпион мира 1972 г. Алексей Пименов.

Благодаря четкой и объективной работе судейского аппарата соревнования прошли четко, протестов не поступило.

Большую работу проделали инженеры П. Первушин и В. Алексеенко. Они сумели обеспечить безотказную работу материальной части.

Горячее участие в проведении финала Спартакиады приняли общественники. Особо следует отметить секретаря парткома завода В. Фадеева, заместителя секретаря комитета комсомола завода — А. Мельникова.

Л. ТАРАСОВ,
судья международной категории, мастер спорта,
А. ТЫРСИН,
судья международной категории

VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР 1975

В НЕБЕ ВИНТОКРЫЛЫЕ



Установка ведра на стол.

Команда-победительница (слева направо): А. Бесфамильный (тренер), В. Смирнов, А. Ламбакахар, С. Игнатенко.

Фото Н. КОЗЫРЕВА



С 19 по 24 августа нынешнего года в Ярославле на аэродроме ДОСААФ состоялся финал VI Спартакиады народов СССР и XVI чемпионат Союза по вертолетному спорту. Заключительному этапу предшествовали спортивные баталии вертолетчиков в клубах, зонах, ведомствах, республиках. На них были отобраны самые лучшие, способные достойно защищать спортивную честь своего клуба, своей республики.

Командное первенство спартакиады и чемпионата страны оспаривали спортсмены Российской Федерации, Казахстана, Украины, Белоруссии, Грузии, Узбекской, Туркменской, Молдавской и Латвийской союзных республик, Москвы и Ленинграда. В команде три спортсмена-летчика и тренер (он же руководитель).

В личном зачете участвовало 64 спортсмена, в том числе 15 женщин. Среди оспаривающих первенство заслуженный мастер спорта, семь мастеров спорта СССР международного класса, двадцать пять мастеров спорта. Остальные имеют первый спортивный разряд.

Характерная особенность нынешней встречи состояла в том, что наряду с бывалыми спортсменами на старт вышли новички. И как показали результаты, многие из них опередили маститых.

В программе командного первенства — три упражнения: полет на малой высоте с выполнением комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута в минимальное время; вертолетный слалом на малой высоте с проносом ведра между стоек ворот и последующей постановкой его на стол; полет по маршруту с посадками на поворотных пунктах и выходом на конечный пункт маршрута (КПМ) по расчету времени.

Для определения абсолютного чемпиона Спартакиады и СССР и других призовых мест по многоборью разыгрывалось четвертое упражнение — вертолетный слалом на малой высоте с проносом груза между стоек ворот в минимальное время.

Соревнования проходили в исключительно сложных метеорологических условиях, и только благодаря умелому руководству, четкой работе судейской коллегии и высокой дисциплине самих спортсменов удалось разыграть все упражнения программы. По каждому из них заранее были подготовлены плакаты, наглядно рассказывающие об условиях выполнения полета, штрафных и поощрительных очках, мерах безопасности. О них напоминалось перед полетами и после полетов. Все это помогало спортсменам лучше ориентироваться при выполнении задания, избежать неприятностей. А их могло быть много.

В самом деле, не легко пройти квадрат на малой высоте. Летчик должен уметь держать в поле своего зрения многие детали упражнения: время, высоту, направление и скорость вращения машины вокруг вертикальной оси. Стоило, например, выйти за пределы метрового коридора, как это замечалось спортивными судьями и начислялись штрафные очки. Штраф накладывался за превышение времени, установленной скорости вращения, нарушение высоты и последовательности эволюций, полет вне плоскости разбивки старта, а также грубое неполное приземление или приземление вне квадрата. Стараясь выполнить все требования положения о сорев-

нованиях, спортсмен к тому же должен непрерывно вести осмотрительность, точно выполнять любое указание руководителя полетами, не допускать резких эволюций, перегрева двигателя, не превышать установленных оборотов несущего винта.

Вот какие высокие требования предъявляют к участникам Спартакиады военно-технические виды спорта и, в частности, вертолетный. Не каждому удалось выполнить упражнение без штрафных очков. Таких оказалось лишь восемь спортсменов.

Сорок три участника, выполняя первое упражнение, получили премиальные очки за экономию времени. Из них восемь человек прошли квадрат менее чем за две минуты вместо установленных четырех минут. Пятьдесят пять спортсменов затратили на упражнение до 2,5 минуты. Эти данные свидетельствуют о возросшем мастерстве спортсменов. Видимо, Федерация вертолетного спорта решит вопрос о возможности сокращения времени на 1-е упражнение. Таково мнение многих спортсменов.

Каковы же результаты? У мужчин: первое место занял выступавший в личном зачете заслуженный мастер спорта А. Капралов, на втором и третьем — соответственно мастера спорта СССР международного класса А. Ламбакахар и В. Смирнов (все РСФСР). В женском зачете лидировала мастер спорта Л. Корнева (ЦАК СССР). Она же стала обладательницей приза журнала «Крылья Родины» за чистоту пилотажа. За Корневой шла мастер спорта международного класса Л. Приходько (УССР). На третьем месте мастер спорта А. Гарипова (РСФСР).

В тот же день параллельно с первым выполнялось и второе упражнение — вертолетный слалом. Экипаж — два человека. Один из них — спортсмен-летчик — пилотирует вертолет. Другой — со второго сиденья, удерживая на пятиметровом тросе ведро, наполненное до краев шестью литрами воды (для женщин пять), обязан пронести его через двенадцать ворот, расположенных под различным углом на площадке прямоугольной формы, размером 120×200 м. Но это не все: выполнив упражнение на площадке, спортсмен входит в коридор с набором высоты полета не менее 11 м, в конце коридора — стол. Надо подлететь к нему так, чтобы второй член экипажа сумел с указанной высоты поставить ведро в центр стола, не разлив ни капли воды. Ну, а если все-таки вода окажется разлитой хотя бы частично? Такое было не раз на соревнованиях. За каждые 20 граммов спортсмен расплачивался одним штрафным очком. Штраф начислялся также за выход из коридора, нарушение последовательности прохождения ворот, выход за пределы площадки, касание ведром стоек, пронос его в стороне или выше стоек ворот, установку ведра вне центра стола и, наконец, невыдерживание времени.

Положением о соревнованиях предусмотрено: не засчитывать упражнение в случаях, если будет потерян трос с ведром, если второй член экипажа вынесет ногу за борт кабины или перехватит трос с целью его укорачивания или удлинения, если ведро будет установлено вне стола или полностью разольется вода.

Много погрешностей допустил спортсмен-летчик В. Севостьянов — Узбекская ССР (второй член экипажа У. Абдурахманов). Ему начислено 344 штрафных очка. Упражнение оказалось настолько трудным, что штрафные очки не миновали ни одного спортсмена. Двадцать три участника не уложились во времени. Особенно долго был на площадке экипаж В. Тюрина (Грузинская ССР), второй член Заболотников.

Места распределились так: у мужчин: 1. В. Иноземцев—В. Филиппенко (БССР), 2. М. Баландин — В. Попов (Москва), 3. М. Галкин—М. Баландин (Москва). У женщин: 1. В. Якушева—В.Попов (Москва), 2. Л. Корнева—В. Попов (Москва), 3. Т. Егоркина (Москва) — В. Смирнов (Новосибирск).

На следующий день погода не позволила выполнять маршрутный полет. Поэтому было разыграно четвертое упражнение — вертолетный слалом. Оно отличается от первого: экипаж — 1 человек, через ворота следовало пронести не ведро с водой, а груз, подвешенный на трехметровом фале. Чтобы набрать максимальное количество очков, необходимо было не допустить проноса груза в стороне от входных, выходных и финишных ворот, касания грузом флажков, нарушения последовательности прохождения ворот, выдержать высоту и время. Даже заслуженный мастер спорта А. Капралов не выдержал высоту на отдельных участках полета.

Некоторые участники соревнования высказывались за отмену этого упражнения, так как оно, мол, не способствует повышению мастерства. Автор упражнения П. Казначеев совершенно противоположного мнения. А что скажет Федерация вертолетного спорта?

Результат таков. У мужчин: 1 место — В. Попов (Москва), 2 — В. Смирнов (Новосибирск), 3 — Г. Колесников (Егорьевск). У женщин: 1 — А. Гарипова (Ижевск), 2 — Т. Драничева (ЦАК СССР), 3 — Н. Костарева (ЦАК СССР).

С утра заключительного дня соревнований погода не позволяла лететь по маршруту. Лишь во второй половине дня был дан старт. Для того чтобы сократить стартовое время, заблаговременно было принято решение выполнять упражнение одновременно по двум маршрутам. С интервалом в 10 минут один за другим вылетали участники одного из самых трудных упражнений. Трудность состояла в том, что надо точно выдержать высоту, скорость и время полета, жесткие требования при посадке на поворотных пунктах.

Лучше остальных спортсменов прошел маршрут В. Смирнов (Новосибирск). За ним шел Г. Коновалов (ВВС), третьим был Е. Родионов (ВВС). В женском зачете первое место заняла Т. Егоркина (Москва), второе — Т. Зуева (ЦАК СССР), третье — Н. Костарева (ЦАК СССР).

Только после маршрутного полета стало возможным подвести окончательный итог трудной спортивной борьбы.

В командном зачете первое место завоевали спортсмены Российской Федерации (мастера спорта СССР международного класса Альберт Ламбакахар, Станислав Игнатенко, мастер спорта Валерий Смирнов). Тренировал команду — мастер спорта заслуженный тренер РСФСР Анатолий Бесфамильный.

На втором месте — команда Москвы (тренер Е. Орлов), на третьем — Белоруссии (тренер А. Алексеев). Последующие места в командах распределились так: Украины, Грузинской ССР, Туркмении, Казахстана, Ленинграда, Латвийской, Молдавской, Узбекской союзных республик.

Абсолютными чемпионами VI Спартакиады народов СССР и XVI первенства Союза по вертолетному спорту стали мастер спорта СССР международного класса Владимир Смирнов (Новосибирск) и мастер спорта Антонина Гарипова (Ижевск). Вторые места заняли мастера спорта Геннадий Колесников (Егорьевск) и Людмила Корнева (ЦАК), третьи — мастер спорта Валентин Попов (ЦАК СССР) и спортсменка 1-го разряда Наталья Костарева (ЦАК СССР).

Соревнования показали возросшее мастерство спортсменов-вертолетчиков, приток молодых сил. Особенно отрадно отметить, что наряду с юношами все больше начинают заниматься вертолетным спортом девушки. Хороший пример в отборе и воспитании спортсменок показывают Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова, некоторые клубы Белоруссии. Думается, он должен быть подхвачен и остальными авиационными учебными организациями.

Позади финал Спартакиады и XVI первенство Союза по вертолетному спорту. Из года в год соревнования усложнялись. Программа нуждается в совершенствовании и теперь. Видимо, она должна больше отвечать требованиям международных соревнований.

В ходе розыгрыша упражнений определились способные перспективные спортсмены для пополнения сборной команды. Долг тренеров и начальников клубов — окружить их вниманием, приложить максимум усилий к тому, чтобы наши спортсмены показали высокий класс на международной арене.

Н. БАЛАКИН

Читайте в следующем номере

XXV съезду КПСС — достойную встречу

Чемпионы VI Спартакиады народов СССР

Славу отцов умножим

● **ПОХОД ПРОДОЛЖАЕТСЯ**

● ЯРЧЕ СВЕТИ, «ЗАРНИЦА»

● **ОН УЧИТ ЛЕТАТЬ САМОЛЕТЫ**

Очерк о заслуженном летчике-испытателе Я. Верникове

Молодежи о жизни ВВС и ВДВ

● ИСТОКИ ПОДВИГА

● **ПЕРВЫЙ ШАГ ДЕСАНТНИКА**

Уроки и выводы

● ЧТО ПОКАЗАЛИ ЧЕМПИОНАТЫ ПО АВИАМОДЕЛЬНЫМ ВИДАМ СПОРТА.

● **ТЕХНИКА И ТАКТИКА СПОРТСМЕНОВ**

Космос служит человеку

В помощь авиационным спортсменам

● **ПОЛЕТОМ УПРАВЛЯЕТ РАДИОВОЛНА**

● СХОЖДЕНИЕ В ВОЗДУХЕ

Самолеты второй мировой войны





Абсолютный чемпион ДОСААФ СССР по самолетному спорту (реактивные самолеты) 1975 года С. Тюнин.
Спортсменам — сувениры.

ВПЕРЕДИ СПОРТСМЕНЫ КУРСКА

VII ЛИЧНО-КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО ДОСААФ СССР НА РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТАХ Л-29

На аэродроме Воронежского аэроклуба с 6 по 9 августа нынешнего года проводилось VII первенство ДОСААФ СССР на реактивных самолетах Л-29. Значение соревнований состояло в том, что они шли в зачет VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной тридцатилетию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Участники встречи — это сильнейшие спортсмены-летчики, победители зональных соревнований. Многие выступали на чемпионатах по самолетному спорту не один раз, но к этому они готовились, как к большому празднику — ведь испытанию подвергаются их опыт, воля к победе.

Среди участников 16 мастеров спорта СССР и 11 перворазрядников. Каждый полон решимости одержать победу.

Под стать участникам соревнований и судейская коллегия. В ее составе спортивные судьи всесоюзной и республиканской категории, мастера спорта СССР, призеры чемпионатов. Возглавил судейскую коллегию судья всесоюзной категории мастер спорта СССР О. Мишин.

Соревнования подобного масштаба всегда требуют больших усилий, организаторских способностей руководителей. Поэтому командование и весь личный состав Воронежского аэроклуба под руководством партийной организации своевременно провели подготовку к ним. Особое внимание было уделено готовности спортивной базы, стартового оборудования, документации, рабочих мест для команд и судей, организации питания и отдыха спортсменов-летчиков и всех остальных участников. Были подготовлены щиты, отражающие могущество нашего воздушного флота, достижения авиационного спорта, транспаранты, организована информация о ходе соревнований. Широко использовались радио, телевидение и печать.

Всю работу по проведению соревнований возглавил начальник Воронежского аэроклуба В. Суховеев. Руководство полетами было возложено на заместителя начальника аэроклуба по летной подготовке М. Прилепина. Технику готовили к полетам авиационные специалисты во главе с инженером П. Вялым.

Организованному проведению финальных соревнований во многом способствовали представители ЦК ДОСААФ СССР и Всесоюзной федерации самолетного спорта судья всесоюзной и международной категорий, мастер спорта СССР В. Васильев и судья всесоюзной категории Г. Михайлов. Они помогли оперативно разрешать многие вопросы, связанные с выполнением упражнений программы и их судейством.

Шестнадцать участников составили четыре сборных команды: Волгоградской, Запорожской, Курской и Челябинской областей. В личном зачете, кроме того, выступали спортсмены-летчики Во-

ронежского, Ворошиловградского, Карагандинского, Куйбышевского и Ульяновского аэроклубов.

В программу соревнования входило три упражнения — каждое со своими особенностями и трудностями.

Первое упражнение — комплекс прямого высшего пилотажа из 10 фигур: бочка правая горизонтальная управляемая, переворот левый на горке с углом 60°, петля, вертикальная восьмерка с правыми полубочками на восходящей траектории с углом 60°, двойная восходящая левая бочка с правым переворотом на горке 60°, бочка левая управляемая на нисходящей траектории с углом 60°, петля с правой бочкой в верхней точке, вертикальная восьмерка с левыми полубочками на нисходящей траектории с углом 60°, полупетля левая, вираж глубокий.

По этому упражнению спортсмен-летчик мог получить максимально 2400 очков. Даже по одному этому можно судить о трудности и удельном весе пилотажа в многоборье. Много вертикальных фигур, четырех-пятикратная перегрузка, жесткие пределы высоты (2000—500 м) и времени (не более 4 мин. 30 сек.), слаженность фигур в едином узоре без значительных между ними разрывов, точное выдерживание направления ввода в фигуру и вывода, а также места пилотажа относительно центра зоны — таковы характерные особенности комплекса.

Второе упражнение — два полета по кругу на точность взлета, расчета и посадки на полосу ограниченных размеров.

Третье — полет по четырехугольному маршруту переменного профиля с выходом на конечный пункт в заданное время и опознаванием условных знаков на поворотных пунктах.

По второму и третьему упражнениям спортсмен-летчик соответственно мог получить 1200 и 1400 очков.

Прежде чем допустить спортсменов к соревнованиям, мандатная комиссия проверила, соответствует ли их налет по упражнениям программы в текущем году установленным нормам; твердо ли они знают материальную часть самолета, двигателя, инструкции по технике пилотирования и по производству полетов в районе аэродрома; в порядке ли летное обмундирование.

Только после всесторонней проверки было вынесено решение о допуске спортсменов-летчиков к соревнованиям.

Началу соревнований сопутствовали благоприятные метеорологические условия. День выдался безоблачный, аэродром был в праздничном убранстве, по радио звучала музыка. На спортивный праздник прибыло много гостей: представители Воронежского обкома КПСС, городского Совета депутатов трудящихся, областного комитета ДОСААФ.

В назначенный час была подана команда. На летном поле выстроились участники соревнований и личный состав Воронежского аэроклуба, участвующий в обеспечении соревнований. После доклада о готовности к началу соревнований торжественно, под звуки государственного гимна абсолютный чемпион ДОСААФ СССР 1974 года, мастер спорта СССР Г. Ляткин поднял флаг соревнований.

Хорошее впечатление у присутствующих оставили показательные выступления спортсменов-парашютистов Воронежского аэроклуба — мастеров спорта СССР И. Толмачевой, Т. Липатовой, А. Прасолова, кандидата в мастера спорта СССР И. Келембет, перворазрядниц О. Сергеевой и В. Сорокиной, показавших снижение на цветных ярких парашютах с флагами. Это было своеобразное приветствие участников соревнований.

Спортсмен-летчик Воронежского аэроклуба мастер спорта СССР В. Черных перед началом соревнований выполнил пилотажный комплекс на реактивном самолете Л-29.

Для гостей и участников соревнований был показан полет радиоуправляемой модели. Его демонстрировал член сборной команды СССР мастер спорта СССР В. Панкратов.

Согласно программе соревнований, первым должен был разыгрываться пилотажный комплекс, но неожиданно изменившаяся погода (низкая облачность, нижняя граница которой доходила до 600—700 м) внесла изменения и поэтому было принято решение выполнять упражнение № 3.

Несмотря на неблагоприятную погоду, почти все спортсмены-летчики выступили успешно, а места распределились так: первое занял ворошиловградец мастер спорта СССР Л. Курилов, второе — спортсмен 1-го разряда из Воронежа В. Частухин, третье — спортсмен-летчик из Ульяновска мастер спорта СССР Ю. Селиверстов.

На следующий день установилась отличная погода, на голубом небе ни единого облачка. Это способствовало выполнению последующих упражнений.

Чемпионом по пилотажу стал спортсмен-летчик Курского аэроклуба мастер спорта В. Целебровский, за ним — молодые спортсмены А. Медовиченко (Запорожье) и Ю. Синельников (Челябинск). Призовые места за расчет и посадку присуждены: первое — спортсмену 1-го разряда Е. Чеботареву (Воронеж), второе — В. Калышу (Караганда), третье — А. Чуеву (Курск).

Звание абсолютного чемпиона ДОСААФ СССР завоевал спортсмен-летчик Воронежского аэроклуба перворазрядник С. Тюнин. На втором месте по многоборью Ю. Селиверстов, третьем — В. Бунин (Воронеж).

В командном зачете победу одержали спортсмены-летчики Курского аэроклуба мастера спорта СССР — А. Чуев, В. Целебровский, Е. Васюков и перворазрядник А. Калашников (13656,3 очка). Команда награждена переходящим кубком и дипломом ЦК ДОСААФ СССР первой степени. Второе место в многоборье заняла команда Запорожского аэроклуба (12419,5), третье — Волгоградского (12395).

Соревнования закончены, флаг опущен. Призерам вручены заслуженные награды. В итоговом приказе отмечено, что соревнования прошли организованно, все спортсмены-летчики показали возросшее мастерство. Судейская бригада хорошо справилась с обязанностями.

Все участники VII лично-командного первенства ДОСААФ СССР на реактивных самолетах Л-29 посвятили свои достижения предстоящему XXV съезду Коммунистической партии Советского Союза.

Н. СЕЙТКУЛОВ,
мастер спорта СССР

XXV СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

НА УДАРНОЙ ВАХТЕ

С каждым днем все шире развертывается социалистическое соревнование в честь предстоящего XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза. Свои подарки съезду готовят и работники Латвийского ордена Трудового Красного Знамени управления гражданской авиации.

В соревновании за досрочное выполнение плана девятой пятилетки особенно серьезных успехов добился личный состав подразделения применения авиации в народном хозяйстве. Он из месяца в месяц перевыполняет планы обработки химикатами с воздуха сельскохозяйственных угодий в колхозах и совхозах.

— Высокой эффективности соревнования в этом подразделении способствует широкий обмен опытом между экипажами самолетов Ан-2, внедрение наиболее прогрессивных методов подкормки посевов минеральными удобрениями, — подчеркнул в беседе с нашим корреспондентом начальник латвийского управления заслуженный пилот СССР В. К. Петерсон. — Досрочно выполнив план девятой пятилетки, личный состав подразделения сейчас работает в счет десятой пятилетки.

Среди командиров самолетов сельскохозяйственной авиации особенно хорошей работой отличаются звено нашего планериста-спортсмена А. Самцова, летчики А. А. Гецс и И. В. Сникерс. Возглавляемые ими экипажи завоевали первые места в предсъездовском социалистическом соревновании. Дополнительно к плану они обработали с воздуха в хозяйствах Латвии, Ростовской области и Краснодарского края тысячи гектаров посевов.

Высокими показателями встречает XXV съезд партии экипаж командира лайнера «Ил-18» Т. В. Троицина. Участник Великой Отечественной войны, ветеран Аэрофлота, Товий Троицин уже много лет отлично выполняет все воздушные рейсы. За безупречную работу в гражданской авиации и высокое летное мастерство Товий Леонтьевич Троицин недавно награжден орденом Трудовой Славы третьей степени. Руководимый им экипаж прочно удерживает первое место в предсъездовском социалистическом соревновании. Сам Товий Леонтьевич ведет большую военно-патриотическую работу среди молодых авиаторов, охотно и умело передает свой богатый опыт молодым пилотам. Многие его ученики теперь сами стали командирами воздушных кораблей, руководителями передовых экипажей.

В числе первых встал на предсъездовскую трудовую вахту экипаж командира корабля «Ту-134А» воспитанника ДОСААФ Юрия Николаевича Павлова. Члены этого экипажа тщательно готовятся к каждому рейсу, строго соблюдают летные законы. Инженер-пилот первого класса Ю. Н. Павлов начал свой путь в авиацию с «По-2», освоил многие типы самолетов. За четверть века работы в Аэрофлоте тов. Павлов перевез на крылатых машинах сотни тысяч пассажиров.

Настойчиво борются за успешное завершение плана девятой пятилетки и предсъездовских социалистических обязательств работники наземных служб. Многие из них уже добились хороших производственных показателей. К примеру, бригадир грузчиков службы перевозок и коммерческой эксплуатации аэропорта «Рига», коммунист К. Ю. Сенкан, награжденный знаком «Ударник девятой пятилетки», свой пятилетний план выполнил за четыре с половиной года.

«XXV съезду КПСС — 25 ударных вахт» — под таким девизом трудится многотысячный коллектив нашего орденоносного управления, — заканчивает беседу тов. Петерсон. — Экипажи самолетов и работники наземных служб готовят трудовые подарки XXV съезду родной коммунистической партии.







1 Президент Международной авиационной федерации Б. Дюперье приветствует участников и гостей чемпионата мира по моделям свободного полета.

2 Спортивная делегация Болгарии на параде участников чемпионата.

3 Пек Чанг Сон из Корейской Народно-Демократической Республики — чемпион мира по резиномоторным моделям.

4 Виктор Чоп — чемпион мира по моделям планеров. Самый результативный советский спортсмен 1975 года, Виктор награжден кубком журнала «Крылья Родины».

5 Швед Ларс Олофсон — чемпион мира по таймерным моделям самолетов.

6 Таймерной моделью серебряного призера чемпионата мира Е. Вербицкого заинтересовался датчанин Томас Костер...

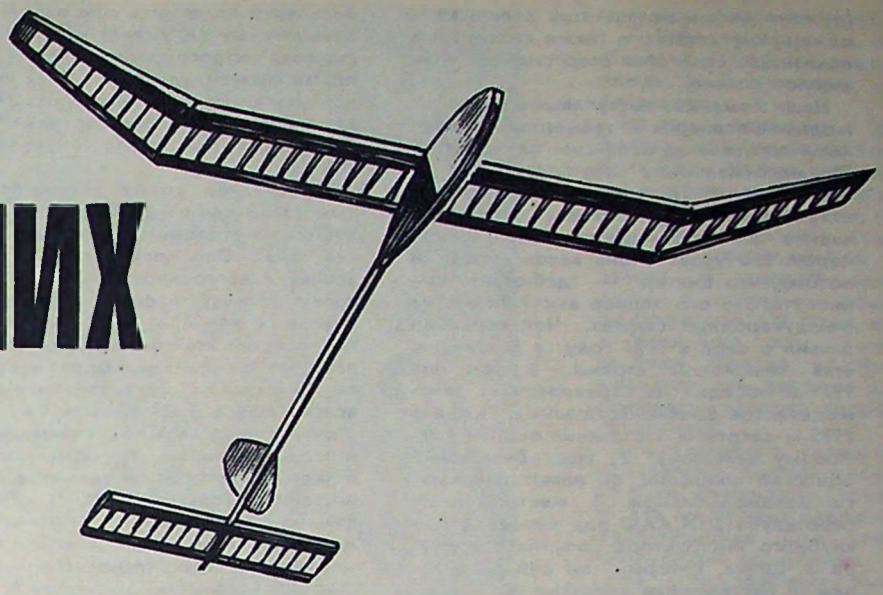
Фото Р. ШИШМАНОВА и И. КОДЖАБАШЕВА (Болгария)







ТУРНИР СИЛЬНЕЙШИХ



● ВИКТОР ЧОП — ЧЕМПИОН МИРА.
● ЕВГЕНИЙ ВЕРБИЦКИЙ — СЕРЕБРЯНЫЙ ПРИЗЕР.
● НАША КОМАНДА — ПЕРВАЯ ПО МОДЕЛЯМ ПЛАНЕРОВ.
● СОВЕТСКИЕ ТАЙМЕРИСТЫ — ТРЕТЬИ В ЗАЧЕТНОЙ ТАБЛИЦЕ.



...УЛИЦЫ И ПЛОЩАДИ болгарского города Пловдива в праздничном убранстве. Ветер колышет государственные флаги различных стран. Пловдив — столица мирового чемпионата авиамоделистов — распахнул свои объятия гостям, радовался встрече с ними, жил их заботами, проявляя гостеприимство, радушие, доброжелательность. Звучит многоязычная речь...

Большим вниманием болгарских друзей была окружена советская спортивная делегация. Нашим авиамоделистам, приехавшим в Пловдив за пять дней до начала чемпионата, были созданы отличные условия для работы и отдыха; они получили возможность успешно тренироваться на пригородных аэродромах, а также знакомиться с достопримечательностями древнего Пловдива.

Более шестидесяти тысяч горожан собрались на главном городском стадионе, чтобы в день торжественного открытия турнира приветствовать спортсменов. Ярким и волнующим зрелищем стал пролог мирового первенства — авиационно-спортивный праздник, в котором участвовали лучшие спортсмены Болгарии — летчики, планеристы, парашютисты и авиамоделисты. Парашютисты приземлялись здесь же, на стадионе.

К спортсменам и горожанам, к любителям авиамоделизма, приехавшим со всех концов республики, со словами приветствия обратились президент Международной авиационной федерации (ФАИ) — Б. Дюперье и председатель оргкомитета по проведению чемпионата кандидат в члены Политбюро ЦК Болгарской коммунистической партии Дража Вылчева...

На всех этапах — со дня открытия до заключительного вечера, посвященного итогам стартов, — хозяев чемпионата отличали творческий подход к делу, инициатива и изобретательность. Болгарские товарищи превратили турнир сильнейших в большой праздник авиамодельного спорта, в праздник дружбы спортсменов различных стран. Организаторы — это сотни комсомольских активистов, инструкторов авиационных и модельных клубов. Их усилия направляли первый секретарь ЦК Димитровского Коммунистического Союза Молодежи Енчо Москов, секретарь ЦК Анастасий Дончев, руководящие комсомольские работники Георги Велев, Владо Ненов, Петр Станков, Петко Петков и другие.

●

Чемпионат мира по моделям свободного полета привлек 247 сильнейших спортсменов из 33 стран. Спортивные флаги нашей Родины защищала сборная команда в составе: А. Лепп (Тарту), В. Исаенко (Харьков) и В. Чоп (Военно-Воздушные Силы) — модели планеров; Е. Вербицкий, В. Мозырский (оба — Харьков) и москвич С. Шарин — таймерные модели самолетов с поршневыми двигателями; А. Юров (Военно-Воздушные Силы), И. Зильберг (Новосибирск) и киевлянин В. Запашный — резиномоторные модели самолетов. В личном зачете по моделям планеров выступал чемпион мира 1973 года В. Ехтенков (Рыбинск).

В Международное жюри ФАИ входили: Л. Бово (Италия) — председатель, Петко Петков (Болгария) и Ю. Сиротkин (СССР). Среди судей был наш представитель — ленинградец М. Кремер. Говорят, в большой спорт приходят поразному. У одних этот путь определен еще в раннем детстве, у других он гораздо позже. Кремер, художник по профессии, член Союза художников СССР, до 43 лет и не думал об авиамоделизме. Теперь 48-летний ленинградец уже мастер спорта. Он неоднократный призер всесоюзных соревнований, кандидат в сборную команду страны. И вот его дебют в роли судьи на мировом чемпионате.

●

На пловдивский аэродром вышли соперники, достойные друг друга. Относительное равенство сил участников всегда предопределяет повышенный интерес к соревнованию. Однако при условии, что это равенство не результат снижения мастерства сильнейших. Их уровень проверяется на международной арене.

Старты проходили в исключительно острой борьбе: порой считанные секунды отделяли побежденных от победителей. Плотность результатов была настолько большой, что потеря одного очка существенно меняла положение команд в зачетной таблице. А завоеванные 1260 очков после семи туров — это был лишь минимальный показатель, первый рубеж, после которого спортсмены получали право бороться за звания сильнейших. Так, на старте моделей планеров участников, набравших максимальное количество очков — 1260, было 42 из 92-х, на таймерном — 42 из 77, на резиномоторном — 14 из 78.

Чемпионы определились лишь в дополнительных турах: девятом — по планерам и в десятом — по таймерным и резиномоторным моделям самолетов

(лучшие десять результатов в личном и командном зачетах, а также спортивные показатели советских спортсменов публикуются ниже).

Наши команды, выступавшие в классах моделей планеров и таймерных, после семи запусков на свой счет записали по 21 максимальному результату. Виктор Чоп уверенно стартовал также в дополнительных турах и завоевал почетное звание чемпиона мира по моделям планеров. Его успех очень весом еще и потому, что Виктор — дебютант чемпионата, это его первое выступление на международных стартах. Чоп серьезно заявил о себе в 1974 году в Кишиневе, став чемпионом страны. В том же 1974-м победил на соревнованиях авиамоделистов Военно-Воздушных Сил, а в 1975-м закрепил это звание еще на год. Новому чемпиону 21 год. Вчерашний одесский школьник, он начал заниматься авиамоделизмом в местном авиаспортклубе ДОСААФ под руководством клубного инструктора опытного тренера З. Брика, который по сей день является наставником спортсмена.

И еще об одном нашем интересном спортсмене. Это — серебряный призер таймерист Евгений Вербицкий — ветеран советской сборной. Харьковский инженер идет своим путем, перенимая самое лучшее у лучших, но обязательно совершенствуя это лучшее. Опытный турнирный боец, он всегда готов вступить в спортивную борьбу.

Выступления наших спортсменов, и особенно Вербицкого, привлекли внимание зарубежных участников. В напряженных поединках за призовые места мы выдержали натиск соперников. Тому свидетельство — первое и третье командные места по моделям планеров и таймерным моделям самолетов. Бесспорно, это результат прежде всего повышения нагрузок тренировочных занятий, совершенствования методики тренировок на учебных сборах и так далее.

Правда, медалей высокого достоинства у нас не так уж много. Но ни одна из них не упала, как говорится, с неба. За каждую пришлось бороться с полным напряжением сил. Это естественно: бурно растет класс мирового авиамодельного спорта, а вместе с ним «дорожают» и медали международных стартов.

Отмечая в целом возросшее мастерство авиамоделистов, продемонстрированное на пловдивской встрече, нельзя пройти мимо неудачи спортсменов в классе резиномоторных моделей самолетов. Пока они занимают весьма скромные места в турнирной таблице. Ни один из них даже не попал в первую десятку, наша команда лишь восемнадцатая... Запашный, Юров и Зильберг плохо выступили и на международной встрече в ГДР, предшествовавшей мировому чемпионату. Одним словом, один за другим два проигрыша, огорчившие спортивную общественность.

Неудачные старты в Пловдиве специалисты объясняют по-разному. По мнению одних, — сказалось большое напряжение первых двух стартовых дней. По мнению других, — неумение соревноваться на крупных турнирах. Думается, ни одну из этих причин, независимо от того, какая из них доминирует, нельзя сбрасывать со счетов при анализе выступлений на резиномоторном старте. Да, Юрову, Запашному и Зильбергу не хватает еще высокой тактической выучки, умения выступать в обстановке острого соперничества. И это, прямо скажем, удивляет: ведь они не новички в сборной, много раз участвовали в крупных международных соревнованиях, в том числе в чемпионатах мира.

В последнее время весьма популярным стало такое выражение: «Соревнуются не отдельные спортсмены, а коллективы». Оно предполагает общность усилий, всесторонность мастерства, высокую волевую и физическую закалку. И если с этих позиций рассматривать выступление всей команды, то надо сказать, что спортсмены как раз и стремятся действовать по-современному. Не всегда еще все им удается, но такое стремление похвально. Взаимодействие и взаимозаменяемость помогают делу и таят для соперников много неожиданностей. Успех Чопа, Вербицкого, команд — призеров в значительной мере стал возможным благодаря взаимодействию всех членов сборной, всесторонней помощи друг другу (о тактике и технике спортсменов читайте в следующем номере).

●

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Модели планеров. 1. Чоп (СССР) — 1260 (7 туров) +240+300. 2. Альмут (Канада) — 1260+240+131. 3. Хенке (ГДР) — 1260+233. 4. Хоейши (Чехословакия) — 1260±224. 5. Шален (Франция) — 1260+ +210. 6. Виденшек (Югославия) — 1260+ 203. 7. Фернандес (Испания) — 1260+191. 8. Корчак (Польша) — 1260+186. 9. Бухер (Швейцария) — 1260+182. 10. Лепп (СССР) — 1260+182. 15. Исаенко (СССР)— 1260+171. 56. Ехтенков (СССР) — 1184 Всего участников — 92.

Командный зачет: 1. СССР — 3780. 2. КНДР — 3780. 3. ГДР — 3772. 4. Румыния — 3745. 5. Югославия — 3736. 6. Болгария — 3694. 7. ФРГ — 3687. 8. Англия — 3656. 9. Австрия — 3655. 10. Израиль — 3654.

Таймерные модели самолетов. 1. Олофсон (Швеция) — 1260 (7 туров) +180+ 180+158. 2. Вербицкий (СССР) —1260+ +180+180+148. 3. Вернс (Канада) — 1260+180+180+141. 4. Реда (ФРГ) — 1260+180+180+130. 5. Трупе (Австрия) — 1260+180+180+130. 6. Шалев (Швейцария) — 1260+180+180+128. 7. Син Санг Гол (КНДР) — 1260+180+180+ +119. 8. Биелаяц (Югославия) — 1260+ +180+180+115. 9. Патек (Чехословакия)— 1260+180+180+112. 10. Мецнер (Венгрия) — 1260+180+180+111. 23. Мозырский (СССР) — 1260+180+160. 33. Шарин (СССР) — 1260+180+11. Всего участников — 77.

Командный зачет. 1. Австрия — 3780. 2. Чехословакия — 3780. 3. СССР — 3780. 4. ГДР — 3780. 5. Япония — 3780. 6. Швейцария — 3753. 7. Италия — 3753. 8. КНДР — 3739. 9. Югославия — 3739. 10. Франция — 3737.

Резиномоторные модели самолетов. 1. Пек Чанг Сон (КНДР) — 1260 (7 туров) +240+300+303. 2. Уайт (США) — 1260+240+300+281. 3. Захалиел (Австрия) — 1260+240+300+280. 4. Ким Ин Сол (КНДР) — 1260+240+300+243. 5. Ошатц (ГДР) — 1260+240+300+235. 6. Артиоли (Италия) — 1260+240+300+ +222. 7. Винче (Румыния) — 1260+240+ 300+214. 8. Бенедини (Аргентина) — 1260+224. 9. Джиливрей (Канада) — 1260+212. 10. Хофсес (ФРГ) — 1260+199. 38. Зильберг (СССР) — 1192. 40. Юров (СССР) — 1190. 67. Запашный (СССР) — 1087. Всего участников — 78.

Командный зачет. 1. КНДР — 3715. 2. Польша — 3674. 3. Канада — 3667. 4. Болгария — 3662. 5. Югославия — 3660. 6. США — 3628. 7. ГДР — 3628. 8. Италия — 3625. 9. Швейцария — 3623. 10. Чехословакия — 3610. 18. СССР — 3469.

Вместе с тем итоги выступления спортивного коллектива убеждают, что еще не все наши спортсмены научились побоевому соревноваться. Одна из причин этого — они мало состязаются в составе сборной на внутрисоюзных стартах. Так, на протяжении семи месяцев этого года команда не участвовала ни в одних соревнованиях, что, конечно, ненормально. А «проверка боем» ей была крайне необходима.

В подготовке кандидатов в главную команду, видимо, следует усилить такой важный элемент, как соревнования различных рангов. Тренировки должны прямо соотноситься с внутрисоюзным спортивным календарем. Ведь возросший масштаб соревнований и есть то новое, что отличает сейчас нашу спортивную жизнь. В этих условиях тренерам становится все труднее: с одной стороны — необходимость интенсивных нагрузок в тренировочных занятиях, а с другой — ответственные спортивные встречи, в ходе которых кандидаты в сборную оттачивают свое мастерство. По-видимому, нельзя тренироваться по-новому, а выступать по-старому.

Воспитание стойкого характера, воли, хладнокровия, выработка психологического состояния «всегда готов!» становится столь же важной задачей, как спортивная выучка. В Пловдиве москвич Сергей Шарин уверенно стартовал в предварительных семи турах, а в дополнительном у него «сдали нервы», он потерял контроль над своими действиями. Теряешь самоконтроль — теряешь очки. А ведь Шарин на чемпионате мог бы показать лучшие результаты. А то, что он потенциально готов к этому, не вызывает ни малейшего сомнения. Серьезные потери спортсмена — результат волнений и нервного срыва.

Важно понять: только в суровой, напряженной атмосфере состязаний мы можем вырастить истинных турнирных бойцов. Таких, которые будут отличаться психологической устойчивостью и хладнокровием в самой сложной обстановке. Лишь обретенная в спортивной борьбе вера в свои силы помогает устоять в остром соперничестве, исход которого в конечном счете решают воля, выдержка, выносливость.

Нет сомнений, что активное влияние авиамодельных федераций и авиаспортклубов на повседневную многообразную жизнь сборной будет способствовать улучшению воспитания спортсменов.

Будем также надеяться, что в сборной появятся новые имена из числа победителей VI летней Спартакиады народов СССР. Смелее выдвигать талантливую молодежь, способную завтра с достоинством защищать спортивные флаги Родины. Оправдал же надежды дебютант чемпионата Виктор Чоп, которого тренеры без колебаний включили в основной состав команды. Хорошие резервы дают нам уверенность в завтрашнем дне. Без них немыслимы будущие успехи главной сборной — взрослой дружины спортсменов.

Очень важно тщательно проанализировать, всесторонне учесть итоги стартов пловдивского турнира. Тем более, что не за горами очередной, мировой чемпионат по моделям свободного полета.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
[спец. корр. «Крылья Родины»]

Пловдив — Москва





Призер VI Спартакиады народов СССР Э. Миллер.

Фото С. КИСЕЛЕВА

Элла Миллер — Старшая

Тренер бушевал.

— Эх, надеялся на тебя, включил в состав команды и... такой результат, — он не находил слов, а потом резко махнул рукой, будто отрубил: — надо брать замену.

Элла молчала. Да и что было говорить — сорвалась же на первом прыжке, а ведь шли на установление рекорда! Сколько тренировок пошло прахом, как теперь девчатам посмотреть в глаза! Однако девчата поддержали подругу. Галя Привалова, мастер спорта, капитан команды, прямо заявила: «Верим в ее силы».

— Хорошо, — ответил тренер голосом, не предвещавшим ничего хорошего.

И вот первый прыжок. Снова Элла будет один на один с послушным куполом, коварным неустойчивым ветром, невеселыми думами.

«Не вешай нос. Соберись! — подбодрили ее подруги перед прыжком. — Мы в тебя верим.

И она оправдала надежды команды, развеяла сомнения тренера. Два нулевых приземления были ее вкладом в рекордные прыжки четверки.

За первым мировым рекордом последовал второй... пятый... К Международному году женщины на счету мастера спорта международного класса Эллы Миллер значилось 9 мировых рекордов, 2600 прыжков с парашютом и звание абсолютной чемпионки СССР.

Жизнь у Эллы сложилась как у многих ее сверстниц. Правда, в шестнадцать из-за болезни матери ей пришлось работать на заводе — избрала профессию шлифовщицы, а учебу продолжила в вечерней школе рабочей молодежи. Она училась хорошо и мечтала стать летчицей. В восемнадцать Элла Миллер пришла в Карагандинский аэроклуб ДОСААФ.

Однако группа летчиков-спортсменов была уже сформирована и ей предложили записаться в парашютную секцию.

— Попробуйте прыгать, — сказал инструктор Владимир Павлович Александров. — Уверен, понравится.

На первом же занятии произошло неожиданное. Стоило Александрову назвать имя Эллы Миллер, поднялись сразу двое. Сестры? Нет, удивительное совпадение имен, фамилий и... отчества. Двойники, да и только! Поэтому-то их и стали называть Элла-Старшая и Элла-Младшая, хотя желание прыгать у обеих было одинаковое — каждый день.

Парашютный спорт полюбился: меньше чем за год девушки около ста раз спустились с различных высот под куполом, вплотную подошли к выполнению нормативов первого спортивного разряда. И вдруг — несчастье: Элла-Старшая на работе повредила себе руку.

Казалось, рухнуло все. Прощай, мечта о полетах, прощай, парашют. Сколько она пережила! Приговор был неумолим: высокое артериальное давление крови, и запись врача — к прыжкам не годна.

— Девчонка, — ругала себя Элла, — кисейная барышня, не можешь взять себя в руки. При обычной проверке давление как у космонавта, а пришла на комиссию — задрожала, как осиновый лист на ветру.

«Сестры» иногда встречались. Элла-Младшая продолжала прыгать, как могла, пыталась помочь старшей.

— Тебе надо сменить обстановку, — сказала она однажды. — Это, говорят, успокаивает.

На том и порешили. Тем более, мать не возражала. Было это в начале шестьдесят шестого, «счастливого», как выразились девушки, года. Элла-Старшая, стала работать сверловщицей на заводе. С «первого захода» — о чудо! — прошла медкомиссию. И снова, как в Караганде, при вызове Эллы Миллер из строя выходили две девушки или слышался озорной вопрос: «Которая?».

Прыгали много, жадно, самозабвенно. Соревновались во всем. Результаты росли. Но все же победу одержала Элла-Младшая. Она стала чемпионкой республики.

На соревнованиях были гости — представители Воздушнодесантных войск. Они заинтересовались кандидатурой новой чемпионки, предложили ей добровольно вступить в ряды Советской Армии.

— Согласна, — ответила та, — но только вместе с названной сестренкой...

Через год они надели военную форму, стали тренироваться под руководством многократного рекордсмена мира мастера спорта Владимира Бессонова. Рубеж мастера спорта был уже не за горами. И не беда, что Элла-Младшая была сильнее в акробатике, а Элла-Старшая — в прыжках на точность приземления, — обе вошли в сборную команду ВДВ. И учились: Младшая в институте, Старшая в техникуме; обе заочно. Но на одном из тренировочных прыжков Элла-Младшая — к тому времени она уже совершила около 1800 прыжков — повредила колено, и ей пришлось проститься с

любимым спортом, тем более, что у нее родился сын. А ее подруга продолжала тренироваться.

В семидесятом Элла Миллер-Старшая стала абсолютной чемпионкой Средней Азии и Казахстана, в семьдесят втором и семьдесят третьем такого же успеха добилась на первенстве Туркестанского военного округа, была призером многих других ответственных состязаний. Теперь она тренировалась у опытного наставника, рекордсмена мира, мастера спорта Ибрагима Фасхутдинова.

Самый большой успех пришел к спортсменке в минувшем году. Она сделала своеобразный дубль — завоевала звание абсолютной чемпионки Вооруженных Сил и Советского Союза.

Когда Элла вернулась домой, ее с радостью встретила Элла-Младшая и преподнесла огромный букет цветов.

— Поздравляю с двойным праздником! — сказала она, обнимая подругу, — ты работаешь за двоих.

Элла-Младшая «болеет» за названную сестренку, подбадривает, когда трудно, радуется ее успехам. Эта дружба помогает Элле-Старшей добиваться лучших результатов, прыгать хорошо.

Мы беседуем с Эллой Давыдовной после завершения соревнований VI Спартакиады народов СССР, проходивших в Вильнюсе. Девушка явно недовольна результатами своего выступления, но все же улыбается.

— Бороться с такими спортсменками, как Валя Закорецкая, Наташа Сергеева, — говорит она, — и лестно, и почетно, и очень трудно. На этот раз впереди Валя и Наташа, но борьба не окончена. Значит надо еще больше тренироваться...

Через несколько дней после чемпионата начались сборы лучших парашютистов страны. Сборная готовилась к ответственным международным соревнованиям. Элла Миллер вновь и вновь просматривала свой прыжок, записанный на видеомагнитофон мастером спорта Юрием Соболевым. Рядом стояли тренеры Вячеслав Жариков и Александр Дунаев. Тренировки мастера спорта международного класса Эллы Миллер-Старшей продолжаются, помогая ей подняться еще выше по ступеням мастерства.

Полковник А. ХОРОБРЫХ,
мастер спорта

Бельгия:

европейская встреча кордовиков

Спортсмены 13 стран (178 участников) в Бельгии оспаривали первенство Европы по кордовым моделям самолетов. Впервые в программу чемпионата были включены запуски моделей воздушного боя, пользующихся широкой популярностью. Соревнования проходили на двух кордодромах, а бойцы состязались на площадке с травяным покровом.

Открытию встречи предшествовал день тренировок, в течение которого наши спортсмены имели возможность ознакомиться с лучшей зарубежной техникой. Выявилось некоторое преимущество наших гонщиков и отставание бойцов. О пилотажниках сказать что-либо определенное трудно, поскольку все участники выступали со старыми моделями.

В классе скоростных моделей мы не участвовали. Вот в борьбу вступают пилотажники и скоростники. Советских пилотажников представляли В. Еськин (Иваново), А. Листопад (Киев), К. Плоциньш (Рига). Первые же запуски убедили нас в том, что судьи, как всегда, были строги. Средняя оценка даже за лучшие полеты не превышала 750÷800 очков, что требовало от участников предельной мобилизации своих сил на старте. Листопад по жребию стартовал десятым. Комплекс выполнил ровно, набрав 2508 очков. Вторым выступал Еськин — 2704 очка. После первого тура впереди Еськина был только француз Биллон. У Плоциньша также хороший результат — 2454 очка.

По итогам двух туров все наши спортсмены, как и французские, попали в число пятнадцати финалистов. Финальные полеты проходили в хорошую погоду. Арбитры в течение двух туров достаточно глубоко изучили погрешности каждого, а участники, в свою очередь, имели представление о критериях оценки судей, так как сразу же после полета получали копии оценочных листов.

Еськин «переместился» со второго на четвертое место (5498 очков), пропустив вперед двух итальянцев, Листопад — с пятого на десятое (5121 очко), а Плоциньш в итоговой таблице оказался восьмым (5177 очков). Командный зачет: Италия — 15954, СССР — 15898, Франция — 15854.

На скоростном старте, как и прежде, лидировали итальянцы, завоевавшие командное первенство (721 очко). За ними — ФРГ (707) и Испания (637). Несмотря на имеющееся преимущество, итальянцам не удалось добиться победы в личном зачете. Чемпионом Европы 1975 года стал спортсмен из ФРГ — Румпел, применивший на двигателе «Росси» пару гильза-поршень типа АВС. Результат чемпиона — 255 км/час. Второй — Ричи — чемпион мира 1974 года — 243 км/час, (на тренировках—250 км/час), третий — итальянец Дуси — 241 км/час. Все без исключения модели были оснащены двигателями «Росси».

В классе гоночных моделей выступали очень сильные спортсмены, особенно из Англии, Голландии, Италии, Австрии, Швеции, ФРГ и Болгарии. Подавляющее большинство участников использовало двигатели РВ (Пауля Бугля). Наши гонщики В. Онуфриенко—В. Шаповалов и Б. Краснорутский—В. Крамаренко должны были выдержать массированное наступление сильнейших зарубежных соперников, мастерство которых за последние пять лет значительно возросло. Многие достигли времени 4 мин. 05 сек.— 4 мин. 15 сек. Достаточно сказать, что на чемпионате результат 4'09" был трижды повторен, 4'15" — 5 раз, 4'16" — 4, 4'17" — 2 и 4'23" — 5 раз. У команды Голландии, добившейся первенства, средний показатель — 4'15". В 1970 году советская сборная — чемпион мира — показала — 4'24", в 1972-м — 4'17", в 1974-м — 4'16". А в 1975 году у чемпиона Европы — 4'15".

В первой тройке стартовали экипажи Болгарии, Великобритании и Дании. Гонка прошла спокойно без особых замечаний, и победители — англичане — добились результата 4'20"; у датчат — 4'21", у болгар — 5'07".

Затем выступили Онуфриенко—Шаповалов вместе с гонщиками из Болгарии и ФРГ. Это была сильная тройка. Шаповалов не делал обгонов, пилотировал аккуратно, но судьи усмотрели ряд нарушений и за 30 кругов до окончания гонки дважды его предупредили. Последние 1,5 минуты прошли напряженно, но гонка закончилась благополучно. Результат Онуфриенко—Шаповалова — 4'09". У экипажа из ФРГ 4'27", у болгарских гонщиков — 4'38".

После двух первых гонок выявилось, что основное внимание судей обращалось на поведение пилота в кругу: они следили за подгоном, за техникой обгона и высотой полета. Механики же оста-

вались как бы вне поля зрения арбитров. Причем предупреждения давались очень «смело», иногда за спорные нарушения. Наши экипажи, к сожалению, получили немало предупреждений, а Крамаренко был даже снят в одном из запусков.

В шестой тройке выступал второй экипаж Краснорутский—Крамаренко вместе со спортсменами Голландии и Австрии. С самого старта голландцы начали подгон, за что получили предупреждение. Подгон продолжался, и вскоре последовало второе предупреждение. Но и после этого все осталось без изменений, в середине базы голландцев дисквалифицировали.

Наши гонщики продолжали гонку, уверенно опережая австрийцев, но, правда, имея два предупреждения. В целом гонка прошла успешно, однако, экипаж закончил ее с одной лишней посадкой — 4'18". В первом туре уверенно стартовали англичане Хитон—Росс (4'12").

Практика всех предыдущих чемпионатов свидетельствует, что именно во втором туре подавляющее большинство экипажей показывает отличные результаты. Не был исключением и нынешний турнир. Уже в первой тройке братья Хаслинг—Хаслинг (Дания) достигли 4'16", обеспечив себе место в полуфинале. В четвертой тройке Онуфриенко—Шаповалов стартуют со второй моделью — 4'11". Австрийцы Гуртлер—Бамгартнер (следующая тройка) — 4'16". В шестой— австрийцы Бугль—Страниак финишируют — 4'15". В восьмой тройке Крамаренко—Краснорутский заканчивают гонку опять с лишней заправкой, но с лучшим показателем — 4'15".

*

После окончания второго тура определился состав полуфиналистов: 1. Меткемейер—Меткемейер (Голландия) — 4'03", 2. Онуфриенко — Шаповалов (СССР) — 4'09", 3. Хитон—Росс (Англия) — 4'12", 4. Рэлин—Ларссон (Швеция) — 4'13", 5. Краснорутский—Крамаренко (СССР) — 4'15", 6. Бугль—Страниак (Австрия) — 4'15", 7. Хаслинг—Хаслинг (Дания) — 4'16", 8. Гуртлер—Бамгартнер (Австрия) — 4'16", 9. Ангелис—Массари (Италия) — 4'19".

В соответствии с решением ФАИ полуфинал проводился в два круга, то есть каждый экипаж стартовал дважды, и по лучшему результату определились финалисты.

В первой тройке Крамаренко—Краснорутский выступают с экипажами из Австрии и Англии. Гонка проходила очень напряженно. Австриец Бугль не давал Крамаренко совершать обгоны, заставляя его находиться сзади в очень невыгодной позиции. Крамаренко пытался делать обгон, но безуспешно. Зато судьи дважды его предупредили. Но обгон не получился. Был перехлест и подгон при обгоне, а в итоге — дисквалификация. У австрийцев — 4'16", у англичан — 4'22".

Вторая тройка за многочисленные нарушения (впервые в истории чемпионатов) была вся дисквалифицирована.

Третья тройка прошла базу очень тяжело: у всех одинаковая скорость, одновременные посадки, ни одного обгона и сравнительно невысокие показатели: Рэйлин—Ларссон — 4'15", Онуфриенко—Шаповалов — 4'17", Гуртлер—Бамгартнер — 4'25".

По итогам первого полуфинала ни один наш экипаж не мог рассчитывать на место в финале, поэтому второй полуфинал обещал быть еще более напряженным. Во второй попытке датчане Хаслинг—Хаслинг уверенно проходят базу (мотор «Россия») — 4'14" — лучший результат в тройке.

Во второй тройке — Онуфриенко—Шаповалов, итальянцы и австрийцы. У наших гонщиков — 4'09", итальянцы — 4'14", австрийцы — 4'15".

В третьей тройке — англичане, австрийцы и Краснорутский—Крамаренко. Наших ребят опять подвела лишняя заправка — двигатель остановился на 97-м кругу — 4'23", у англичан — 4'09", у австрийцев — 4'15". Третий результат — 4'14" — имели два экипажа из Дании и Италии (в первом туре оба были дисквалифицированы). Им назначили перелет. Во время старта модель итальянцев закатилась в круг и гонку остановили. Датчане вышли в финал.

*

После двух полуфиналов определились финалисты: 1. Онуфриенко—Шаповалов (СССР) — 4'09", 2. Рейлин—Ларссон (Швеция) — 4'09", 3. Хаслинг—Хаслинг (Дания) — 4'14".

По команде «старт» все три модели взлетели одновременно и с одинаковой скоростью начали отсчитывать круги. Во время первой посадки на 35-м кругу модель шведов закатилась в круг, и они выбыли из борьбы. Датчане совершили промежуточную посадку на 37-м кругу, наши спортсмены на 42-м.

В дальнейшем, вплоть до последней промежуточной посадки, модель советских гонщиков шла с опережением в 6—8 кругов и закончила первой 20-километровую дистанцию. Однако, досадная случайность не позволила занять первое место: во время последней промежуточной посадки, в момент касания, от крыла отделилась законцовка, и результат Онуфриенко—Шаповалова, в соответствии с кодексом ФАИ, аннулировали.

Характерно, что у финалистов не было двигателей РВ (Пауля Бугля). Наши модели оснащены двигателями собственной конструкции, модели шведов и датчан — двигателями «Росси».

Европейский чемпионат показал исключительно возросший класс гонщиков. Достаточно сказать, что результат 4'15", показанный 5 раз, не давал права на участие в финале. Совершенно очевидно, что на чемпионате мира 1976 года накал борьбы у гонщиков будет еще более высоким, и к этому надо быть готовым.



По моделям воздушного боя за советскую команду выступали: О. Князев (Москва), В. Небувайло (Севастополь) и О. Матренин (Ялта). В крупных международных соревнованиях по этому классу впервые мы приняли участие в 1970 году. Тогда нам сопутствовал успех. На нынешнем чемпионате наши бойцы проиграли. Может быть, сказывается то обстоятельство, что в течение пяти лет мы ни с кем не встречались и развитие этого спортивного класса в нашей стране шло несколько иным путем, чем у наших соперников. Они же ежегодно состязались между собой на многих соревнованиях и выработали тактику, совершенно отличную от нашей.

Целесообразно, видимо, подробно рассказать о технике и тактике зарубежных спортсменов. Первое, что бросается в глаза, это использование дизеля на моделях воздушного боя.

В каждом бою были падения моделей, но каждый раз они взлетали через считанные секунды. В одном бою модель, принадлежащая противнику нашего спортсмена Князева, падала 7 раз, но он даже не прибегнул к услугам запасной модели: мгновенно поднимал ее, запускал двигатель и продолжал бой. Это возможно только при наличии дизеля. У наших бойцов после падения модели вновь завести калильный двигатель было невозможно и приходилось прицеплять ленту к запасной, затрачивая драгоценное время.

Модели соперников при том же весе, что и наши, имели на 5—8% больше площадь, меньше скорость и значительно превосходили в маневренности. При полете книзу от точки зенита до земли они успевали 5—6 раз изменить направление полета. Зрелищно бои выглядели очень эффектно.

Модели соперников совершенно не летают по кругу, а ведут бой в одном секторе в течение всех 4-х минут. Причем поведение пилотов предельно уважительное друг к другу. Если, например, корды запутались, то спортсмены сами прекращали атаку ленты, помогали друг другу распутать корды, а потом уже продолжали поединок. Если модели у обоих соперников падали, то ни один из них «не взлетал», пока не убедился, что и другой может «взлететь».

Выводы из нашего поражения безусловно сделаны, и будем надеяться, что на очередном чемпионате мира мы выступим более успешно.

Ю. СИРОТКИН,
заслуженный мастер спорта,
старший тренер
сборной команды страны





Призы — победителям.



Сборная команда Москвы — победи
Л. Супрун, Н. Сергеева, Т. Родина, А. Ан
пезо, В. Горбунов.

Идут соревнования. На снимках (сверху вниз) под куполом парашюта; к цели приближается спортсменка из Молдавии Г. Савостеева; над мишенью — призеры Спартакиады мастера спорта Е. Маракуца (Белоруссия) и И. Павлюк (Туркмения); приземляется парашютистка из Грузии мастер спорта Е. Логинова.

ВНОВЬ

Команда Украины — справа тренер А. Хмельницкая.

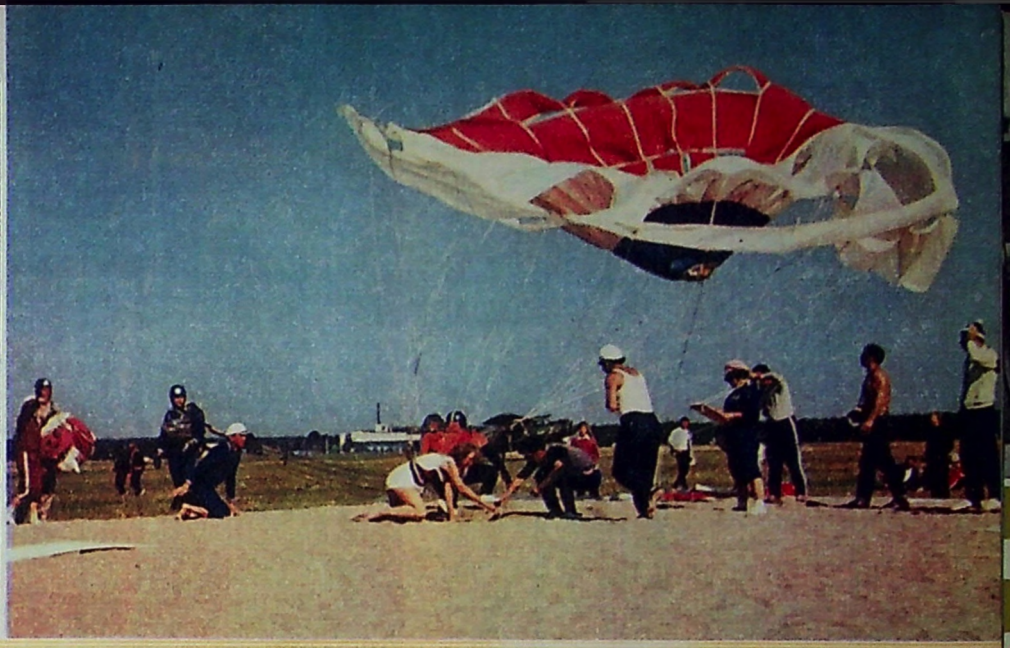


Финальный прыжок В. Карпезо.





льница Спартакиады (слева направо) А. Семенова, нов, В. Петров, В. Лучшев, С. Песнячевский, В. Кар-



Прыжки на точность приземления.

ОБЕДИЛИ МОСКВИЧИ

Фото Б. ВАСИНОЙ

За выполнением фигур в воздухе спортсменками-финалистками внимательно следят их наставники.



Велико волнение болельщиков, тем более, когда прыжки совершают спортсмены из любимой команды. Слева — известная парашютистка начала шестидесятых годов, неоднократный призер различных международных соревнований Флора Солдадзе-Севастьянова. Рядом — общественный тренер сборной команды Москвы старший инженер В. Горбунов.





ВНОВЬ ПОБЕДИЛИ

Родной аэродром. С трепетом в душе каждый раз готовишься к встрече с ним. Перед глазами мелькают картины прошлого... Первые прыжки... Соревнования... Первые победы завоеваны здесь, на этом зеленом поле, где цветет клевер и улыбаются белые ромашки... Мимолетные свидания с ним радовали меня—я видела как он менялся, с каждым годом хорошел. Вначале появились вместо аэростата самолеты, прибавилось планеров. Своими руками спортсмены построили небольшой ангар — деревянный, простенький, но все же защищающий всю технику от ветра и дождя. Потом прибавился домик для спортсменов и работников клуба. Шло время — заботливые руки любителей авиации возвели огромный ангар из железа и бетона. Стало больше самолетов. Вырос красивый парашютный городок.

Каким теперь ты стал, аэродром? Что нового появилось за последние годы?

Белое двухэтажное здание... Просторные классы, гостиница, столовая, душевые... А вокруг — маленькие разноцветные домики. Здесь живут работники клуба. Сад. Пчелиные ульи. Перед зданием — фонтан. В стройном ряду — множество «антонов», «яков»... Реют флаги на ветру. Играет музыка... Как красиво теперь здесь... Празднично. И это праздничное настроение передалось каждому спортсмену — будь он из Средней Азии или России, Молдавии или с Кавказа... 166 лучших парашютистов республик, Москвы и Ленинграда, из ДОСААФ, ВДВ, ВВС, ПВО и других коллективов прибыли сюда, чтобы бороться за почетные звания чемпионов Спартакиады и Советского Союза. Тысячи жителей столицы Литвы пришли поздравить гостей и пожелать им успехов в небе.

СПОР ПОД ОБЛАКАМИ

Соревнования начались с акробатических прыжков с 30-секундной задержкой раскрытия парашюта и выполнением комплекса фигур в свободном падении. Первая же попытка подтвердила предположения любителей парашютного спорта, что борьба будет на редкость упорной. У шестерых спортсменов — рекордное время — менее 7 секунд! Такого еще не было даже на чемпионате мира! Причем В. Ершов (РСФСР), В. Гурный (Белоруссия) и Н. Ушмаев (Грузия) выполнили комплекс четко, без малейших отклонений. Лучшее время у В. Чайки (Украина) — 6,6 сек., но за недоворот на спирали судьи оштрафовали его на 0,5 сек. Во втором прыжке абсолютный чемпион мира Николай Ушмаев улучшает результат — 6,6 сек. и становится лидером соревнований. Лишь 0,3 сек. ему проигрывает В. Ершов. Высокое время показали и украинские парашютисты В. Чайка (6,7) и Г. Сурабко (6,4), но оба получили по 0,5 штрафных секунды. Третий тур не принес никаких неожиданностей — Николай Ушмаев снова работает в небе быстро, четко и заканчивает упражнение новым всесоюзным рекордом — 6,7 сек. (среднее время трех прыжков). Серебряную медаль завоевал В. Ершов (РСФСР), бронзовую — В. Чайка (Украина).

Впервые на соревнованиях среди женщин было достигнуто рекордное время выполнения комплекса фигур — 7,3 сек. Такого результата добилась мастер спорта СССР международного класса Валентина Закорецкая. Даже полученный ею штраф 0,5 сек. не помешал вместе с абсолютной чемпионкой мира москвичкой Н. Сергеевой занять лидирующее положение. Неожиданно для всех участников и судей плохое время показала чемпионка мира по акробатике Мая Костина (РСФСР) — 8,4 сек. Такой результат, казалось, лишил спортсменку возможности продолжить борьбу за чемпионский титул. Конечно, Мая расстроилась, но не потеряла воли к победе. Наоборот, неудача заставила девушку собраться, настроиться на последующие прыжки. Их она выполняла осторожно, но четко, без ошибок и сравняла результат с лидерами. У троих парашютисток — В. Закорецкой, М. Костиной и спортсменки из Белоруссии Е. Маракуцы средний показатель всех попыток оказался одинаковым — 8,06 сек. Чтобы выявить победительницу, судейская коллегия назначила дополнительный прыжок. Семь арбитров, прильнувших к оптическим трубам, зорко следили за каждым движением спортсменок в воздухе. Не могли спокойно устоять на земле и тренеры этих спортсменок — Хмельницкая (Украина), Жариков (РСФСР) и Евсейчик (Белоруссия), завладев оптическим прибором, решили «контролировать» работу судей. Когда спортсменки одна за другой приземлились, все судьи обступили столик, где велась расшифровка данных. А тренеры выводили свои подсчеты. И снова два одинаковых результата — 7,7 сек. у Костиной и Закорецкой. Но предпочтение было отдано Мае — она выполнила комплекс четко, без ошибок, а у Валентины — недомах на спирали, все судьи записали 0,5 штрафных секунды. Итак чемпионкой Спартакиады стала М. Костина, серебряную медаль завоевала Е. Маракуца, бронзовую — В. Закорецкая.

Анализируя результаты по этому упражнению, радуешься возросшему мастерству спортсменов. Если на прошлой Спартакиаде 10-е место занимал спортсмен с показателем 8,4 сек., то на этой он бы занял лишь 30-е место. Хотя нет смысла сравнивать результаты прошлой и нынешней спартакиад. Между ними — 5 лет. За такой срок можно многому научиться, ведь спорт не стоит на месте.

Особенно высокое мастерство продемонстрировали сборные команды Украины (мужчины и женщины), Российской Федерации (мужчины) — средний результат 7,3—7,4 сек. Но в протоколах бросается в глаза то, что многие ведущие парашютисты, добившиеся высокого темпа выполнения фигур, допускают ошибки. Самая характерная из них — недоворот на спиралях. Тренерам необходимо обратить пристальное внимание на чистоту выполнения комплекса. Слабо выступили представители Киргизии— не один из спортсменов мужской команды не подтвердил своих мастерских нормативов.

Ниже своих возможностей выступили спортсменки — члены сборной команды страны: С. Родионова (РСФСР) — 8,66 сек. — 14-е место (на прошлом чемпионате мира она была четвертой — 8,1 сек.), А. Швачко (Украина) — 8,36 сек. — 10-е место (на чемпионате мира была второй — 7,9 сек., кроме того ей принадлежит всесоюзный рекорд 7,63 сек., установленный в 1973 г.), Н. Мамай — 31-я, Л. Хрипунова — 20-я... В чем причина? Может, на их выступлении сказалась усталость, ведь спортсменки только что вернулись с первенства парашютистов социалистических стран и им тут же надо было вступить в борьбу на не менее ответственных соревнованиях — Спартакиаде... И все же, думается, это не оправдание.

СНАЙПЕРСКАЯ ТОЧНОСТЬ

Соревнования на точность приземления начали хозяева. Приземляется Бирюков. Ноль! Глушко — ноль! Усов — снова ноль! «Вот это да!» — восхищаются зрители, — вот это точность! С высоты тысяча метров попадают точно в цель — в такой маленький кружочек (диаметр 10 см)!» Погода стояла отличная, и результаты были замечательными — в первом прыжке 44 спортсмена ударили по мишени и лишь 28 участникам не удалось приземлиться ближе одного метра от центра круга. На втором прыжке 60 парашютистов поразили мишень. После трех попыток у девяти участников — нулевые приземления. На четвертом прыжке В. Покатилов (УССР), С. Песнячевский и В. Карпезо (Москва), В. Приходько (Турк. ССР) снова добиваются точного попадания. Среди женщин по-прежнему лидирует москвичка Семенова — три «ноля», а на четвертом — судьи замерили — 9 см.

Последний тур — решающий. Инженер Антонина Семенова становится чемпионкой Спартакиады и Советского Союза, а С. Песнячевский и В. Карпезо так и не выяснили, кто же прыгает лучше — у обоих по пять приземлений точно в цель. Одинаковым результат оказался и

МОСКВИЧИ

Бэта ВАСИНА,
мастер спорта

у В. Лукомского (БССР) и Э. Эскендерова (Уз. ССР) — по 2 см. Снова судьи решают дать дополнительные прыжки, чтобы выяснить, кому же достанутся чемпионские ленты. Но судейская коллегия не спешит назначить шестой прыжок — погода спокойная, почти штиль, и таким опытным мастерам ничего не стоит снова поразить цель. Итак чемпионы по упражнению пока еще не известны, но в сумме двоеборья борьба уже закончена, и предстоящий прыжок ничего не может изменить.

Звание абсолютного чемпиона Спартакиады и Советского Союза завоевал армеец из Грузии Николай Ушмаев. Николай совершил 4350 прыжков, 13 из них закончились мировыми рекордами. На прошлом чемпионате мира в Венгрии он доказал, что является не только сильнейшим парашютистом в Советском Союзе, но и во всем мире. Серебряную медаль завоевал В. Ершов (РСФСР), бронзовую — И. Терло (Украина).

Среди женщин — третий раз звания абсолютной чемпионки Советского Союза удостоена Валентина Закорецкая (Украина). У Валентины — наибольшее количество прыжков среди участников — 5060. Она неоднократная рекордсменка мира в прыжках на точность приземления. И сейчас В. Закорецкая завоевала кубок журнала «Крылья Родины» за лучший результат по всем прыжкам на точность приземления (включая групповые и эстафету), в сумме 9 приземлений она отклонилась от центра круга лишь на 18 см.

Наконец-то, когда все команды выполнили групповые прыжки, судьи пригласили в небо финалистов. Они так и не дождались ухудшения погоды, хотя восходящие потоки, образовавшиеся в середине дня, и могли помешать спортсменам. Принимать на кругу финалистов доверили лишь заместителям главного судьи и членам всесоюзного жюри во главе с судьей международной категории И. Лисовым. Первым по жребию идет В. Карпезо. Заход отличный. Последняя прямая — Валерий работает отлично. До земли остаются считанные метры. Тесным кольцом обступили круг участники. Внимание всех приковано к опущенной вниз правой ноге спортсмена — заденет заветную «шайбу» или нет? Еще секунда... Удар. Судьи вставляют колышек — нет «ноля»: 4 см. А в воздухе уже «висит» Сергей Песнячевский. Вокруг тишина. Затаив дыхание, все ждут первого касания земли. Удар! Есть «ноль»! И тут же:

— Качать чемпиона!..

А в воздухе снова приближается к кругу купол — теперь борьба идет за третье место. Эскендеров — 0,00! Последний — Лукомский. И он поражает цель. Чтобы снова не поднимать спортсменов в воздух, судейская коллегия решила присвоить обоим третье призовое место.

ГРУППОВЫЕ...

Самые красивые, но наиболее сложные — это групповые прыжки. Неудачное приземление хоть одного из членов команды может повлиять на результат в многоборье всей команды. Вот так и получилось на этих соревнованиях: после двух упражнений белорусские парашютисты уверенно утвердились на втором месте, но неудача, постигшая их в групповых прыжках (11-е место), сразу отбросила команду на 5-е место.

В этом упражнении сюрприз преподнесли спортсмены Средней Азии. Впервые на всесоюзных соревнованиях золотые медали завоевали представители Туркмении. Команда в составе мастеров спорта В. Богданова, В. Гнетнева, В. Приходько и И. Павлюка выступила во всех трех попытках ровно, набрав в сумме лишь 85 штрафных сантиметров. Серебряными призерами тоже впервые стали парашютисты Молдавии — А. Журавлев, В. Кригер, В. Младинов, Ю. Висовин, В. Журавлев, бронзовыми — Российской Федерации — Ю. Чернов, В. Ершов, Г. Юрко, В. Тарасов.

Золотые медали и алые ленты чемпионов среди женщин выиграли тоже среднеазиатские спортсменки Л. Скворцова, Э. Миллер, Ю. Мурзаева (Узбекистан). Неожиданно опередили многих известных мастеров и парашютистки Азербайджана — мастера спорта А. Клинцова, В. Агамирова, Л. Гущина. На третьем месте команда Российской Федерации — С. Родионова, М. Костина и Н. Мамай.

Прыжок с передачей эстафетных палочек в свободном падении в общекомандный зачет не входил, но все же борьба развернулась между спортсменами острая. Победу одержали мужчины Российской Федерации и женская команда Москвы.

В общекомандном зачете вновь первое место завоевали парашютисты Москвы, на втором — команда Украины, на третьем — Узбекистана.

●

Спартакиада закончилась. Она прошла с большим подъемом, показала возросшее мастерство спортсменов не только таких сильных коллективов как Москвы, Украины, Российской Федерации, но и других республик, впервые завоевавших призовые места. Отрадно было увидеть среди призеров Спартакиады представителей Туркмении, Литвы, Азербайджана, Узбекистана, Молдавии.

Упорно готовились к Спартакиаде москвичи. Они понимали, что удержать завоеванное первенство на V Спартакиаде в Киеве трудно. Но городской комитет ДОСААФ (председатель Д. Кузнецов), 3-й Московский городской аэроклуб (начальник Л. Баринов) создали все условия, чтобы команда могла тренироваться круглый год. Очень тепло отзываются москвичи о своем наставнике — общественном тренере старшем инженере Московского инженерно-физического института Владимире Горбунове. Энтузиаст парашютного спорта, неоднократный рекордсмен мира и Советского Союза, долгое время успешно выступавший в составе сборной Москвы, — чемпион прошлой Спартакиады — все свои знания отдает молодым. Его воспитанники из года в год — в числе лучших в стране.

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

В десятку сильнейших парашютистов Спартакиады вошли:

Акробатика: среди женщин — 1. М. Костина (РСФСР) — 8,06 сек. (средний результат трех прыжков), 2. Е. Маракуца (Белоруссия) — 8,06, 3. В. Закорецкая (Украина) — 8,06, 4. Н. Сергеева (Москва) — 8,13, 5. Э. Миллер (Узбекистан) — 8,16, 6. Т. Ровкова (Белоруссия) — 8,23, 7—8. Л. Корычева (Узбекистан) и Р. Садыкова (РСФСР) — 8,33, 9—10. В. Коротеева (Туркмения) и А. Швачко (Украина) — 8,36; среди мужчин — 1. Н. Ушмаев (Грузия) — 6,70 сек., 2. В. Ершов (РСФСР) — 6,90, 3. В. Чайка (Украина) — 7,13, 4—5. Г. Сурабко (Украина) и В. Пеньков (Узбекистан) — 7,20, 6. В. Гурный (Белоруссия) — 7,23, 7. В. Тарасов (РСФСР) — 7,43, 8. Ю. Чернов (РСФСР) — 7,46, 9—11. И. Терло (Украина), П. Лучшев (Узбекистан) и В. Покатилов (Украина) — 7,53.

Прыжки на точность приземления: среди женщин — 1. А. Семенова (Москва) — 0,09 м (сумма 5 прыжков), 2. В. Закорепкая (Украина) — 0,18, 3. Н. Сергеева (Москва) — 0,22, 4. В. Агамирова (Азербайджан) — 0,29, 5. Г. Азаренок (Белоруссия) — 0,31, 6. Э. Миллер (Узбекистан) — 0,52, 7. Е. Короткова (РСФСР) — 0,59, 8. В. Тихомолова (Литва) — 0,64, 9. Т. Родина (Москва) — 0,77, 10. С. Гладкая (РСФСР) — 0,97; среди мужчин — 1. С. Песнячевский (Москва) — 0,00 м, 2. В. Карпезо (Москва) — 0,00, 3—4. В. Лукомский (Белоруссия) и Э. Эскендеров (Узбекистан) — 0,02, 5. И. Терло (Украина) — 0,06, 6. В. Петров (Москва) — 0,10, 7—9. Е. Бровкин (Узбекистан), Г. Юрко (РСФСР) и В. Приходько (Туркмения) — 0,12, 10. В. Богданов (Туркмения) — 0,13.

Двоеборье: среди женщин — В. Закорецкая (Украина) — 8,24 очка, 2. Н. Сергеева (Москва) — 8,35, 3. Э. Миллер (Узбекистан) — 8,68, 4. Е. Короткова (РСФСР) — 9,02, 5. Г. Азаренок (Белоруссия) — 9,14, 6. А. Семенова (Москва) — 9,19, 7. Е. Маракуца (Белоруссия) — 9,27, 8. Т. Ровкова (Белоруссия) — 9,51, 9. Т. Родина (Москва) — 9,80; 10. М. Костина (РСФСР) — 9,83, среди мужчин — 1. Н. Ушмаев (Грузия) — 6,97, 2. В. Ершов (РСФСР) — 7,23, 3. И. Терло (Украина) — 7,59, 4. В. Гурный (Белоруссия) — 7,61, 5—6. В. Тарасов (РСФСР) и В. Карпезо (Москва) — 7,68, 7. В. Богданов (Туркмения) — 7,69, 8. В. Петров (Москва) — 7,70, 9. П. Лучшев (Узбекистан) — 7,74, 10—11. Ю. Чернов (РСФСР) и С. Песнячевский (Москва) — 7,76.

Групповые прыжки: призовые места на Спартакиаде заняли: среди женщин — 1. Узбекистан — 1,27 м (сумма трех прыжков), 2. Азербайджан — 1,49, 3. РСФСР — 1,84, 4. Литва — 2,10, 5. Москва — 3,12, 6. Белоруссия — 3,24; среди мужчин — 1. Туркмения — 0,85, 2. Молдавия — 1,20, 3. РСФСР — 1,47, 4. Узбекистан — 1,90, 5. Москва — 2,03, 6. Украина — 2,14.

Командный зачет: среди женщин — 1. Москва — 29,99, 2. Белоруссия — 31,16, 3. Украина — 32,11, 4. Узбекистан — 32,48, 5. Литва — 33,96, 6. РСФСР — 35,44; среди мужчин — 1. РСФСР — 32,20, 2. Украина — 33,21, 3. Москва — 34,13, 4. Узбекистан — 34,23, 5. Туркмения — 36,44, 6. Литва — 38,04.

Общекомандный зачет: 1. Москва — 64,12 штрафных очка, 2. Украина — 65,32, 3. Узбекистан — 66,71, 4. РСФСР — 67,64, 5. Белоруссия — 70,97, 6. Литва — 72,0.

СХОЖДЕНИЕ В ВОЗДУХЕ

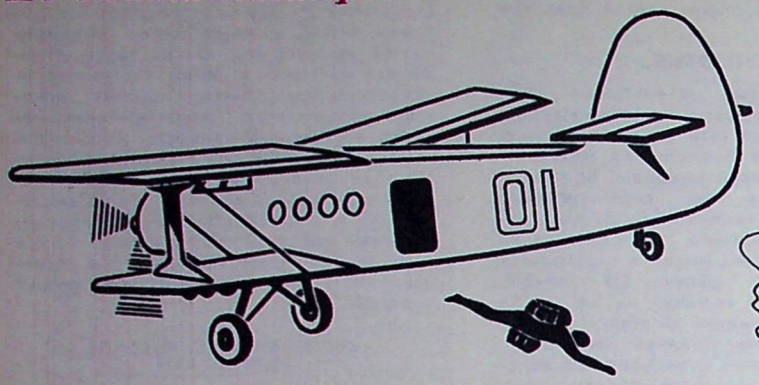


Рис. 1.

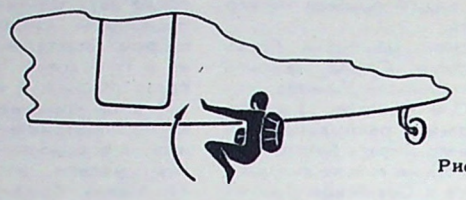


Рис. 2.



Рис. 3.

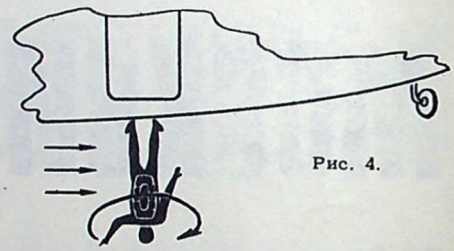


Рис. 4.

В последние годы все большую популярность в парашютном спорте завоевывает новый вид прыжков — групповая акробатика, заключающаяся в образовании «звезд» из десяти и более человек в свободном падении и построении различных фигур четырьмя спортсменами. Групповая акробатика полюбилась парашютистам многих стран.

В конце 1972 г. Международная авиационная федерация приняла решение включить групповую акробатику в таблицу мировых рекордов. А уже весной следующего года сборная команда СССР заполнила клеточки новой таблицы, установив первые мировые достижения. Затем спортсмены Военно-Воздушных Сил несколько раз улучшали результаты и ныне им принадлежит всесоюзный рекорд; десять парашютистов сошлись в воздухе и образовали круг за 14,7 сек.

Большого успеха добились и наши женщины — они впервые в мире «зажгли» в небе «звезду» из десяти спортсменок. Кроме того, парашютистам Советского Союза удалось собрать в небе кольцо из 18 человек.

В нашей стране новый вид прыжков включают в свои планы тренировок и осваивают парашютисты Военно-Воздушных Сил, войск Противовоздушной Обороны страны, Воздушнодесантных войск, сборные команды СССР, Москвы и Украины. В прошлом году впервые на всесоюзных соревнованиях ВВС разыграно упражнение — образование в свободном падении «малой звезды» четырьмя спортсменами. Нужно сказать, что это упражнение принесло большое удовлетворение как участникам, так и зрителям и были достигнуты довольно высокие результаты. Поэтому назрела необходимость дать советы и информацию на основании полученного опыта.

Как же мы осваивали прыжки по групповой акробатике?

Вначале были созданы группы из опытных парашютистов, имеющих на своем счету по тысяче и более прыжков, а также большой опыт участия в соревнованиях. Несмотря на такой состав групп, начинать приходилось, по сути дела, с нуля. Умения передавать эстафету в свободном падении оказалось недостаточно, чтобы сходиться в воздухе большими группами и, взявшись за руки, образовать кольцо. Выполнять прыжки вдвоем с передачей эстафетной палочки в воздухе, оказалось легче, чем подходить третьему, четвертому и тем более десятому, не разрушив строя группы. Здесь сам характер подхода иной. В паре спортсмены работают друг на друга обоюдно, и ошибки одного могут быть исправлены напарником. К сомкнутой же группе «стыковаться» трудней, так как она почти неуправляема. Понадобилось сравнительно много времени, чтобы приобрести опыт схождения, определить тактику и некоторые закономерности в построении «звезды».

В нашей стране парашютисты в основном совершают прыжки с самолета Ан-2. В последнее время начали использовать вертолет Ми-8. Наиболее удобный летательный аппарат для групповой акробатики это, конечно, Ми-8. У него огромный люк, через который могут легко прыгать большие группы. Причем у Ми-8 высокая скороподъемность (до 7 м/сек), скорость в момент выброски парашютистов та же, что и у Ан-2. На его борту свободно размещается до 25 человек. Так как Ан-2 наиболее доступный самолет для всех парашютистов, он вполне пригоден для прыжков группами из 8—10 человек.

Прежде, чем начинать сходиться в свободном падении группами по три, четыре и более человек, нужно, чтобы каждый спортсмен умел хорошо владеть своим телом в воздухе. Независимо от спортивного опыта человеку свойственно волноваться. Например, часто парашютисты практикуют отделение «на мотор» — лицом к потоку. Этот вид отделения они используют и во время прыжков на точность приземления и на акробатику. Если спортсмена заставить покинуть самолет в какой-нибудь необычной для него позе, появится скованность, которая, как правило, скажется на выполнении упражнений. Это особенно заметно у молодых. Но стоит такой непривычный элемент повторить несколько раз, и скованность или совсем исчезнет или намного уменьшится и не будет влиять на исход прыжка.

Следовательно, чем однороднее или однообразнее прыжки, тем легче они переносятся и меньше влияют на выполнение задач в воздухе. Групповая акробатика в этом отношении резко отличается от остальных видов прыжков с парашютом. Здесь приходится отделяться от самолета, применяя самые необычные способы. Конечно, можно утверждать, что человек, волнуясь в момент отделения, успокаивается в процессе падения, и его работоспособность резко увеличивается. Но на это нужно время. А при схождении большими группами работать приходится в строго установленном порядке с первых же секунд падения, от которых и зависит успех прыжка. Поэтому одна из основных задач при подготовке к схождению в кольцо — научиться отделяться от самолета в любом положении тела и сохранять его в зависимости от ранее установленного задания.

Рекомендуется несколько способов отделения от самолета Ан-2:

1. Отделение в сторону «хвоста» самолета головой вниз с сохранением положения тела под углом к горизонту (рис. 1);
2. Отделение под углом 90° к полету самолета с сохранением этого положения в течение нескольких секунд;
3. Выполнение заднего сальто при отделении «на мотор» (рис. 2);
4. Выполнение заднего сальто при отделении спиной к потоку с дальнейшим выходом в пикирующее положение (рис. 3);
5. Выход из самолета под углом 90° к потоку с выполнением переднего сальто или бочек (рис. 4);
6. Отделение «на хвост» головой вниз с выполнением переднего сальто или переворот на спину с последующим падением на спине;
7. Выход из самолета спиной и так далее.

Такие упражнения можно отработать и во время выполнения прыжков на точ-

ность приземления (высота не ниже 1200 м) и на акробатику.

Прежде чем начать схождения по два, три и более человек, желательно подобрать спортсменов по росту и весу. Для лучшей маневренности в воздухе рекомендуется одевать комбинезоны с широкими рукавами и штанинами из грубого материала (можно использовать вельвет).

Одновременно изучая способы отделения, можно отрабатывать и схождение парами. Это аналогично прыжку с передачей «эстафеты», но здесь желательно, чтобы первым отделялся от самолета опытный спортсмен или тренер. Причем, он играет как бы пассивную роль во время схождения и помогает напарнику лишь в том случае, если он допустит грубые ошибки. Второй, отделяясь как при обычной «эстафете», должен плавно подойти к тренеру и «стыковаться» в руки. Если же он проскакивает мимо первого парашютиста или же хватает его не за руки, то это нужно считать как ошибочные действия. Правильное схождение — первый спортсмен от момента отделения до «стыковки» сохраняет направление тела по движению самолета, не поворачиваясь и не вращаясь, а второй — постоянно держится перед напарником, не обходя его и не проскакивая мимо.

В дальнейшем во время прыжка можно практиковать повторные схождения, причем первый (тренер или спортсмен) может усложнять условия для подходов, например, сделать сальто.

Спортсменов, умеющих правильно и быстро работать парами, можно допускать к схождению по три-четыре человека.



Рис. 5.



Рис. 6.



Рис. 7.



Рис. 8.

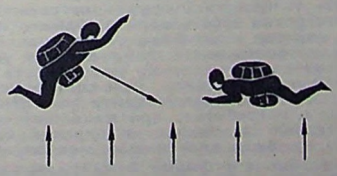


Рис. 9.

На земле (на бумаге) разрабатывается порядок и способ отделения группы, положение парашютистов в воздухе относительно друг друга, схема их перемещения при построении кольца, а также определяется место каждого участника в «звезде». Важно, чтобы ни одно схождение не происходило стихийно, без подготовки. Конкретная схема задается на несколько прыжков, так как нужно время, чтобы каждому участнику привыкнуть к своему месту, к работе напарников. Затем спортсмены могут меняться местами или принимать в группу новых парашютистов. Важно, чтобы все научились работать в воздухе по любой схеме. Рассмотрим одну из них, допустим, схождение трех парашютистов.

Отделение — один за другим с минимальным интервалом. Первый покидает самолет лицом «на мотор» и падает в таком положении до «стыковки». Второй «ныряет» в сторону «хвоста» самолета, плавно подходит к первому и берет его за руки, сохраняя направление пары по полету. Третий спортсмен отделяется тоже в сторону «хвоста» под углом 45° к борту самолета, обходит эту пару справа и «стыкуется» в руки. Ошибки и подробные детали работы в воздухе разбираются после каждого прыжка.

Схемы, при их разработке для разных групп, должны быть реально выполнимы и просты в работе. По мере того, как у спортсменов будет накапливаться опыт схождения, можно увеличивать число людей в группах. Оценкой качества подготовки парашютистов обычно служит время схождения и правильность построения кольца по данной схеме. Если группа сходится уверенно и еще остается время и высота до расхождения для раскрытия парашюта, то можно, практиковать перестроения в различные фигуры, чтобы отшлифовать момент «стыковки». Но здесь важно, чтобы основным заданием оставалось первое схождение, а перестроения производить группами не более 4—5 человек. Для объективной оценки ошибок рекомендуется тренеру участвовать в построении колец или прыгать наблюдателем.

Как говорилось выше, отделения могут быть в самом необычном для парашютиста положении. Основная задача парашютиста в этот момент — сохранить тот порядок и способ отделения от летательного аппарата, который был установлен на земле, даже если он не удобен для стабильного падения. Это особенно важно во время скоростных схождений. Как бы плотно группа ни отделялась, в воздухе в первые же секунды между парашютистами появляется расстояние (разрыв), вполне достаточное для маневра. Именно в первые секунды после того, как самолет покинут, а по возможности сразу, нужно создать удобное положение для работы, не мешая напарнику.

Очень часто в прыжках группой последние спортсмены оказываются на сравнительно большом расстоянии по высоте и горизонту от первого. Им приходится набирать большую вертикальную скорость, чтобы быстрее подойти к нижнему. Наиболее типичная в этом случае ошибка — это неумение правильно рассчитать время торможения, и парашютист проваливается ниже нужного уровня, так как инерцию тела невозможно сразу погасить. Высоту, как правило, теряют в пикировании или, как спортсмены называют, падают «колом» (головой вниз, руки прижаты по бокам, ноги чуть разведены), но это не лучший способ. В этом положении трудно наблюдать за идущими ниже спортсменами. Время проваливания приходится выдерживать интуитивно, что приводит к ошибке или увеличивает время подхода из-за частых проверок. Иногда парашютисту приходится нырять из самолета головой вниз, но затем лучше перейти в группировку (рис. 5). Эффективность проваливания в группировке не намного уступает падению «колом», но в группировке спортсмен имеет возможность более рационально работать, и он постоянно может держать в поле зрения всю группу. Меняя плотность группировки, можно плавно, без лишних площадок выйти на необходимый уровень высоты относительно группы. Иногда плотность группировки приходится менять быстрыми и пульсирующими движениями рук и ног.

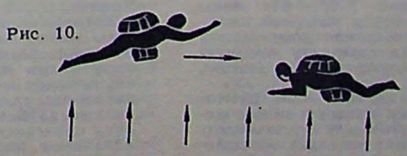


Рис. 10.

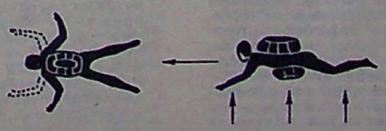


Рис. 11.

При мелких проваливаниях можно применить другой вид группировки (рис. 6). Когда необходимо эффективно затормозить скорость падения или даже «вспухнуть» относительно группы, используют обратный прогиб (рис. 7).

Как уже говорилось, при отделении группой бывают большие разрывы и по горизонту. Чтобы уменьшить этот «разрыв», применяется способ планирования в положении «Валентин» (рис. 8). Этот способ наиболее эффективный и позволяет быстро менять скорость по горизонту. Во время схождения он используется в тех случаях, когда между парашютистами получился значительный разрыв и имеется запас высоты. Но им нужно пользоваться очень осторожно, так как можно значительно увеличить горизонтальную скорость, которую при торможении трудно вовремя погасить, из-за чего спортсмен может проскочить мимо или даже удариться о группу.

Чтобы погасить горизонтальную скорость, можно применять два способа:

1. Торможение с потерей высоты — подгибаются ноги, руки выносятся вперед (рис. 9);
2. Торможение с сохранением высоты— создается обратный прогиб с наклоном тела (рис. 10).

Изменяя наклон туловища за счет рук, можно перемещаться с малой горизонтальной скоростью (рис. 11).

При выборе места для стыковки в кольцо применяют боковое скольжение (рис. 12).

(Окончание следует).

Е. ГЛАДИЛОВ,
мастер спорта,
тренер сборной команды ВВС

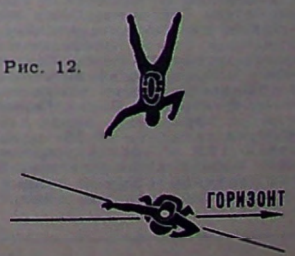
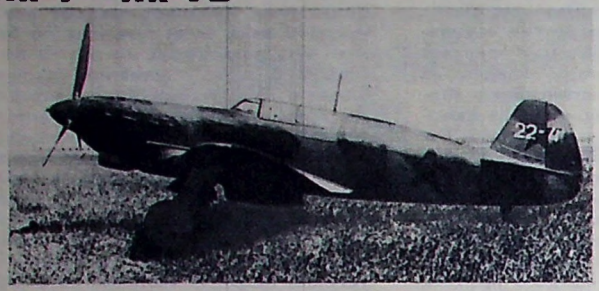
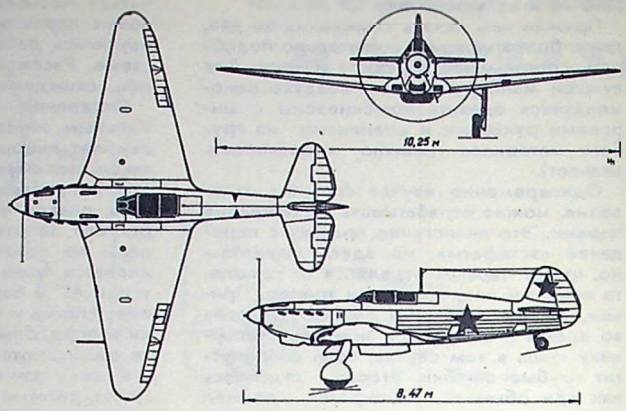


Рис. 12.

Як-7 — Як-7Б





Летом 1940 года начались испытания скоростного учебно-тренировочного самолета УТИ-26, созданного коллективом опытного конструкторского бюро, возглавляемого А. Яковлевым. Это был двухместный вариант истребителя Як-1* с двигателем жидкостного охлаждения М-105П мощностью 1050 л. с. и двойным управлением. В ходе испытаний УТИ-26 показал хорошие летные качества. При взлетном весе 2750 кг скорость равнялась 586 км/час. Под обозначением Як-7В (вывозной) его в начале 1941 года стали строить серийно. На машинах этого типа прошли переподготовку многие наши летчики-истребители, а также французские летчики полка «Нормандия», сражавшиеся с гитлеровцами на советско-германском фронте.

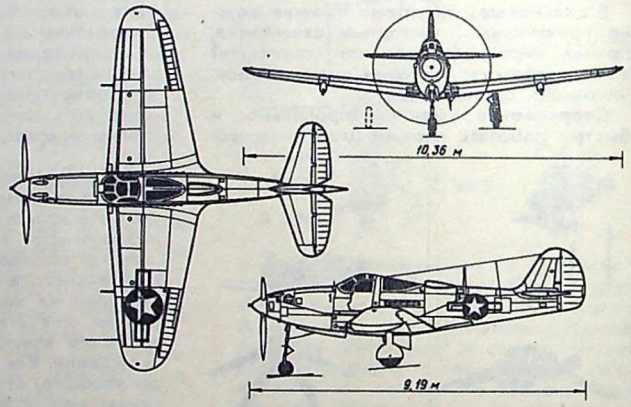
Конструкция Як-7В оказалась весьма перспективной и для создания на ее основе боевых машин. Такие одноместные истребители Як-7, а за ним его модификация Як-7Б были разработаны коллективом ОКБ в течение 1941 года и переданы промышленности для массового производства.

Новые истребители отличались от Як-1 выдвинутым вперед водорадиатором, несколько измененной формой хвостового оперения, мощностью бортового оружия и двигате-

* О самолете Як-1 см. «Крылья Родины» № 1 за 1975 г.

Р-39 „ЭРКОБРА“





Осенью 1939 года в США на аэродроме в Райт Филд начались летные испытания нового истребителя. Его спроектировала группа инженеров фирмы «Белл» под руководством Р. Вудса. Самолет, имевший обозначение «XP-39» (X — значит опытный, P — от слова «пьюэсит» — истребитель), и по внешнему виду, и по конструкции значительно отличался от всех американских машин такого же назначения. Вместо привычного хвостового колеса он имел в носовой части фюзеляжа «нормальную», убирающуюся в полете стойку. Жидкостный двигатель «Аллисон У-1710-85» мощностью 1200 л. с. был расположен не перед кабиной пилота, как обычно, а позади нее. Такая необычная компоновка по расчету конструкторов обеспечивала самолету лучшую обтекаемость, а пилоту хороший обзор, упрощала руление, взлет и посадку.

Испытания в основном подтвердили надежды конструкторов. Но в ходе их выявились и довольно существенные недостатки. В процессе подготовки к серийному производству истребителя с его двигателя был снят ненадежно работавший турбокомпрессор, облагорожены внешние обводы крыла и фюзеляжа, уменьшена высота фонаря кабины пилота. Одновременно фирма подготовила по заказу Франции и экспортный вариант истребителя, обозначенный «P-400». Устранение недостатков задержало начало серийного производства. Когда первые партии «P-39» были построены, Франция в войне с гитлеровской Германией уже потерпела поражение и все 336 заказанных ею истребителей «P-400» были переданы Великобритании. Англичане дали им обозначение «Эркобра». Это же обозначение было принято и в наших военно-воздушных силах. Советские летчики получили по ленд-лизу и быстро освоили этот самолет. На «Эркобрах» успешно сражались многие летчики, в том числе Александр Покрышкин, Дмитрий и Борис Глинна. Только эти три летчика сбили на «Эркобрах» около ста вражеских самолетов.

Конструкция самолета «P-39» цельнометаллическая. Крыло площадью 19,8 м² трехлонжеронное, причем центроплан выполнялся заодно с фюзеляжем. Фюзеляж типа монокок состоял из передней и задней секций. В передней части фюзеляжа устанавливались два синхронных пулемета калибра 12,7-мм и 37-мм пушка, стреляющая через полый вал винта. Еще два 12,7-мм пулемета были смонтированы под крылом. На некоторых модификациях устанавливалось дополнительно еще четыре пулемета. Под фюзеляжем истребителя могли подвешиваться сбрасываемый бензобак или 227-кг бомба. Взлетный вес «P-39» — 3447 кг, вес пустого — 2903 кг.

Максимальную скорость 605 км/час истребитель показывал на высоте 4572 м. Эту высоту он набирал за 6,1 мин. Практический потолок машины 10 670 метров.

Истребители «P-39» выпускались крупными сериями. За годы войны было построено 9584 самолета. Однако некоторые недостатки на них так и не были устранены. К примеру двери кабины автомобильного типа вообще удобны, но, покидая через них самолет, летчик мог попасть и попадал под удар хвостовым оперением. При возвращении из боя, когда боекомплект израсходован, центр тяжести самолета сдвигался назад и истребитель при малейшей ошибке в технике пилотирования сваливался в плоский штопор, вывести из которого его было практически невозможно.

На эти недостатки самолета фирме Белл указывали советские летчики. Президент фирмы признал их справедливыми и потребовал от своих инженеров учесть замечания при разработке новой модели истребителя. В конце 1942 года был построен новый вариант самолета с более мощным (1325 л. с.) двигателем. Он получил обозначение P-63 «Кингкобра». В испытаниях и доводке «Кингкобры» активное участие принимали советские летчики-испытатели, в частности А. Г. Кочетков.

По основным летным данным «P-63» превзошел своего предшественника. Его скорость возросла до 660 км/час на высоте 7620 м. Улучшились и пилотажные качества истребителя, хотя «Кингкобра» была больше по размерам и тяжелее. Вес пустого «P-63» — 3140 кг, взлетный — 3785 кг, размах крыла — 11,68 м, площадь 23,04 м, длина 9,95 м.

Из-за позднего развертывания серийной постройки и некоторых других причин истребители P-63 «Кингкобра» принимали лишь небольшое участие во второй мировой войне.

ля. Боевые Як-7 выпускались с двигателем М-105ПФ, развивавшим при том же весе, что и у М-105П (600 кг) мощность до 1240 л. с. Вооружались Як-7 пушкой калибра 20 мм и двумя пулеметами калибра 12,7 мм. Под крылом (его площадь 17,15 м²) монтировались шесть направляющих для 82-мм реактивных снарядов.

Из-за дополнительного оборудования и вооружения взлетный вес Як-7 был примерно на 350 кг больше, чем Як-1, но благодаря более мощному двигателю и лучшей герметизации фюзеляжа, по летным качествам он даже превосходил его. Во время испытаний опытный экземпляр боевого Як-7 развивал скорость до 613 км/час. Проводивший в июне 1941 г. его испытания Герой Советского Союза С. Супрун написал в отчете: «По технике пилотирования Як-7 еще проще, чем Як-1... Самолет делает виражи устойчиво на скорости 200 км/час. При выполнении петли... устойчив в верхней точке даже на скорости 120 км/час... хорошо слушается всех рулей... планирует устойчиво... Самолет представляет большую ценность... Необходимо срочно запустить самолет в серию...» Серийные Як-7 показывали на расчетной высоте скорость до 580 км/час. Их практический потолок достигал 10 200 м.

Советские летчики быстро освоили самолеты Як-7 и успешно использовали их летно-тактические качества в боях с гитлеровцами. Летчик Константин Ковалев на своем Як-7 (эта машина установлена в музее обороны Ленинграда) совершил 400 боевых вылетов, в том числе несколько десятков на штурмовку, лично и в группе сбил 19 вражеских самолетов, а во время штурмовок вывел из строя значительное количество живой силы и боевой техники фашистов.

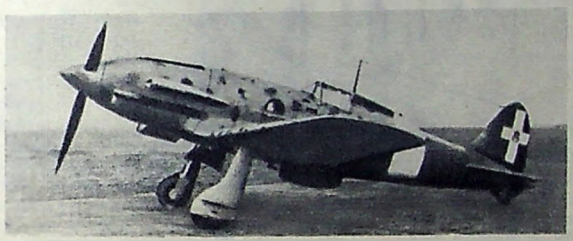
Умело и отважно действовали на Як-7Б летчики 434-го отдельного истребительного авиационного полка, которым командовал Герой Советского Союза И. Клещев. Только за один день 17 сентября 1942 года летчики полка сбили 7 вражеских самолетов, потеряв лишь один свой. Во время сражений на Курской дуге летчик 519-го авиаполка С. Колесниченко в одном бою огнем своего Як-7Б уничтожил два «Ме-110» и один «ФВ-190». За период Курской битвы Колесниченко сбил 16 самолетов врага. В сентябре 1943 года отважному и умелому летчику было присвоено звание Героя Советского Союза.

С учетом возникающих в ходе войны задач, конструкторский коллектив разработал еще несколько модификаций самолета Як-7. Были построены машины Як-7Т, вооруженные пушкой калибра 37 мм конструкции Б. Шпитального для атак бронетанковых частей врага. Для борьбы с высотными разведчиками ОКБ разработало самолет Як-7 МПВО с дополнительным приборным оборудованием и герметической кабиной конструкции А. Щербакова. Помимо этих машин, выпускавшихся небольшими сериями, коллектив ОКБ разработал и построил опытные истребители Як-7 ПВРД с двумя подвешиваемыми под крылом прямоточными воздушно-реактивными двигателями, а также Як-7 М-82 с двигателем воздушного охлаждения. Этот самолет не передавался в серийное производство потому, что заводы уже освоили к тому времени выпуск истребителей Ла-5 с таким же двигателем, обладавших высокими боевыми качествами.

В 1942 году промышленность увеличила производство легких и прочных металлов для самолетостроения. У коллектива конструкторского бюро появилась возможность облегчить деревянное крыло, улучшить его аэродинамику. Сделано это было в короткий срок. Применение металлических лонжеронов позволило увеличить запас топлива. Дальность полета истребителя возросла благодаря этому более чем на 100 км. С учетом пожеланий летчиков-фронтовиков конструкторы несколько изменили внешние обводы фюзеляжа. Для улучшения обзора кабине пилота придали каплевидную форму, а гаргрот несколько опустили. Этот вариант истребителя получил обозначение Як-7ДИ.

За годы войны промышленность построила 6399 самолетов Як-7 всех модификаций. Они использовались на всех фронтах Великой Отечественной войны вплоть до Дня Победы.

МАККИ МС-202 „ФОЛГОР"



В конце тридцатых годов главный конструктор итальянской самолетостроительной фирмы «Макки» Марио Кастольди разработал новый одноместный истребитель МС-200 «Саета» («Стрела»). Во время испытаний самолет, оснащенный двигателем воздушного охлаждения «А-74РС 38» мощностью 870 л. с., показал скорость 500 км/час и хорошую маневренность. Машина была принята на вооружение. К 10 июня 1940 года, когда Италия официально вступила в войну на стороне Германии, боевые части имели на вооружении 156 истребителей «Саета». Промышленность продолжала их выпускать и в 1941 году, хотя бои над Грецией, Югославией и Мальтой показали, что «МС-200» уступает в скорости большинству самолетов Англии и ее союзников.

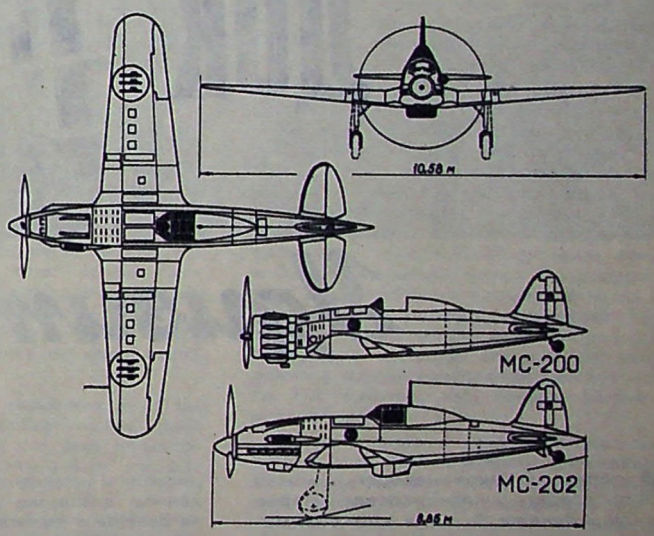
Чтобы ликвидировать это отставание, конструктор в том же 1940 году модифицировал истребитель под полученные из Германии двигатели «ДБ-601-А» жидкостного охлаждения, развивавшие мощность до 1200 л. с.

Практически модификация свелась к небольшим изменениям в конструкции фюзеляжа, «подгонке» его передней части под новый двигатель. Поэтому удалось довольно быстро организовать серийное производство улучшенного истребителя, получившего обозначение МС-202 «Фолгор» («Молния»).

Конструкция истребителей «МС-202», (как и «МС-200») цельнометаллическая. Крыло площадью 16,8 м² состояло из довольно узкого центроплана и двух отъемных консолей. Для улучшения взлетно-посадочных характеристик оно имело закрылки и зависающие элероны. Кабина пилота размещалась в центре фюзеляжа, ближе к его хвостовой части. Убирающиеся шасси обычной схемы с хвостовым колесом. Вес пустого «Фолгора» 2350 кг, взлетный около 3 тыс. кг.

С двигателем «ДБ-601А» (в итальянском производстве он имел обозначение «Альфа-Ромео РА 1000 РС 41-1») взлетной мощностью 1175 л. с. максимальная скорость истребителя «МС-202» достигала 590 км/час на высоте 5 тыс. м. Эту высоту он набирал за 4,5 минуты. Потолок — 11,5 км, дальность полета — 760 км.

Вооружение «Фолгора» в ходе серийного строительства неоднократно усиливалось. Первые «МС-202» выпускались, как и «МС-200», с двумя синхронными пулеметами калибра 12,7 мм, установленными в фюзеляже. Затем на «Фолгоры» стали дополнительно устанавливать еще два крыльевых пулемета калибра 7,7 мм. На последней же серии, получившей обозначение «МС-205V», в 1943 году вместо малокалиберных пулеметов под крылом монтировались две пушки калибром 20 мм. Промышленность Италии, до ее капитуляции, успела выпустить более 1500 истребителей «МС-202» и около 1000 машин «МС-200».



Истребители типа «МС-200» и «МС-202» использовались итальянцами на Европейском и Африканском театрах военных действий. В союзных войсках оба типа называли коротко «Макки». Машины «МС-202», впервые появившиеся в Ливии в ноябре 1941 года, стали серьезными противниками действовавших там подразделений «Харрикейнов» и «Томогавков».

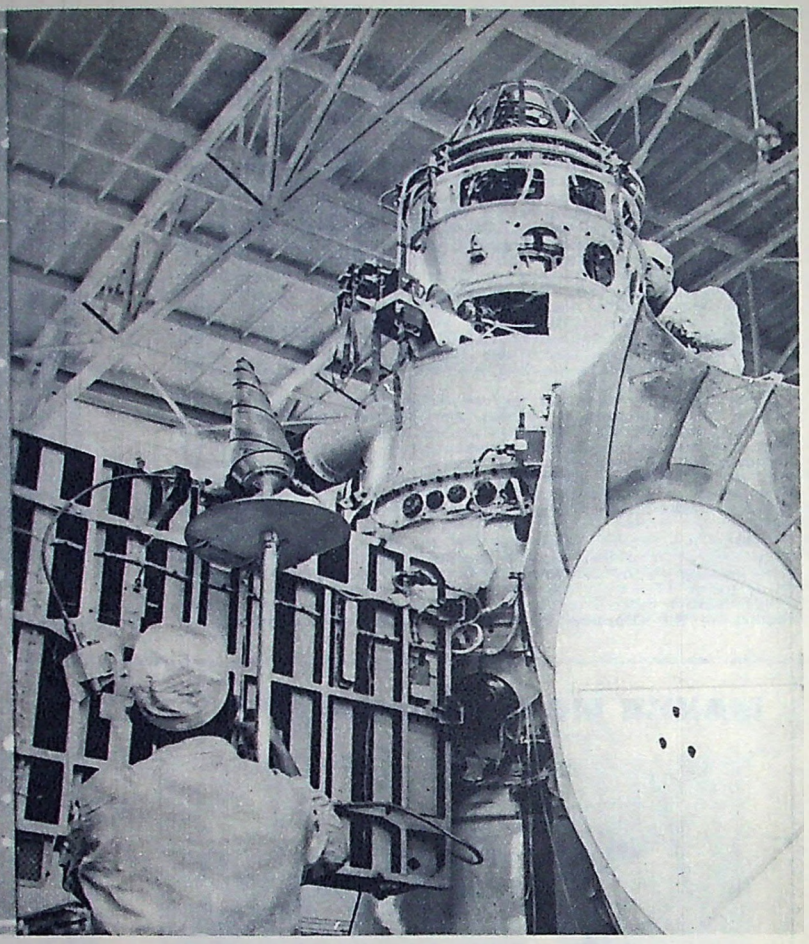
Находившаяся на южном фланге советского фронта итальянская авиагруппа, вооруженная самолетами «МС-200», уже в первых боях понесла тяжелые потери. Трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин в своих воспоминаниях привел пример, когда залпом шести реактивных снарядов летчик, пилотировавший И-16, весной 1942 года сразу вывел из строя пять «Макки».

В сентябре 1942 года итальянское командование пополнило авиагруппу самолетами «Фолгор». Но и это не помогло. Советские летчики практически уже к началу 1943 года разгромили авиагруппу, и ее остатки были отозваны в Италию.

Текст и схемы инженеров П. Колесникова и Д. Осокина. Раздел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.

Молодежи о космосе

ПЛАНЕТА ЗАГАДОК



Удивительный мир Венеры

Интересную закономерность можно проследить у планет-соседей Марса, Земли и Венеры. Все они имеют атмосферу и облака в ней. Марсианские облака — явление довольно редкое, они скорее напоминают дымку и не мешают видеть поверхность планеты. У Земли тучи обычно скрывают около половины всей поверхности. Венера же постоянно укутана слоем такой густой облачности, что заглянуть под нее, увидеть в телескоп ландшафт Утренней звезды невозможно.

Коль скоро облака не позволяют увидеть поверхность загадочной планеты в лучах обычного света, ученые начали искать другие пути. Были проведены наблюдения в инфракрасных, тепловых лучах. Но они не помогли. Тогда использовали лучи ультрафиолетового диапазона, и на снимках, сделанных в этих лучах, обнаружили области Венеры разной яркости. Но эти области относились лишь к самим облакам. Пробить их плотную завесу не смогли и ультрафиолетовые лучи.

Решили попробовать возможности радиоволн и установили, что они в определенном диапазоне проходят сквозь тучи Венеры и отражаются от поверхности планеты. Радиотелескопы «разглядели» под облаками сравнительно ровные районы и, по-видимому, несколько крупных горных цепей. Но это пока все. Инструменты радиоастрономов еще не обладают такой «остротой зрения», которая позволила бы снять покров тайн с укутанной в облака планеты.

А интерес к Венере исключителен. Из всех планет Солнечной системы она больше всего схожа с нашей родной планетой, ее даже называют сестрой Земли. Масса Венеры равна 81 проценту массы Земли, диаметр вместе с облачным покровом достигает 96 процентов земного, средняя плотность — 5,2 грамма в кубическом сантиметре (на Земле 5,5 грамма). Близко к земному и ускорение силы тяжести, так что человек, весящий на Земле 70 килограммов, «похудеет» здесь лишь на 7 килограммов. Все это не могло не вызвать надежды, что на Венере могут быть существа, в какой-то мере подобные земным, если на ней близки с земным и природные условия: температура, состав атмосферы, количество воды.

Многие столетия пытались люди Земли проникнуть в тайну, скрытую под завесой плотных облаков Утренней звезды. Но лишь в пятидесятых годах нашего века ученым удалось добыть первые достоверные данные о мире, скрытом под облаками Венеры. Изучение слабых радиоволн, испускаемых планетой в сантиметровом диапазоне, показало, что они исходят от вещества, нагретого до температуры более 300°С. Конечно, трудно было представить, что температура поверхности Венеры столь высока. Попытались объяснить данные радиоастрономов с помощью различных хитроумных моделей атмосферы. Результаты оказались не очень убедительными. Ясность была внесена в шестидесятых годах, с помощью прямых измерений, произведенных в атмосфере Венеры. Эти фантастические научные эксперименты стали возможны благодаря достижениям нашей страны в создании ракетно-космической техники.

В феврале 1961 года с космодрома Байконур к Венере была запущена пер-

вая в мире автоматическая межпланетная станция «Венера-1». Она пролетела в 100 тыс. километров от планеты и стала спутником Солнца. В последующие годы к Утренней звезде было отправлено с территории нашей страны несколько автоматических исследователей серии «Венера». Полученные с их помощью результаты представляют огромную ценность. Труд инженеров, ученых, рабочих, создавших межпланетные научные станции, открывших новый этап в изучении планет Солнечной системы, отмечен Ленинской премией.

●

Как же проходит полет станций «Венера»?

В своем движении по орбитам вокруг Солнца наша Земля и Венера непрерывно меняют взаимное положение в пространстве. В зависимости от их расположения изменяется и скорость, которую нужно сообщить автоматической станции для полета к Венере. Чем выше рассчитанная скорость, тем меньше должен быть вес станции, которую ракета выведет на межпланетную трассу. Поэтому баллистики—специалисты, прокладывающие космические маршруты, производят сложнейшие расчеты на ЭВМ, чтобы найти траекторию, которая позволяет ракетой данной мощности доставить к Венере максимально возможный полезный вес. К сожалению, взаимное расположение планет, при котором возможен полет по оптимальной траектории, повторяется лишь один раз в 19 месяцев. Это так называемое «стартовое окно» бывает открытым около месяца.

Вывод автоматической межпланетной станции (АМС) на траекторию полета к Венере производится в два этапа. Вначале ракета выводит станцию на орбиту искусственного спутника Земли. За несколько десятков минут полета по этой орбите наземный центр управления проверяет готовность всех систем к межпланетному старту. Космическая система ориентируется в пространстве. В расчетный момент дается команда на так называемый второй старт. Включаются двигатели последней ступени ракеты. Она разгоняет АМС до скорости, обеспечивающей межпланетный перелет, и отделяется от станции.

В период полета станции по трассе Земля — Венера по необходимости производится «ювелирная» корректировка траектории. Для этого на борту АМС имеется своя двигательная установка. Ее запуск на определенное количество секунд изменяет скорость полета АМС на несколько метров или десятков метров в секунду. Корректирующие импульсы выдаются с предельной точностью. Так, при коррекции полета «Венеры-5» и «Венеры-6» точность исполнения приборами станций заданных значений импульса скорости составила соответственно 1 и 3 сантиметра в секунду. Благодаря высокой точности работы корректирующей двигательной установки (КДУ) и системы ориентации станции, которая выдерживает заданное положение АМС в пространстве, ориентируясь по ярким звездам и Солнцу, центр управления полетом АМС может направить аппарат в расчетный район посадки, откорректировать ее время так, чтобы спуск аппарата можно было наблюдать с территории Советского Союза.

Полет научной станции к Венере длится в среднем четыре месяца. При старте траектория направлена не на планету, а в ту точку пространства, в которой она будет через четыре месяца. Пролетев около 300 миллионов километров, межпланетная станция приблизится к точке встречи с Венерой и, войдя в сферу действия ее гравитационного поля, начнет выполнять свою программу исследования Утренней звезды.

Первые две советские АМС запускались по траектории, проходящей вблизи Венеры. Для последующих станций «Венера-3» — «Венера-8» была выбрана траектория встречи с планетой. 18 октября 1967 года спускаемый аппарат станции «Венера-4» на парашюте вошел в облака Утренней звезды и передал первые данные из атмосферы. Затем его путь повторили четыре последующих аппарата. Спускаемый шар «Венеры-7» впервые в истории опустился на саму поверхность планеты и в течение 23 минут после посадки передавал радиосигналы. Это был первый «радиорепортаж» с другой планеты. Он состоялся 15 декабря 1970 года. А спускаемый аппарат станции «Венера-8» вел научный «радиорепортаж» с поверхности Утренней звезды уже в течение 50 минут.

●

Спускаемые аппараты производят прямые инструментальные измерения различных параметров, характеризующих природу изучаемой планеты, правда, лишь в одном определенном месте. Этого недостатка не имеют аппараты, выводимые на орбиты искусственных спутников Венеры. Как и для спутников Земли, для них характерен глобальный охват исследуемых явлений. В течение суток аппарат, выведенный на орбиту искусственного спутника Венеры, способен последовательно «просмотреть» всю поверхность планеты. Правда, на Венере сутки в 243 раза длиннее земных. Но в этом есть и свой плюс: автомат может подробно обследовать очень узкие зоны планеты, многократно изучать одни те же области. Итогом будет опять же глобальная картина ее физических условий.

Что же сообщили человечеству о загадочной планете автоматические станции серии «Венера», что еще предстоит выяснить и уточнить новым посланцам Земли?

Сегодня люди уже точно знают, что Венера разительно отличается от Земли, Марса и Луны. Температура на поверхности Утренней звезды достигает 500 градусов. Ее атмосфера состоит из углекислого газа и имеет у поверхности колоссальное давление, почти в 100 раз превышающее земное. Кроме углекислого газа, которого в атмосфере 97 процентов, в ней имеется около 2 процентов азота, менее 0,1 процента кислорода и в среднем около пяти сотых процента водяных паров. «Венера-8» обнаружила в атмосфере планеты также аммиак в количестве от одной сотой до одной десятой процента.

Вода на Венере в жидком виде существовать не может. Известно, что при давлении 100 атмосфер вода кипит при 310°. А на Венере — 500°! Кроме того, у воды есть так называемая «критическая температура», выше которой она не может существовать в жидком виде при любом давлении. Это температура равна 374°. Следовательно, на поверхности Венеры нет и не может быть водоемов. Но при 500-градусной жаре на ней в расплавленном виде могут находиться «озера» и «пруды» жидких металлов, таких как кадмий, олово, свинец, цинк и особенно таких, как калий, натрий и рубидий, которые плавятся при температуре даже ниже 100°. Смешиваясь друг с другом в разных пропорциях, расплавы этих металлов могут образовывать металлические жидкости с удивительными, возможно еще неизвестными нам свойствами. В жидкой ртути могут находиться в растворенном виде и многие другие металлы, даже такие, как серебро и золото.

Таким образом поверхность Венеры можно представить себе как мир, где текут ручьи расплавленного металла или имеются пруды и озера из расплавов. Конечно, эти «металлоемы» (по аналогии с земными водоемами) не таких размеров, как наши земные моря или океаны. Если бы они были такими, то их, наверное, обнаружили бы с Земли радиолокационными методами.

А что представляет собой поверхность, грунт Венеры? Может, это раскаленные скалы или равнины, засыпанные прокаленным до предела песком, или и то и другое?

На эти вопросы ответа пока нет. На основе последних радиолокационных измерений можно пока лишь говорить, что на Венере существует возвышенный район, простирающийся примерно на 50 километров по широте, на 6000 километров по долготе и в среднем на 3 километра выше прилегающих районов.

Из чего состоят породы, слагающие поверхность? Ответ на этот вопрос помогла найти станция «Венера-8». Ее специальный анализатор, изучающий гамма-излучение пород, показал, что в районе посадки в грунте содержится 4 процента калия, 0,0002 процента урана и 0,00065 процента тория. По содержанию радиоактивных элементов и по их соотношению порода напоминает земные граниты. Это пока все, чем располагает наука в результате прямых измерений в одной конкретной точке планеты. Но, конечно, мир Венеры богаче и разнообразнее.

Сейчас можно с уверенностью говорить о том, что материалы дальнейших непосредственных исследований планеты обещают быть чрезвычайно интересными и в свое время найдут определенное практическое применение и используются на благо людей Земли. Сейчас, когда исследования вещества Венеры только начаты, еще трудно представить, какие возможности откроются перед человечеством, когда оно изучит свойства и особенности металлических расплавов Венеры (если подтвердятся предположения о существовании «металлоемов»), минералов и ископаемых, находящихся на поверхности и в недрах планеты — соседки Земли.

Состав атмосферы планеты сейчас уже в основном известен. Наша станция «Венера-8» зарегистрировала в ней даже ветер и его скорость на различных высотах: на высоте 45 километров, например, — 50 метров в секунду, на высоте 10—12 километров скорость ветра уменьшилась до 2 м/сек. Эти данные, вместе с замерами плотности атмосферы по высотам, весьма полезны для людей, разрабатывающих парашюты и аппараты для спуска на поверхность Ве-

неры. Облака же планеты и после исследований таят еще множество загадок. На основе анализа данных, полученных при парашютировании спускаемых аппаратов, особенно посадочного контейнера станции «Венера-8», можно предположить, что строение облаков слоистое. Считают, что слоев — три и границы между ними находятся на высотах 35 и 48 километров от поверхности планеты. Химический состав их, видимо, по слоям различен. Анализ спектрограмм, полученных в инфракрасной области спектра, говорит о том, что верхний слой облаков образован каплями серной кислоты. Некоторые ученые предполагают, что на Венере могут быть облака из кристаллов хлористого аммония, хлористой ртути (сулема) и так далее. Насколько правильны эти гипотезы, ответ дадут дальнейшие исследования.

Для познания особенностей планеты очень важно знать, задерживают ли ее плотные облака весь солнечный свет или часть его все же достигает поверхности. Чтобы получить ответ на этот вопрос, на спускаемом аппарате станции «Венера-8» было установлено два идентичных прибора, измеряющих энергию света. Они установили, что световые лучи, имеющие длину волны от 0,5 до 0,8 микрона (а это как раз видимый глазом свет), достигают поверхности планеты и дают освещение примерно в один ватт на квадратный метр, что соответствует земным сумеркам. Таким образом появилась надежда на возможность осуществить прямую телевизионную передачу с Венеры. И, конечно, телекамера, доставленная на Утреннюю звезду, позволит получить уникальную и весьма весомую информацию и о поверхности планеты, и о процессах в ее атмосфере.

Однако при телевизионных передачах с поверхности планеты Венера, необходимо будет иметь в виду одно специфическое только для Венеры явление. Углекислый газ, находящийся здесь под давлением порядка ста атмосфер, настолько искривит путь световых лучей, что они пройдут по кривым, более крутым, чем поверхность планеты. Где-то на высоте около 10 километров свет может распространяться вдоль поверхности, совершая как бы путешествие вокруг Венеры. В переводе на образные понятия это означает, что наблюдатель, глядя вперед, может в принципе увидеть собственный затылок. У поверхности же своеобразный оптический эффект приведет к тому, что наблюдателю, находящемуся на равнинной поверхности, будет казаться, что он находится на дне огромного котлована.

●

Загадочен мир соседки Земли. Здесь много любопытного и таинственного. И хотя мы уже знаем, что Венера не может быть вторым островом жизни в Солнечной системе, так как сходная с земной жизнь на основе белка не переносит сверхвысоких температур, все же Венера представляет для землян огромный и не только познавательный интерес. Ведь сегодня даже в технической литературе обсуждается вопрос о возможностях в будущем изменить природу Венеры, сделать ее пригодной для жизни.

Конечно, это — дело следующих поколений человечества, в руках которых будет мощнейшая техника. Но в принципе эта задача — реальна. Упомянем в связи с этим лишь одно «рационализаторское предложение». На Земле известны микроорганизмы, активно усваивающие углекислый газ. А если забросить их в верхнюю атмосферу Венеры? Здесь и температура не столь высока, и давление сносное. Размножаясь в благоприятных условиях, эти микроорганизмы начнут в огромном количестве поглощать, связывать углекислоту. Пройдут годы, десятки лет, и обстановка на Венере резко изменится. Ведь углекислый газ является главной причиной высокой температуры на Венере. Он создает «парниковый эффект». Не будь его, на Венере задерживалось бы гораздо меньше тепла и средняя температура здесь была бы всего градусов на 30 выше, чем на Земле. И, видимо, тогда нашлись бы обширные области, где температура будет вполне пригодна для жизни.

Так, лишь чуть приоткрыв завесу в будущее, можно видеть, что те автоматические научные станции, которые сегодня запускаются к Венере, ведут там исследовательскую работу, служат не только нынешнему, но и следующим поколениям людей планеты Земля, прокладывают для них первые тропинки к ее ближайшей блестящей по утрам соседке.

Т. БОРИСОВ,
инженер

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА КОСМОНАВТИКИ

Десятые научные Чтения Циолковского

В Калуге 16—19 сентября были проведены очередные, десятые Чтения, посвященные разработке научного наследия, развитию и практическому осуществлению идей основоположника космонавтики Константина Эдуардовича Циолковского. Десятые Чтения отличались от предыдущих особенно активным участием молодых ученых и инженеров самых различных отраслей науки и техники.

В работе пленарных и объединенных межсекционных заседаний, симпозиума и семи секций приняло участие свыше 400 человек. Более половины из них подготовили доклады и научные сообщения по основным проблемам исследования, освоения и использования космоса, создания ракетно-космической техники, механики космического полета, космической медицины и биологии в свете развития идей К. Э. Циолковского. Выступления показали, что в нашей стране, как подчеркивал Сергей Павлович Королев, «научное наследство Циолковского, переданное большевистской партии и Советской власти, не хранится без движения и не воспринимается догматически, а творчески развивается и успешно продолжается советскими учеными».

Среди 140 докладов и научных сообщений, сделанных на Чтениях, с особым вниманием были выслушаны доклады академиков В. П. Глушко, В. Н. Петрова, Б. М. Кедрова, летчиков-космонавтов В. И. Севастьянова и П. Р. Поповича, докторов наук Г. С. Ветрова, Г. И. Покровского, В. П. Дадыкина, кандидата физико-математических наук Б. К. Федюшина. Конструктор первого советского жидкостного ракетного двигателя В. П. Глушко в своем докладе «К. Э. Циолковский и космонавтика» подчеркнул значение научного подвига К. Э. Циолковского, роль его трудов в развитии ракетной техники и освоении космоса.

— «Циолковский дал и обосновал величественную программу выхода человека в космос и последовательного освоения околоземного пространства, затем межпланетного, а в далеком будущем и межзвездного... По идее Циолковского, — говорил академик, — оторвавшись от Земли, человек обретет «горы хлеба и бездну могущества», овладев энергией Солнца, распоряжаясь небесными телами, как материалом для постройки орбитальных космических поселений с автономными средствами обеспечения жизнедеятельности, используя невесомость и глубокий вакуум для создания и развития космической промышленности».

Ярким подтверждением воплощения в жизнь предвидений К. Э. Циолковского об освоении космического пространства явились достижения последнего времени. О них, в частности, о создании и использовании в полете космических систем «Союз» — «Аполлон» и «Союз» — «Салют» говорили в своих докладах академик Б. Н. Петров и летчик-космонавт СССР В. И. Севастьянов.

Оживленные дискуссии развернулись на двух заседаниях симпозиума «К. Э. Циолковский и научное прогнозирование». Одно из этих заседаний было посвящено обсуждению тезиса К. Э. Циолковского «Человечество не останется вечно на Земле...» Участники симпозиума высказывали убеждение, что в 21 или 22-м веке сбудутся мечты Циолковского о заселении околосолнечного пространства.

В 1975 году все прогрессивное человечество отмечало 30-летие со дня Победы над фашистской Германией и милитаристской Японией. Заслугам советского народа в достижении этой Победы был посвящен доклад историка ракетной техники Ю. В. Бирюкова «Вклад последователей К. Э. Циолковского в победу советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.»

Участники десятых Чтений приняли Обращение к участникам Чтений 2000 года, посвященное разработке научного наследия и развитию идей К. Э. Циолковского. Оно передано на хранение в Государственный музей истории космонавтики им. К. Э. Циолковского. Его через 25 лет зачитают участники Чтений, которые, как и десятые, видимо, будут приурочены ко дню рождения великого ученого, указавшего человечеству дорогу в просторы Вселенной.

За большой вклад в организацию и проведение Чтений К. Э. Циолковского Калужский обком КПСС и горком КПСС наградили почетными грамотами ряд ученых-общественников. Среди награжденных председатель комитета космонавтики ДОСААФ СССР профессор О. А. Чембровский, члены бюро комитета космонавтики профессора В. В. Добронравов и Н. М. Хазен, ветеран ракетной техники профессор Е. К. Мошкин и другие.

И. МЕРКУЛОВ,
зам. председателя комитета космонавтики ДОСААФ СССР

Новые книги

СОВЕТСКИЙ НАРОД — ФРОНТУ

Мы живем в четвертом десятилетии со дня всемирно-исторической победы советского народа в Великой Отечественной войне, но события тех грозных и славных лет живы в памяти народной и интерес к ним не ослабевает с течением времени, а наоборот, становится все более острым, глубоким, всеобъемлющим. Живые участники немеркнущих подвигов повествуют людям мирного труда о пережитом, тема Великой Отечественной войны занимает по праву принадлежащее ей почетное место в литературе и искусстве, историки исследуют документы минувших событий, юные патриоты идут по следам героев.

Советская военно-историческая литература год от года обогащается новыми произведениями, преследующими благородную цель — как можно шире раскрыть истоки народного подвига в войне, показать причины всемирно-исторической победы советского народа над фашистскими захватчиками. И в этой связи хочется назвать вышедшую недавно, в год 30-летия Великой Победы, книгу доктора исторических наук А. М. Синицына «Всенародная помощь фронту». *

Автор книги показал патриотические движения советских людей в годы минувшей войны.

В пяти главах книги рассмотрены такие вопросы, как создание добровольческих народных формирований, финансовая и материальная помощь патриотов фронту, забота народа о раненых воинах и инвалидах войны, забота тружеников тыла о семьях фронтовиков и детях, оставшихся без родителей. В каждом разделе книги — много интересных и убедительных фактов, документов, цифровых данных, приведены имена патриотов, бескорыстно и самоотверженно помогавших фронтовикам во имя достижения желанной победы.

Для авиационного читателя большой интерес представят разделы, посвященные деятельности советских патриотов — членов оборонного общества Осоавиахим в период войны, а также сбору добровольных взносов на постройку боевых самолетов и формирование эскадрилий.

Война требовала непрерывной подготовки резервов, обучения военному делу всего населения и эту важную задачу успешно решило добровольное общество Осоавиахим. Фронт получил много военных специалистов, а население тыловых сел и городов — необходимые знания и навыки по противовоздушной обороне.

Организации Осоавиахима в 1940 году насчитывали в своих рядах 13 миллионов человек. К началу 1941 года они подготовили около 400 тысяч различных военных специалистов, в том числе летчиков, планеристов, парашютистов, авиамехаников.

В первый же день войны Президиум Центрального совета Осоавиахима принял специальное постановление о переводе всех организаций Общества в состояние полной боевой готовности для выполнения любых заданий партийных и советских органов и военного командования. Этот и ряд других документов четко определили содержание и цели работы организаций Общества в период развернувшейся войны. И они сделали многое в мобилизации советских людей на отпор врагу, для оказания всемерной помощи фронту и тылу страны, ставшей единым боевым лагерем.

В книге «Всенародная помощь фронту» собраны различные материалы, отражающие многогранную деятельность оборонного Общества в годы минувшей войны. Автор проанализировал, в частности, изменения, произошедшие в ходе войны в численном составе Общества. В 1941 году ушло в армию 8130 тысяч членов Осоавиахима, а всего за годы войны Общество проводило на фронт более 15 миллионов человек. Однако, численность его росла и к концу войны в нем было 15 млн. 690 тыс. человек, а число организаций по сравнению с 1941 годом увеличилось почти в два раза. Все это — наглядное свидетельство высокой активности работы комитетов Осоавиахима, широкой популярности оборонного Общества среди трудящихся масс.

Автор убедительно раскрыл существо огромной работы, проведенной в Осоавиахиме в обучении основной массы гражданского населения противовоздушной и противохимической обороне. Это позволило значительно сократить потери в тылу от налетов вражеской авиации. Примечательные цифры: в городах и селах страны осоавиахимовцы потушили свыше миллиона зажигательных бомб, ликвидировали десятки тысяч очагов пожаров.

Награждение оборонного Общества орденом Красного Знамени явилось признанием его больших заслуг в укреплении военного могущества нашей Отчизны, его многогранной военно-патриотической деятельности в годы минувшей войны.

Многие патриотические начинания трудящихся, родившиеся в период войны во имя разгрома врага, явились предметом исследования и обобщения автора книги.

В труднейший период войны, когда немецко-фашистские полчища рвались к столице нашей Родины — Москве, на многих предприятиях, в учреждениях, колхозах трудящиеся стали вносить личные сбережения на строительство танковых колонн и эскадрилий боевых самолетов. Во второй половине сентября 1941 года комсомольцы Омска объявили сбор средств на строительство эскадрильи боевых самолетов «Омский комсомолец». Через месяц молодежь Новосибирской области развернула движение по сбору средств на создание эскадрильи «Новосибирский комсомолец». Это были первые ласточки, возвестившие начало подлинно массовому патриотическому движению.

В ноябре 1941 года трудящиеся Хабаровского края решили в кратчайший срок собрать деньги и построить для летчиков Западного фронта звено бомбардировщиков. Денег было собрано не на одно звено, а на четыре. Бомбардировщики построили досрочно, и 21 декабря 1941 года их вручили боевым экипажам с наказом бесстрашно разить врага.

Во второй половине декабря 1941 года трудящиеся Киргизии внесли большую сумму денег на строительство авиаэскадрильи «Солнечный Киргизстан». Вскоре поступили деньги на создание еще одной авиационной эскадрильи — «Кировский колхозник». В Пензенской области инициаторами сбора средств на создание эскадрилий боевых самолетов-истребителей явились колхозники сельхозартели «Трактор» Терновского района. По их почину трудящиеся Пензенской области менее чем за три недели внесли 14 миллионов рублей из личных сбережений на строительство восьми эскадрилий. В канун XXV годовщины Великого Октября боевые самолеты, построенные на личные средства трудящихся Пензенской области, были переданы летчикам Сталинградского фронта.

В конце 1942 года саратовский колхозник Ферапонт Головатый внес на строительство самолета из личных сбережений 100 тысяч рублей. В печати было обнародовано письмо Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина, выразившего от имени Вооруженных Сил благодарность Ф. П. Головатому за этот патриотический поступок.

Почин Головатого был поддержан многими колхозниками. Только в Саратовской области уже к 15 января 1943 года 43 человека внесли на создание боевой техники по 100 тысяч и более рублей, а к апрелю 1943 года 274 сельских труженика передали Советскому государству на боевую технику 36,5 млн. рублей. Крупные суммы внесли также труженики предприятий, артисты, писатели, художники.

Внушительным был вклад трудящихся страны на строительство боевой техники: за годы войны от советских патриотов поступило около 24 млрд. рублей. Помимо денег поступило много платины, золота, серебра, драгоценностей. Десятки тысяч единиц боевой техники, в том числе самолетов, были построены на средства трудящихся и направлены в действующую армию.

Никогда не забудет человечество великого подвига советского народа в битве с фашизмом, в защите первого в мире государства рабочих и крестьян. Воспитание советских людей на боевых и трудовых подвигах народа партия считает важнейшей задачей нашего времени. Этой цели служит книга «Всенародная помощь фронту», представляющая большой интерес для массового читателя.

Г. МИХАЙЛОВ

---

* А. М. Синицын. «Всенародная помощь фронту». О патриотических движениях советского народа в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Военное Издательство Министерства обороны СССР. Москва, 1975 г. 339 стр. 78 коп.

30 лет Великой Победы



Эти несколько снимков сделаны на Всесоюзной художественной выставке «30 лет Великой Победы». На ней были представлены работы художников и журналистов, кинематографистов и мастеров фотографии, архитекторов и композиторов. Выставка стала праздником искусства, сражавшегося в дни войны и славящего подвиг народа в дни мира.

Издания военных лет — книги-бойцы, стихи-солдаты. Песни, помогавшие побеждать врага, бесценные кадры кинохроники, фотографии, запечатлевшие мгновения самой Истории.

РЯЗАНОВ. **Десант.**

ПОДВИГУ НАРОДНОМУ...



БЕМБЕЛЬ. **Гастелло.**



КОЙМЕН. **Командир «Антея».**

«Казалось бы, — говорил в 1942 году А. Н. Толстой, — искусство во время войны должно понизить свое качество, упроститься, а то и замолчать. Нет. Воюющий советский народ находит в себе все больше и больше нравственных сил в кровавой и упорной борьбе... Советское искусство в дни войны становится голосом героической души народа». Оно остается им и сегодня.



ДЕЙНЕКА. **В день подписания декларации.**



РОМАНОВА. **Жаворонок.**

АНИКУШИН. **Блокада.**



НАРИМАНБЕКОВ. **Истребители.**



Читатель спрашивает — редакция отвечает



Дорогая редакция!

Расскажите, пожалуйста, на страницах журнала об авиационной охране лесов, о работе парашютно-пожарных команд, условиях работы, снаряжении и посоветуйте, куда обращаться, чтобы стать парашютистом-пожарным.

А. НАЗАРЕНКО

г. Кролевец, Сумская обл.

На вопросы читателя А. Назаренко мы попросили ответить командира группы парашютно-десантной службы Центральной авиабазы Министерства лесного хозяйства Российской Федерации Бориса Семеновича ХИБАРИНА.

Каждый день самолеты и вертолеты с авиапожарными командами на борту патрулируют над таежными лесными массивами. И в то утро, как обычно, улетел в очередной дозор Ан-2. Экипажу поручено вести наблюдение на территории Олекминского района Якутской АССР.

Под крылом — тайга. Вдруг второй пилот вдали слева увидел полоску дыма. Самолет сразу изменил курс. В эфир полетела радиограмма: «В урочище Бес-Кюель пожар! Летим туда... Координаты...». Сигнал о бедствии приняло оперативное отделение. Отсюда сразу запросили о положении.

— Огонь охватил опушку леса, идет вверх по склону горы. Принимаю решение высадить парашютный десант, — докладывает инструктор парашютно-пожарной команды В. Ларин.

Ан-2 некоторое время кружил в районе пожара, ища подходящую площадку для приземления парашютистов. Но вокруг сколько глаз видит — тайга. Ни единой просеки, малейшей поляночки. Значит, придется прыгать прямо в лес. Это не страшит парашютистов — не в первый раз они будут приземляться на деревья. Все члены команды надели специальные защитные костюмы, маски, парашюты. Первыми отделяются самые опытные — инструкторы Ю. Сушков, А. Хисамутдинов. Снова заход. Прыгают остальные. Сбрасывают на землю контейнеры со взрывчаткой, снаряжением. Вскоре на помощь восьмерке отважных прибыло еще 29 парашютистов. Схватка с огнем продолжалась не один час, и люди победили. Пятнадцать человек, особо отличившиеся на пожаре, награждены Почетными грамотами и ценными подарками. Среди них В. Ларин, Ю. Сушков, А. Хисамутдинов, А. Половинкин, Д. Григорьев, М. Сорокин, В. Люлин.

В Хабаровском крае в верховьях реки Коппи пожар охватил около 5 гектаров тайги. Двенадцать парашютистов-пожарных вступили в единоборство с огнем и одержали победу. За самоотверженный труд приказом Министра лесного хозяйства А. Зверева Почетными грамотами и ценными подарками награждены старший инструктор-парашютист пожарной службы И. Бахмутов, инструкторы парашютно-пожарных групп В. Рогожин и Г. Котов, парашютисты В. Андрианов, С. Исмангулов, М. Крутаков, В. Воякин, И. Курдюков, В. Лебедев, Б. Масолов и Б. Немогу.

Благодаря отличной выучке, смелым действиям десантников-пожарных разных отделений быстро ликвидированы десятки пожаров.

Среди парашютистов и инструкторов авиабаз большинство бывших воинов-десантников, воспитанников аэроклубов ДОСААФ. Чаще всего это люди, влюбленные в природу, жаждущие побывать в самих отдаленных таежных лесах, всегда готовые охранять государственное богатство.

Более 25 лет работает в авиапожарной службе бывший десантник, старший лейтенант запаса Михаил Копылов. За это время он подготовил сотни парашютистов. Часто вместе со своими воспитанниками он вступал в схватку с огнем в сибирской тайге, учил молодежь пожарному делу. Не оставил Михаил Васильевич и парашютного спорта — он судья всесоюзной категории. За большие заслуги в охране лесов от пожаров М. Копылов награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Большой путь от рядового парашютиста до руководителя авиапожарной службы прошел старшина — десантник Иван Данилович Добрый. При его непосредственном руководстве потушены сотни пожаров в Дальневосточной тайге. За мужество и отвагу, проявленную во время ликвидации пожаров, И. Добрый награжден орденом Трудового Красного Знамени и медалью «За отвагу на пожаре».

Иннокентий Федосеевич Щепин — мастер спорта, возглавляет парашютно-пожарную службу авиалесоохраны в Забайкалье. На его счету более тысячи прыжков.

При авиабазах работают трехмесячные курсы. На них зачисляются в первую очередь спортсмены-парашютисты ДОСААФ и лица, прошедшие парашютную службу в армии. Каждый из поступающих проходит медицинскую комиссию. Во время обучения слушатели курсов изучают лесоводство, метеорологию, радиосвязь, а также получают квалификацию взрывника и моториста (бензопилы, мотопомпы), совершают тренировочные прыжки. Кроме того, рядовые — способные парашютисты могут повышать свою квалификацию и стать инструкторами. Вся подготовка и тренировочные прыжки проводятся в зимнее время.

Работники авиабаз носят форму государственной лесной охраны, обеспечиваются спецобмундированием и снаряжением — им выдаются демисезонные куртки, свитера, комбинезоны, сапоги, перчатки, спальные мешки, ружья — все необходимое для прыжков с парашютом и ночевок в тайге. Им предоставляется ежегодный отпуск продолжительностью до 48 рабочих дней. На работников парашютно-пожарной службы распространяется летная пенсия за выслугу лет (не менее 25 лет). При исчислении сроков выслуги один год в качестве парашютиста (инструктора) засчитывается за полтора года при условии выполнения годовой нормы прыжков (10—15) с поршневых самолетов и два года — с турбовинтовых (Ан-24).

●

Желающих стать в ряды защитников леса приглашаем в авиабазы, расположенные по следующим адресам: Дальневосточная база—680013, Хабаровск-13, ул. Павленко, 19; Забайкальская—670031, г. Улан-Уде-31, ул. Ципиканская, 63; Западно-Сибирская—630021, г. Новосибирск-21, ул. 1-я Шевцова, 83; Западно-Уральская — 614007; Пермь-7, ул. Н. Островского, 72; Красноярская — 661061, Красноярск-61, ул. Цимлянская, 35 «в»; Иркутская — 664023, г. Иркутск, 23, ул. Депутатская, 85; Северная — 163002, г. Архангельск-2, ул. Гаражная, 6 «Г»; Сыктывкарская — 167007, г. Сыктывкар-7, ул. Катаева, 22; Уральская — 625030, г. Тюмень-30, ул. Зои Космодемьянской, 43; Читинская — 672011, г. Чита-11, ул. Геодезическая, 46; Якутская — 677013, г. Якутск-13, ул. Каландарашвили, 24.

Б. ХИБАРИН, командир группы парашютно-десантной службы Центральной авиабазы

Спортсмены предлагают

ТЕЛЕЖКА ДЛЯ ПЛАНЕРА

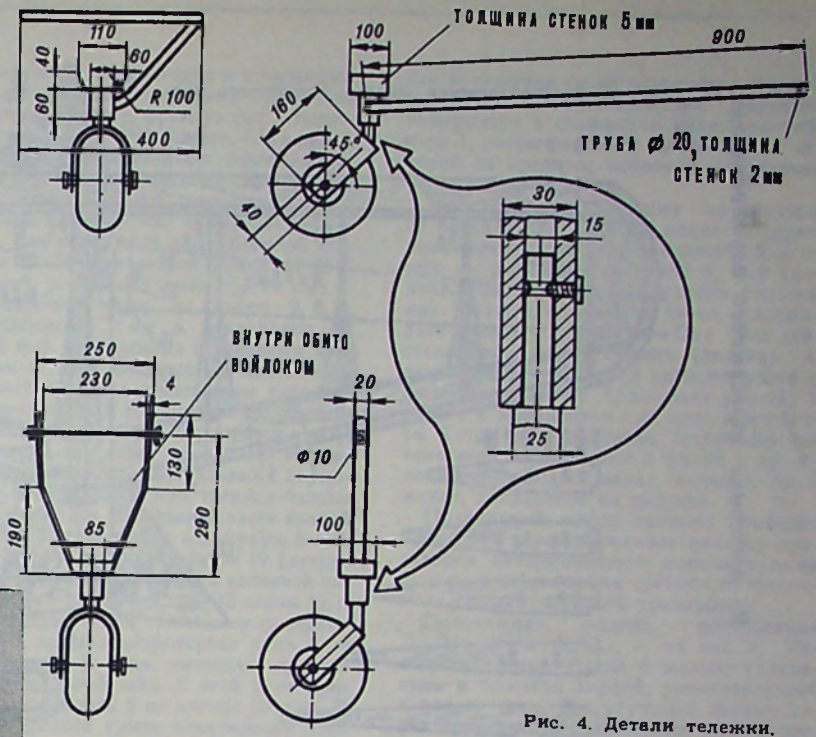


Рис. 4. Детали тележки.

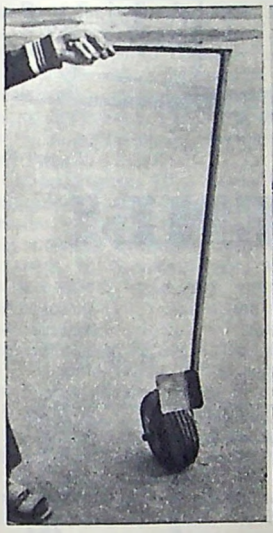


Рис. 1. Тележка для планера «Бланик».



Рис. 2. Тележка для планера «Кобра-15».

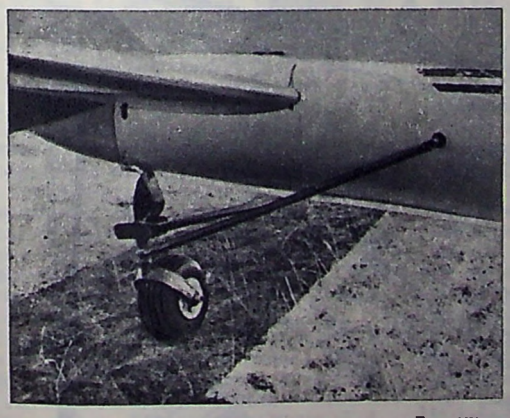


Рис. 3. Крепление тележки на планер «Бланик».

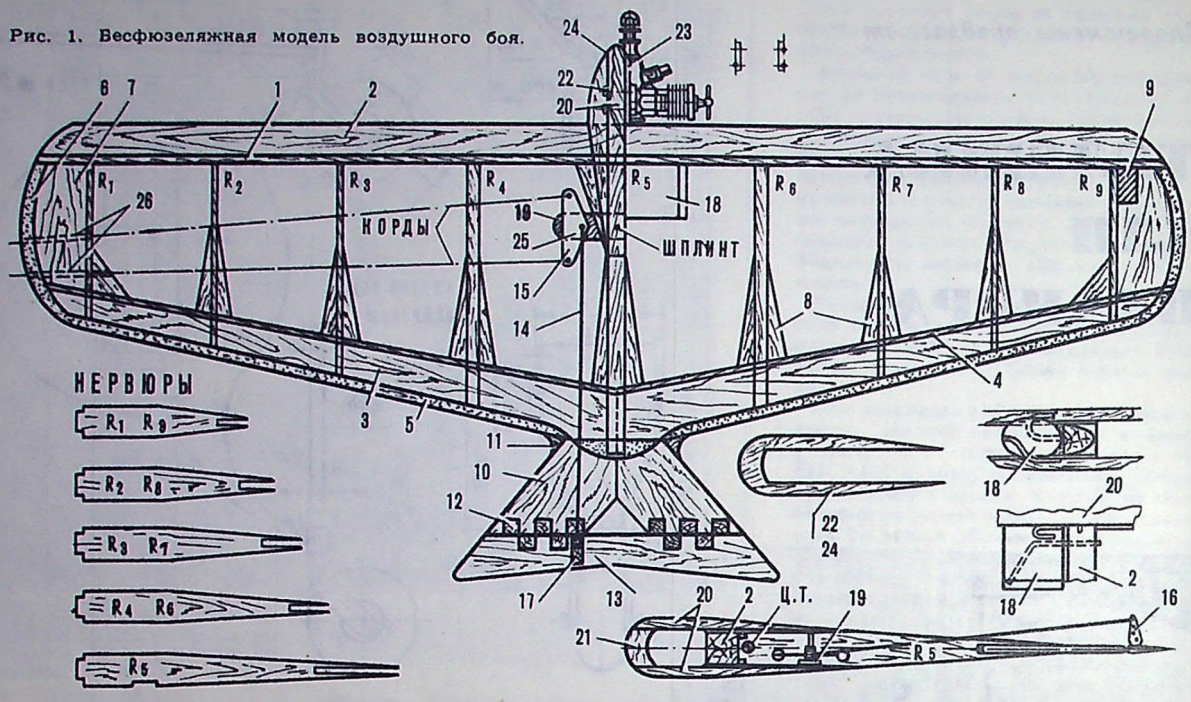
В о время транспортировки планеров на старт по твердому грунту и особенно по асфальтированным или бетонированным дорожкам довольно быстро изнашиваются костыли планеров. При резких поворотах они часто ломаются.

Для защиты костылей при транспортировке планеров «Бланик» и «Кобра-15» в Каунасском авиаспортклубе разработаны специальные одноколесные тележки. Эти тележки быстро и легко устанавливаются на планеры и снимаются с них. Они не только защищают костыли от повреждений, но и значительно облегчают передвижение планеров вручную, повышают их маневренность. Конструкция тележек ясна из прилагаемых чертежей.

Колесо тележки — хвостовое колесо от самолета Як-12. Для изготовления других деталей и узлов используются стальные трубы Ø $^3/_4$ и конструкционная сталь марки СТ.3. Общий вид тележек, установленных на планер, — на фото.

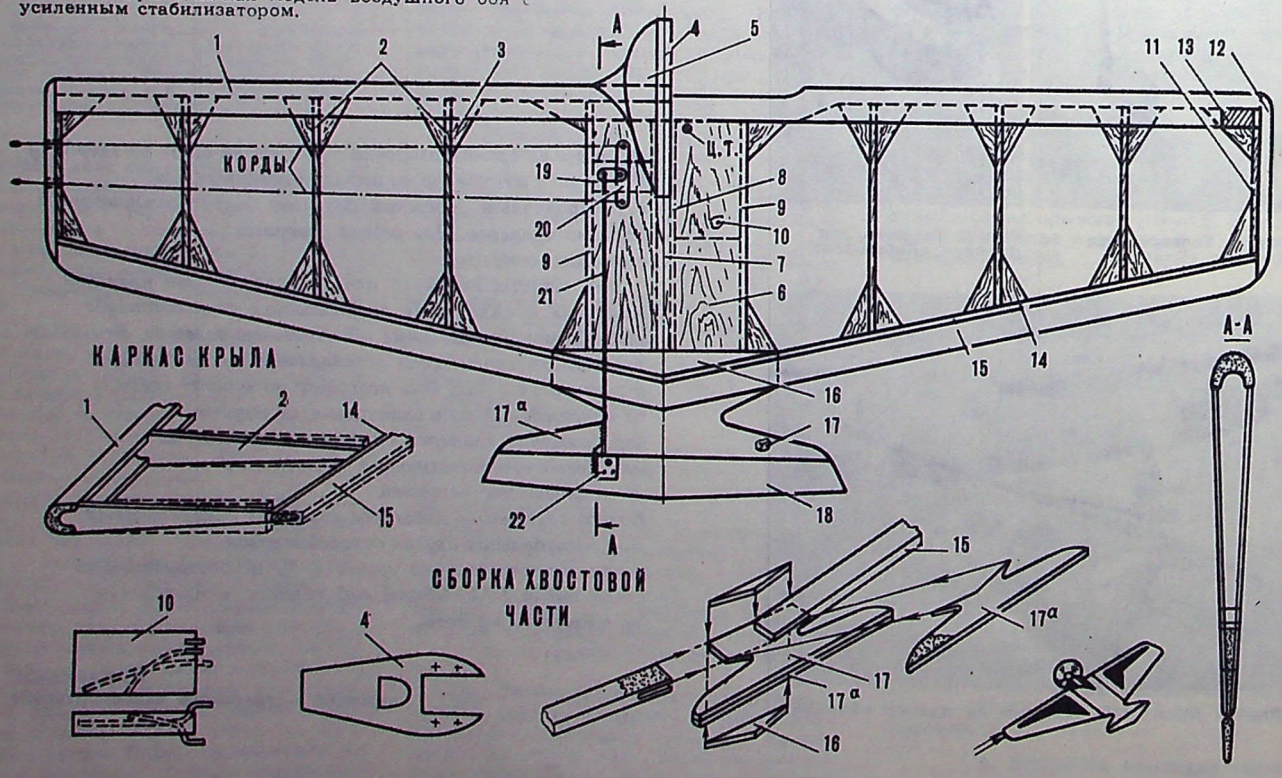
И. КАРКЛЮС,
инженер Каунасского авиаспортклуба.

Рис. 1. Бесфюзеляжная модель воздушного боя.



НЕОБЫЧНЫЕ СХЕМЫ

Рис. 2. Бесфюзеляжная модель воздушного боя с усиленным стабилизатором.



Публикуем описание моделей необычных схем и конструкций. Две из них — воздушного боя. Они не имеют фюзеляжа и киля, горизонтальное оперение крепится прямо к задней кромке крыла.

На рис. 1 — модель английского спортсмена Д. Даудесвелла. Крыло — трапециевидной формы с десятипроцентным симметричным профилем с характерной неплавной формой. Его продольный набор состоит из легкого двухполочного лонжерона 1 (полки из сосны 5×4 мм) и массивных передней и задней кромок. Передняя кромка 2 — из твердой бальзы шириной 25 мм, а задняя кромка 3 — из легкой бальзы толщиной 6 мм. Для большей жесткости она подкреплена (на клею) стенкой 4 из сосны 6×3 мм и треугольной планкой 5 из твердой бальзы или липы.

Поперечный набор из 9 нервюр R_1—R_9 из бальзы различной толщины, бальзовых законцовок 6 (шириной 8 мм) и зашивок 7 (бальза 6 мм). Нервюры R_1, R_2, R_3, R_7 и R_8 — толщиной 3 мм, R_4 и R_6 — 9,5 мм, R_9 — 6 мм, а центральная нервюра R_5 — из твердой бальзы толщиной 13 мм. Для увеличения жесткости к нервюрам и задней кромке приклеены косынки 8 (бальза 6 мм). На правой консоли — к нервюре R_9 прикреплен свинцовый груз 9.

Стабилизатор 10 и зализ 11 из бальзы толщиной 5 мм. Они крепятся к задней кромке крыла и к нервюре на эпоксидном клее. К стабилизатору нейлоновыми петлями 12 крепится руль высоты 13 — из бальзовой пластины толщиной 3 мм. Он приводится в движение тягой 14 из велосипедной спицы и качалкой 15 с длиной плеча 50 мм (дюралевая пластина). Задний конец тяги загнут и соединен с кабанчиком 16 руля высоты.

Кабанчик — из дюралевой пластины 1 мм. Он крепится к рулю двумя алюминиевыми заклепками через подкладки 17 из фанеры толщиной 1 мм (сверху и снизу руля). Вдоль продольной оси модели к крылу крепится силовая балка, на которой монтируются двигатель, бачок 18 и кронштейн управления 19. К ней же крепится нервюра R_5.

Силовая балка состоит из рамы 20, лобовика 21, обтекателя 22 и подмоторных брусьев 23. Детали 20, 21 и 22 — из твердой бальзы толщиной 13 мм, а деталь 23 — из твердого дерева или фанеры толщиной 3 мм. Между деталями 20 и 22 вклеена фанерная прокладка 24 толщиной 1 мм. Кронштейн 19 из фанеры 3 мм, через нижнюю прорезь нервюры R_5 приклеивается к раме 20 и прошплинтовывается. К кронштейну проволочной осью 25 крепится механизм управления (качалка и корды). Корды на выходе из крыла пропущены через латунные трубочки 26, вклеенные в зашивку 7 левой консоли.

Бачок из латуни — овальной формы. Он крепится эпоксидным клеем к передней кромке 2, полкам 1, раме 20 и нервюре R_5. Размах крыла модели — 910 мм. Вес — 450 г. Двигатель «Оливер Тайгер» — 2,5 см³. Обтяжка модели из нейлоновой ткани (между нервюрами R_4 и R_6) и тонкого пластика «соларфильм». Модель очень быстроходна и маневренна.

Модель аналогичной схемы с особенно коротким хвостом французских спортсменов И. Перре и Ц. Клоссе — на рис. 2. Крыло — трапециевидное, безлонжеронное с 8% симметричным плоским профилем, цельнобальзовой конструкции. Продольный набор состоит из передней кромки 1, для облегчения выдолбленной (сечение 22×20 мм), задней стенки 14 (6×3 мм). и задней кромки (6×20 мм).

Поперечный набор из нервюр 2, 8, 9, 11 толщиной 3 мм и законцовок 12 (6×6 мм), приклеенных к концевым нервюрам 11. Для жесткости, в местах соединений нервюр с продольным набором, вклеены кницы 3 толщиной 3 мм. Между корневыми нервюрами 9, сверху и снизу, вставлены (на клею) обшивки 6 толщиной 2 мм, а между центральными нервюрами 8 — вкладыш 7 из твердой бальзы толщиной 8 мм. В корневой части правой консоли крыла, между нервюрами 8 и 9, смонтирован топливный бачок 10 (латунь 0,2 мм, трубки ⌀3 мм), а в концевой части вклеен свинцовый груз 13 весом 19 г.

В передней части крыла, между нервюрами 8, вклеена подмоторная рама 4 из бука толщиной 8 мм, имеющая прорезь для передней кромки. К этой раме приклеен обтекатель 5 из мягкой бальзы. В левой консоли крыла смонтирован узел управления моделью из бобышки 19 (бук), качалки 20 (дюраль 1,5 мм), проволочной тяги 21 (⌀ 2 мм) и кронштейна 22 (нейлон).

Крыло обтянуто шелковой тканью или пластиком «соларфильм». Хвостовая часть повышенной жесткости состоит из стабилизатора 17 (толщина 2 мм), верхней и нижней его обшивок 17а и двух треугольных накладок 16. Все они из бальзы толщиной 2 мм. Руль высоты 18 крепится к стабилизатору капроновыми петлями (не показаны).

Модель рассчитана под любой из 4-х двигателей: «Супер-Тигре 15Д», «Вебра», «MVVS», «Микрон» объемом 2,5 см³. В зависимости от выбранного двигателя ее скорость — от 124 до 143 км/час, а размеры винтов: 18×15 (диаметр на шаг) — для «Супер-Тигре 15Д» и 23×12 для «Микрона». Размах крыла — 780÷800 мм.

Необычные радиоуправляемые модели планера и самолетов на рис. 3, 4, 5.

Модель планера, что на рис. 3, отличается особым посадочным устройством с применением парашюта. Оно сконструировано и испытано французскими авиамоделистами из специальной «Группы по исследованию радиоуправляемых планеров». Парашют заменяет часто применяемые на планерах крыльевые воздушные тормоза (интерцепторы), с помощью которых регулируется траектория полета, особенно перед посадкой — для наиболее точного приземления модели (в середину посадочного круга).

Парашютное устройство оказалось более эффективным (чем интерцепторы) при сильном ветре и нисходящих потоках. Оно позволяет доводить крутизну траектории до 35—45°, наиболее выгодную при скорости ветра до 30 км/час, и несмотря на сильное торможение, не вызывает потери скорости у модели, так как натяжение фалы парашюта переводит ее в пологое пикирование. Парашют помещается в сложенном виде в контейнере 1, закрытом снизу крышкой 2, к которой он крепится короткой нейлоновой ниткой длиной 12 см.

Выбрасывается парашют по команде от передатчика, которая подается сервомеханизмом (рулевой машинкой) 5, а от него — рычажной системой 6, 7, 8 (направление движения показано стрелками). Рычаг 8, подвигаясь влево, освобождает защелку 9 крышки. Она под действием эластичной стяжки (резина) 4, включенной в фалу 3 и прикрепленной к фюзеляжу в точке А, выводит крышку 2 вместе с парашютом из паза контейнера. Тогда под действием встречного потока воздуха парашют с фалой и крышкой откидываются назад, занимая положение, показанное на рисунке.

Правильный выбор времени выброса парашюта и регулирование наклона траектории заторможенной модели рулями высоты и направления требуют от спортсмена соответствующей тренировки.

Пилотажная модель, построенная Д. Платтом (США), — на рис. 4. Необычная схема крыла с малым удлинением и большой хордой, увеличивающей в полете число Re, улучшает летные характеристики модели. Кроме того, короткое и широкое крыло увеличивает ее маневренные свойства (большую скорость и легкость в управлении).

Конструкция цельнобальзовая и настолько проста, что на ее постройку потребовалось всего 8 часов. Обтяжка — из пластика «монокот», а другая такая же модель обтянута новым пластиком «экономот». Угол установки крыла — 0°. Двигатель «Супер-Тигре G60» (до 10 см³), но она лучше пилотируется с двигателем 7—8 см³. Радиоаппаратура — 4-канальная «Радио пилот космос 4».

Интересна пилотажная модель (рис. 5). Ее построили швейцарцы братья Б. и Э. Гнезенданнеры, В. Шульц и Ф. Оберле (Б. Гиезенданнер — двукратный чемпион мира). На модели крыло с изменяемой геометрией. При пилотаже корневые его части вдвигаются в надстройку средней части фюзеляжа, а угол передней стреловидности крыла увеличивается до 42°, площадь сильно уменьшается. На взлете и посадке крыло выдвигается и площадь его увеличивается. Модель оснащена мощным двигателем «Вебра-Спид». Шасси — убирающееся.

Данные модели: размах крыла l = 1200/1900 мм; длина модели — L = 1400 мм; несущая площадь $S_{нес}$ = = 58 дм²; вес G = 3800 г.

Б. КРАСЛАВСКИЙ,
судья международной категории



НЕОБЫЧНЫЕ СХЕМЫ

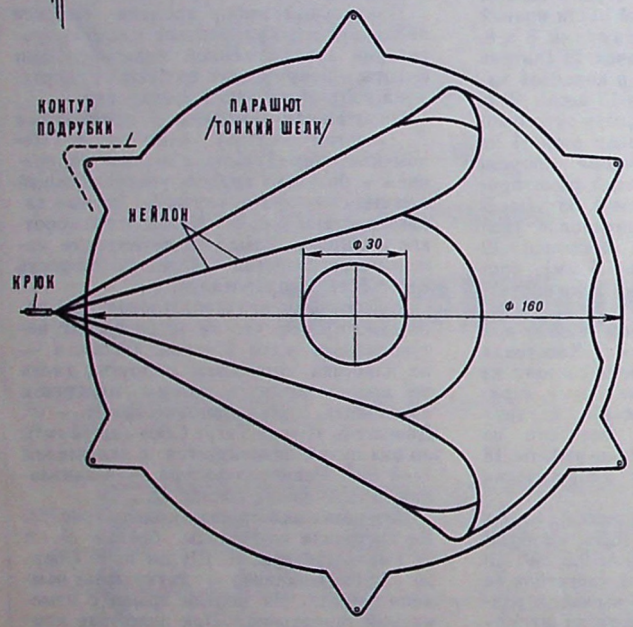
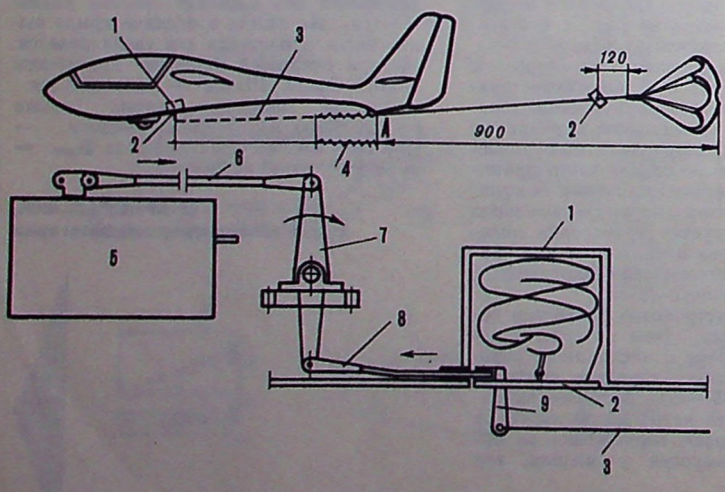


Рис. 3. Радиоуправляемая модель планера с тормозным парашютом.



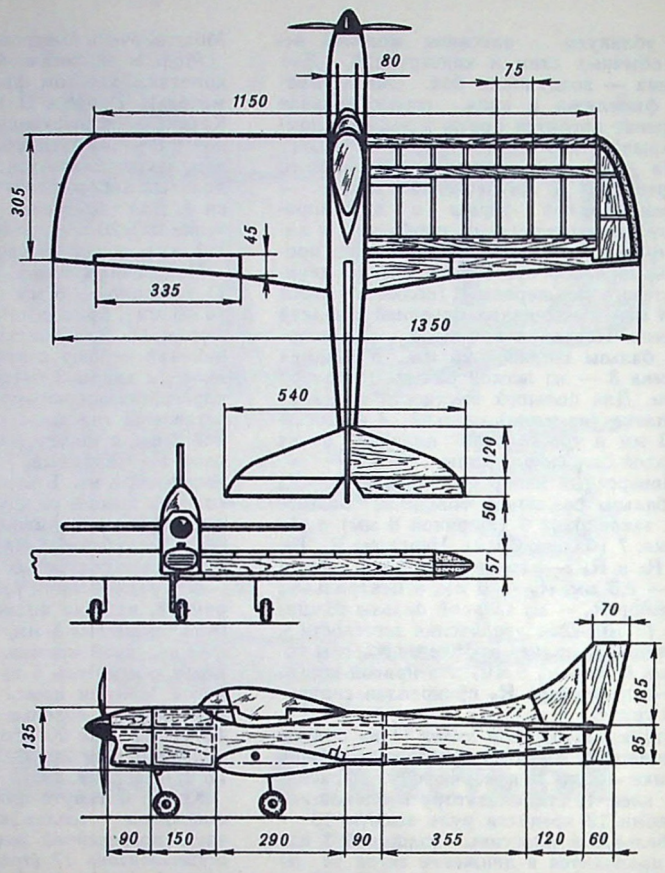
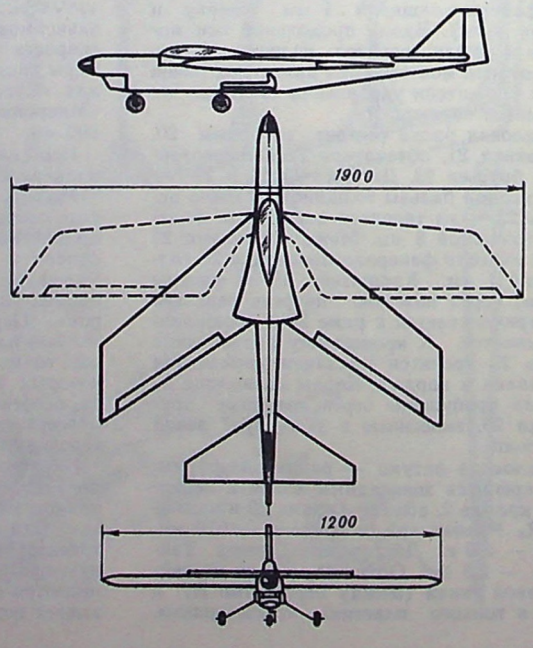


Рис. 4. Радиоуправляемая пилотажная модель.

Рис. 5. Радиоуправляемая пилотажная модель с крылом изменяемой геометрии.



КР 11/75

В помощь спортсмену

КОРДОВАЯ ПИЛОТАЖНАЯ

Модель, чертеж которой публикуется, по своим летным и эксплуатационным качествам наиболее удачная изо всех построенных мною ранее.

При создании пилотажной модели приходится решать сложные вопросы, связанные с ее устойчивостью, управляемостью и маневренностью. Под устойчивостью принято понимать способность модели сохранять режим полета и возвращаться к нему после воздействия различного рода возмущений; под управляемостью — способность отвечать соответствующими движениями на действия пилота ручкой управления; маневренность характеризуют быстрота изменения параметров движения и положения модели в пространстве.

Степень устойчивости зависит от расположения центра тяжести модели, плеча горизонтального оперения (расстояние между центром тяжести и осью шарниров руля высоты), площади горизонтального оперения и площади крыла; средней аэродинамической хорды, формы профиля крыла, а также крыла в плане. Для выбора некоторых параметров используем соотношение:

$$A = \frac{S_{г\cdot о} \cdot L_{г\cdot о}}{S \cdot b_A} \quad (1)$$

— относительный статический момент площади горизонтального оперения, где:

$S_{г\cdot о}$ — площадь горизонтального оперения,

$L_{г\cdot о}$ — расстояние между центром тяжести модели и осью шарниров руля высоты,

S — площадь крыла,

b_A — средняя аэродинамическая хорда.

Степень статической устойчивости в основном определяется расстоянием между центром тяжести и центром давления.

Хорошую управляемость модели обеспечивают: правильно подобранное передаточное отношение «ручка управления—руль», легкость хода управления и минимальный момент инерции относительно связанных осей координат, проходящих через центр тяжести, а также оптимальное соотношение площади руля со стабилизатором и площади закрылков. Все это крайне желательно учесть при проектировании модели.

Теперь о двигателе. Расчеты траектории показали, что при горизонтальном полете (вес модели 1200 г, длина корды 21,5 м, оптимальная скорость 80 км/час), минимальная тяга двигателя равна 1100 г, а максимальная примерно 2000 г. Таким образом, для четкого выполнения фигур тяговооруженность пилотажной модели

$$T = \frac{P}{G} = \frac{2000}{1200} = 1{,}67 = 1{,}7 \quad (2)$$

где T — тяговооруженность;

P — тяга двигателя;

G — вес модели.

Мощность двигателя

$$N = \frac{P \cdot V}{\eta \cdot 75} = \frac{2.22{,}5}{0{,}7 \cdot 75} = 0{,}845 \text{ л. с.} \quad (3)$$

где V — скорость модели;

η — коэффициент мощности;

N — мощность двигателя.

Двигатель должен обеспечивать необходимую глубину регулирования, то есть в определенном диапазоне изменять число оборотов. Рассмотрим, какая глубина регулирования подходит для идеальных условий пилотирования данной модели. При горизонтальном полете со скоростью 80 км/час (винт 250×150 мм), число оборотов двигателя составляет 9000 об/мин, для максимальной тяги требуется 13 000 об/мин. Имеется в виду, что двигатель эти обороты развивает сразу же при выходе модели в вертикальное положение.

Какой же основной фактор, влияющий на постоянное натяжение корды, крайне необходимое во всех точках полусферы? При недостатке мощности двигателя приходится отклонять киль и ось двигателя, увеличить расстояние между выводом корды и центром тяжести. Но это повышает сопротивление модели, что нежелательно. Целесообразнее иметь хороший двигатель и отлично отлаженную систему питания.

Рассмотрим основные параметры, влияющие на маневренность модели. Ее критерием является радиус разворота, при выполнении пилотажных фигур он равняется 1,5 м (минимальный). Каким образом получить такой радиус?

Во время разворота на модель действует центробежная и противоположно ей направленная подъемная сила. Для того, чтобы модель летела по необходимой траектории, ее подъемная сила должна равняться центробежной, то есть

$$F_{ц.б} = У, \quad (4)$$

где $F_{ц.б}$ — центробежная сила;

$У$ — подъемная сила.

$$F_{ц.б.} = \frac{mV^2}{r}$$

m — масса модели;

r — радиус разворота;

$$У = C_У \frac{\rho V^2}{2} S;$$

где: $C_У$ — коэффициент подъемной силы;

ρ — плотность воздуха;

S — площадь модели.

В формуле перегрузки подъемную силу заменим на центробежную

$$n = \frac{F_{ц.б.}}{G};$$

исходя из этого, запишем:

$$\frac{mv^2}{rG} = \frac{C_У \rho v^2 S}{2G}$$

или $$\frac{m v^2}{rmg} = \frac{C_У \rho v^2 S}{2 G}$$

Тогда формула для вычисления радиуса разворота $r = \frac{2}{C_У \rho \cdot g} \cdot \frac{G}{S}$

(в значение S площадь хвостового оперения не входит);

или $r = \frac{2}{C_У \rho g} \cdot P$; где P — нагрузка на единицу несущей площади.

Из сказанного следует: создать минимальный радиус разворота можно, уменьшив величину нагрузки и увеличив значение $C_У$ ($C_У$ определяется формой профиля крыла, равного 1,5). Снижать нагрузку — это облегчить вес модели, то есть стремиться сделать ее оптимально легкой.

Изготовление модели начинаю с крыла. Нервюры — из бальзовых пластин толщиной 4 мм, желательно с удельным весом 0,07 г/см³. Силовые нервюры облегчаются, из двух слоев миллиметровой фанеры, к ним приклепываются шариковые замки крепления шасси. Передняя кромка из целого куска бальзы с удельным весом 0,07 г/см³.

Носовая часть, две центральные нервюры до лонжерона оклеиваются миллиметровой фанерой и на них монтируется узел крепления качалки. Лонжерон из плотной бальзы, в центральной части до силовых нервюр усиливается сосновыми рейками. Крыло собирается на стапеле.

Модель склеивается пластифицированной эпоксидной смолой ЭД-5. В крыле монтируется качалка управления и по всей поверхности оно покрыто бальзовым шпоном. Шпон из древесины с удельным весом 0,06—0,07 г/см³ и толщиной 2,5 мм.

Затем делаются концевые бобышки. Бобышка внутреннего крыла облегчается добавлением 4-мм стенки, а внешнего крыла — загружается свинцом 30 г. Они приклеиваются к торцам крыла, и все крыло тщательно обрабатывается шкуркой. К задней кромке крыла монтируется кронштейн для элеронов, изготавливаются закрылки, вклеиваются петли. Торцы закрылков оклеиваются миллиметровой фанерой, задняя кромка всего крыла — целлулоидом толщиной 0,3 мм.

Постройка фюзеляжа начинается с деталей моторамы. Мотораму собираю на двигателе. К ней, для усиления носовой части, приклеиваются фанерные пластины толщиной 1 мм, затем боковины. Боко-

КР 11/75

КОРДОВАЯ ПИЛОТАЖНАЯ

вины фюзеляжа из бальзы с удельным весом 0,08 г/см³ и толщиной 5 мм в средней части с переходом в конце до 3 мм.

Для жесткости в хвостовой части фюзеляжа имеется панель. Верхняя и нижняя его части — бальзовые (0,07 г/см³). Вначале изготовляются их заготовки, которые точками приклеиваются к средней части и затем обрабатываются, а вверху приклеивается киль. Верхняя и нижняя части отделяются и долбятся, их стенки равны 4—5 мм. В середине фюзеляжа монтируются каналы охлаждения, узел крепления передней стойки (шариковый замок) и устанавливаются шпангоуты.

Стабилизатор из бальзы с удельным весом 0,07 г/см³, перед установкой на модель он должен быть полностью готов. Задняя кромка рулей оклеивается целлулоидом толщиной 0,3 мм.

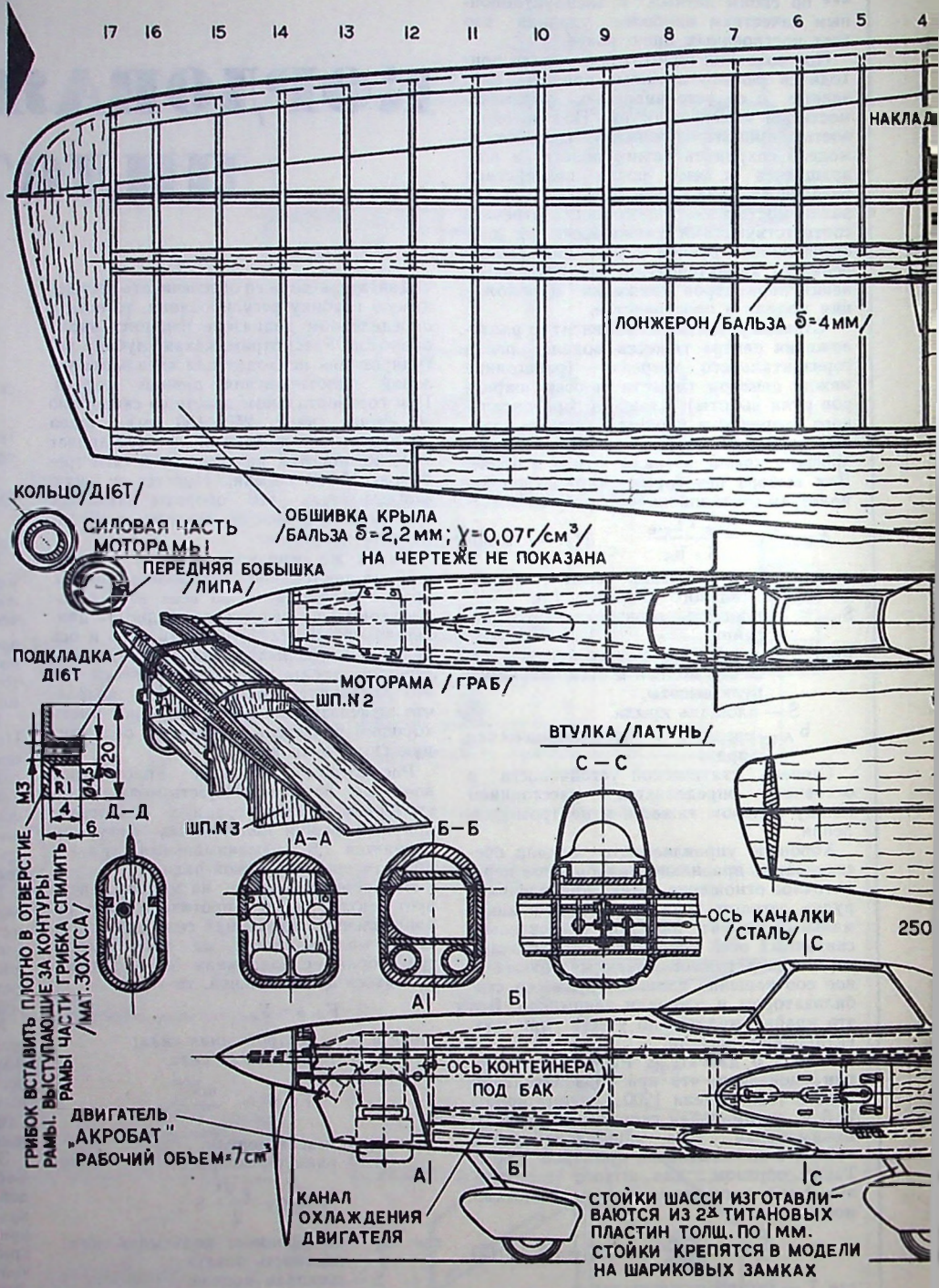
Сборка модели начинается с разметки осей хорды крыла и стабилизатора на фюзеляже. Необходимо, чтобы они были строго параллельны оси двигателя. Крыло и стабилизатор врезаются в фюзеляж, монтируется управление и после этого фюзеляж склеивается.

Далее оборудуется кабина, приклеивается фонарь. В переходных местах крыла и стабилизатора имеются зализы. Вся модель тщательно обрабатывается шкуркой.

Носовая часть фюзеляжа на эпоксидной смоле склеивается стеклотканью толщиной 0,02 мм. Вся поверхность модели покрывается тонким слоем смолы ЭД-5, после чего обрабатывается наждачной шкуркой (вес покрытия, стеклоткань и смола — 60 г). Перед нанесением нитрошпаклевки планер покрывается двумя слоями эмалита. После 10 дней, когда нитрошпаклевка хорошо просохнет, ее очищают шкуркой. Необходимо хорошо промыть поверхность модели бензином и приступить к окраске (вес нитрошпаклевки 30 г).

Моя модель окрашена синтетическими красками, которые наносятся тонким слоем. Вес краски на модели 90 г.

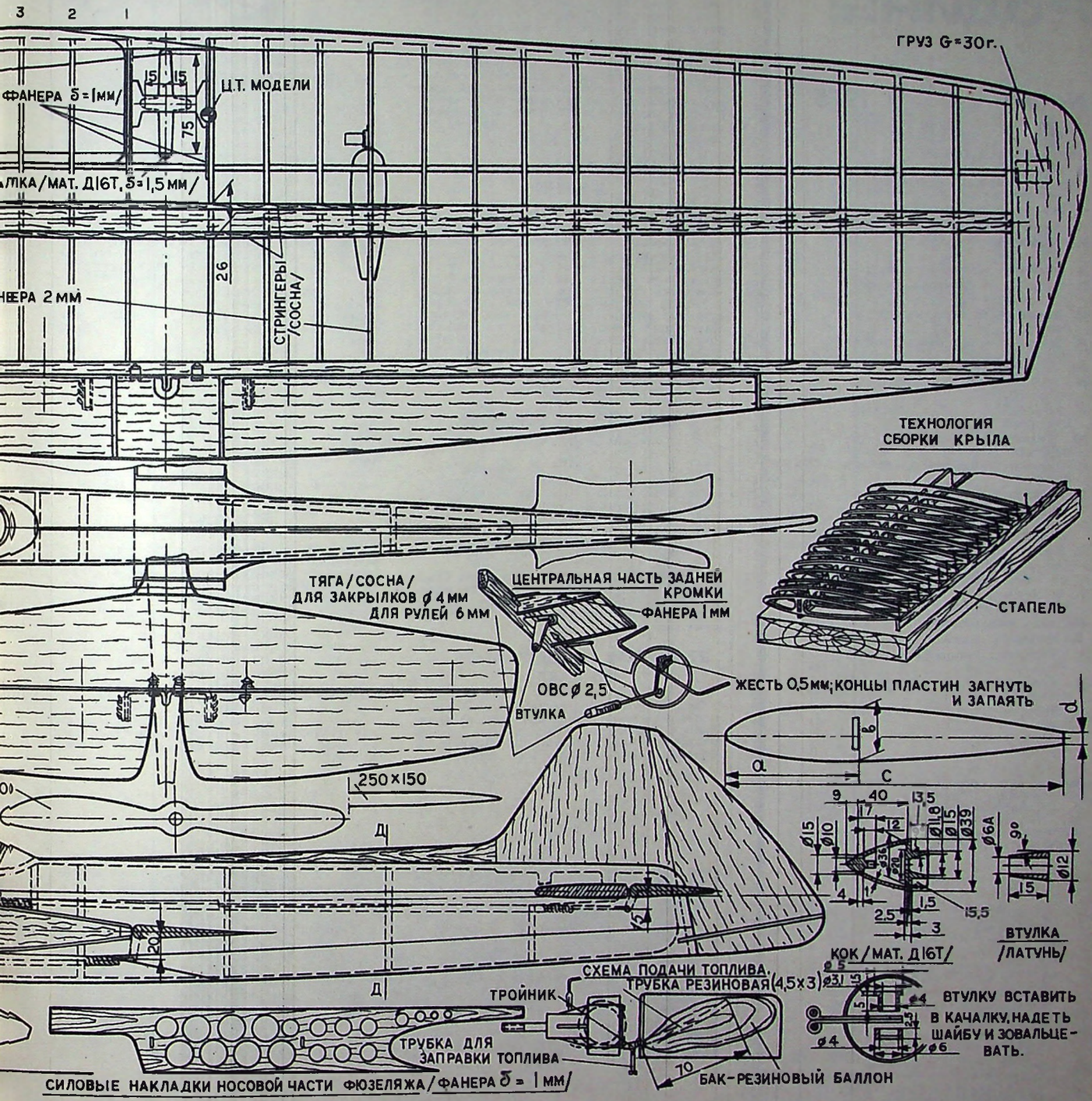
Е. ПЕТРОВ,
мастер спорта СССР
международного класса,
призер VI летней Спартакиады
Москва



ИСХОДНЫЕ КООРДИНАТЫ ДЛЯ ПОСТРОЕНИЯ ПРОФИЛЯ НЕРВЮР

№ п/п	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
C	247	247	246	245	244	242	240	238	236	233	231	228	225	221	217	212	206
a	97	96	95	94	92,5	91	90	88	86	84,5	83	81	78,6	75	73,5	70,5	68
в	40,5	39,8	39,4	38,9	38,3	37,5	37	36,1	35,2	34,6	33,5	32,6	31,7	30,4	29,3	27	26,6
d	10	9,8	9,7	9,5	9,4	9,2	9,1	8,9	8,8	8,6	8,5	8	7,5	6,5	5,5	3,5	2

КР 11/75



ВЕСОВАЯ СВОДКА ОСНОВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ МОДЕЛИ (В ГРАММАХ)

Крыло — 315, фюзеляж — 200, стабилизатор — 40, планер с креплением передней стойки шасси без зализов и капота — 610, планер законченный — 660, планер, покрытый смолой и одним слоем эмалита, — 730, планер шпаклеванный — 770, стойки шасси — 100, винтомоторная группа — 250, краска — 100. Вес модели без топлива — 1220.

★★★

Кордовая пилотажная модель Е. Петрова. Поскольку размеры на чертеже не проставлены, то для определения всех геометрических параметров крыла, фюзеляжа, оперения можно использовать размах горизонтального оперения, равный 530 мм.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 11 1975

Под знаменем Октября . . . 2
Б. Николаев. Абсолютный чемпион — ударник коммунистического труда 3
А. Жуков. Новаторы 3
Ю. Беляев. Ведущий к цели . 4
И. Шарончников. Имя на граните 6
Д. Ильенко. Военрук школы . 8
Л. Тарасов, А. Тырсин. Стартуют пилоты 9
Н. Балакин. В небе винтокрылые 12
Н. Сейткулов. Впереди спортсмены Курска 14
На ударной вахте 15
М. Лебединский. Турнир сильнейших 16
А. Хоробрых. Элла Миллер-Старшая 19
Ю. Сиротнин. Бельгия: европейская встреча кордовиков 20
Б. Васина. Вновь победили москвичи 22
Е. Гладилов. Схождение в воздухе 26
Самолеты второй мировой войны 28
Т. Борисов. Планета загадок . 30
И. Меркулов. Сегодня и завтра космонавтики 32
Г. Михайлов. Советский народ — фронту 33
Подвигу народному... 34
Б. Хибарин. Берегите лес! . 36
И. Карклюс. Тележка для планера 37
Б. Краславский. Необычные схемы 38
Е. Петров. Кордовая пилотажная 41

На 1-й стр. обложки: воспитанник оборонного Общества лейтенант А. В. Малочинский успешно овладел современным самолетом, в эскадрилье возглавляет комсомольскую организацию.

На 4-й стр. обложки: в маршрутном полете.

Фото В. СУХОДОЛЬСКОГО

РЕКОРД ЯПОНЦА

Запуск воздушных змеев в Японии очень популярен. Ежегодно, в начале лета и осенью в стране проходят соревнования по запуску воздушных змеев.

На соревнованиях в г. Фукуоке один из спортсменов Г. Кудо ухитрился запустить на одной нитке 250 змеев, которые достигли высоты 625 метров и продержались в воздухе около двух часов. Г. Кудо намеревался запустить на одной нитке 360 воздушных змеев, но ему помешал усилившийся ветер.

АВИАКАТАСТРОФА ВЕКА — В КИНО

Два с половиной года прошло с момента трагедии в Андах, при которой погиб большой пассажирский самолет. Мировая пресса в свое время широко освещала это событие и то, как отчаянно велась борьба за спасение жизней немногих уцелевших авиапассажиров.

Теперь этим страшным событиям суждено ожить, но в виде кинофильма. Известный мексиканский кинорежиссер Рене Кардона создает картину об этой авиакатастрофе. Он не отважился пригласить для съемки никого из участников катастрофы, но использует их услуги в качестве консультантов.

ВЕРТОЛЕТ НА ВЕРШИНЕ МОНБЛАНА

В августе этого года на вершине Монблана — высочайшей точке Европы (4810 м) впервые совершил посадку вертолет итальянских военно-воздушных сил.

НЕНАДЕЖНЫЕ САМОЛЕТЫ

Командование военной авиации США распорядилось о полном запрете полетов американских истребителей «Ф-111» из-за частых повреждений двигателей этих самолетов.

22 МИЛЛИОНА ДОЛЛАРОВ — НА ВЗЯТКИ

Такую сумму израсходовал в течение последних пяти лет американский авиационный концерн «Локхид» на взятки различным зарубежным чиновникам и влиятельным политическим лидерам.

АЭРО МЕСЬ

МАЛЕНЬКАЯ ЖЕРТВА БОЛЬШОГО БЮРОКРАТИЗМА

Ветеринарный врач аэропорта в Рио де Жанейро (Бразилия) был обеспокоен. Его уведомили, что на борту одного из самолетов, прибывших из Европы, находится большая лягушка. Владелец ее не обнаружен, а все пассажиры от нее отказываются. Что с ней делать?

Врач хорошо знал инструкции, касавшиеся ввоза на территорию Бразилии различных животных, но о лягушках в них не упоминалось. Как поступить в таком случае: прикончить лягушку, подвергнуть карантину или выпустить на волю? Врач обратился в Министерство сельского хозяйства. Создали специальную комиссию, чтобы внести в существующую инструкцию необходимые дополнения. Пока комиссия заседала, лягушка сама разрешила проблему: она подохла!

ПЕРВЫЙ И ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ

Трагично завершился для трех американских авиаконструкторов-любителей первый полет на построенном ими самолете. Вскоре после взлета в моторе их машины возникли неполадки и самолет свалился на землю. Все трое погибли.

ЛОВУШКА

Сентябрьским вечером, когда повсюду уже зажглись огни, молодой пилот, недавно начавший самостоятельные полеты, следовал в самолете за своим инструктором, летевшим впереди. Произошло это в небе Дуайта (штат Иллинойс, США).

Оба, и молодой пилот и его инструктор-летчица, пролетали над территорией местной тюрьмы, которая была ярко освещена фонарями и прожекторами. Летчики приняли тюрьму за родной аэродром и, не раздумывая, совершили посадку. Свою ошибку они обнаружили только когда их самолеты были уже на земле. Временные узники вернулись из тюрьмы обычным для себя путем — воздушным.

НАПОМИНАЕМ

Подписка на журнал «Крылья Родины» принимается без всяких ограничений с любого месяца.

Подписная плата за год — 3 р. 60 коп., за 6 месяцев — 1 р. 80 коп.

Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

107066. Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-66-96, 261-66-08, 261-66-35, 261-73-07

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

Художественный редактор Л. Шарапова. Корректор М. Ромашова.
Издательство ДОСААФ

Сдано в производство 2.9.75 г. Подписано в печать 15.10.75 г. 60×90¹/₈ б. л. 5,5 п. л. Г-72135 Тираж 70 000 экз. Зак. 3251. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

	1	2	3	4	5	6
А	Sc	Eu	Tc	Po	Rb	Ac
Б	La	Sb	No	Zr	Sn	Ir
В	Li	As	Si	Pt	Ru	Tb
Г	Dy	Nd	Re	Cu	Fe	Pd
А	Mn	Ra	At	Am	Te	Sc
Е	Nb	Pu	Ni	Au	Kr	Md
З	Ta	Cs	Ne	Kr	As	Cf
И	He	Cm	As	Rn	V	Np



А 2	А 3	А 4	А 5	А 6	А 1	Б 5	В 1	В 2	Б 3
Б 4	Б 5	Б 6	В 1	В 3	В 4	В 5	В 2	Б 6	Г 1
Г 2	Г 3	Г 4	А 2	Г 5	Г 6	Б 3	А 1	А 2	В 6
А 3	А 5	А 4	Б 3	А 6	Е 1	Е 1	В 2	В 6	Е 3
Е 2	В 3	Е 3	Е 4	Е 5	Е 6	З 2	З 1	З 5	З 4
З 6	И 1	И 4	И 5	В 2	З 5	А 1	И 6	Б 2	Б 6
Б 3	И 2	В 1	Е 2	З 2	Е 5	Г 2	Б 5	Г 4	Г 6
Б 1	З 5	А 1	В 4	А 2	А 4	З 1	А 2	А 2	В 2
А 2	З 2	И 3	З 2	Г 3	А 1	А 4	А 2	А 1	А 1
			А 2	В 3	А 3	А 2			

С ПОМОЩЬЮ ТАБЛИЦЫ МЕНДЕЛЕЕВА

С помощью названий химических элементов периодической системы Д. И. Менделеева прочтите зашифрованные здесь стихотворные строки.

Составил А. Станевич

Хабаровск

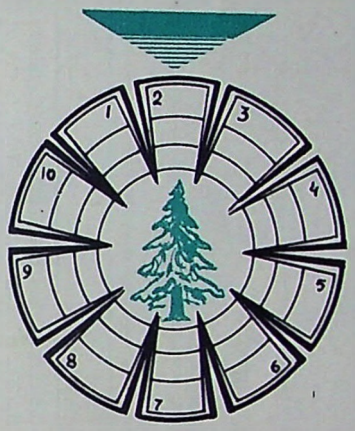


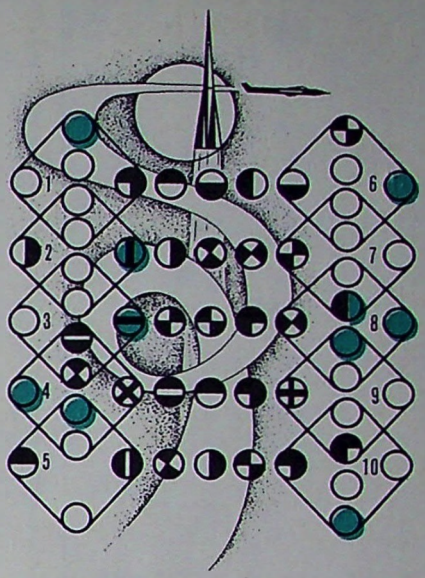
ДЕСЯТЬ СЛОВ

1. Устройство для установки пулемета на самолете. 2. Чертеж поперечного сечения фюзеляжа. 3. Приборная доска. 4. Уменьшенная копия самолета. 5. Часть лопасти винта. 6. Форменная одежда. 7. Звезда бета созвездия Орион. 8. Многожильный провод в защитной изоляции. 9. Метеорологическое явление. 10. Металл.

Составил В. ШЕСТАКОВ

Архангельск





КРИПТОГРАММА-ГОЛОВОЛОМКА

Правильно вписав ключевые слова (по направлению часовой стрелки), вы прочтете строки из песни о космонавтах.

1. Звезда в созвездии Кит. 2, 5, 10 — созвездия северного полушария. 3, 8 — экваториальные созвездия. 4, 7, 9 — созвездия южного полушария. 6 — звезда в созвездии Пегас.

Составил А. ДАНИЛОВ

Белая Калитва, Ростовской обл.

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 9)

«РАСШИФРУЙТЕ»

В секторах круга — знаки планет Солнечной системы:

☿ — Меркурий,
♀ — Венера,
♁ — Земля,
♂ — Марс,
♃ — Юпитер,
♄ — Сатурн,
♅ — Уран,
♆ — Нептун,
♇ — Плутон.

Над знаками расположены буквы. Начиная с планеты Меркурий читайте по кругу, по одной букве: «Да здравствуют герои-космонавты и их поднявший труженик-народ!»

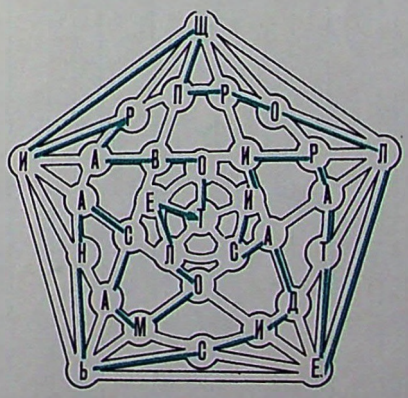
(См. «Крылья Родины» № 10)

ТОПОГРАФИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА

«Мы — народ крылатый, славою богаты».

Движение нужно начать от знака «Аэродром». Около каждого знака расположены цифры, они указывают, которую букву в слове нужно взять. При движении с интервалом в 20° используем первую цифру, при движении с интервалом в 40° — вторую, кроме знаков «Юрта» и «Радиостанция». Букву из слова «юрта» нужно взять при движении с интервалом в 40°.

НЕПЕРЕСЕКАЮЩИЕСЯ ЛИНИИ



ЗАДАЧА-ШИФРОГРАММА

Восход. Восток. Венера. Вертикаль. Луна. Луноход. Марс. Молния. Метеор. Полет. Протон. Прогноз. Союз. Салют. Спутник.

Буква показывает, из какого «отсека» нужно брать слово, первая цифра — какое слово, а вторая цифра — которую букву из этого слова. «Слава покорителям космоса!»

МЕНЯЯ БУКВУ

Дева. Лев. Луна. Овен. Лира. Рак. В горизонтальном ряду — Венера.

ВЕДЬ	НЕМО	ЖЕТ	ЖЕБЫ	ТЬНИК	ЕМПР	ОЧТЕ
НАВС	ЯКНИ	ГАПР	ИРОД	ЬЮТН	АЧАЛ	АДОК
ОНЦА	ВОТЦ	ЕЛЬ	БЫТ	ИЯЧ	ИТАТ	ЬЁК
АКМО	ЖНЮБ	ОЛЬ	ШЕП	РОЧ	ИТАТ	ЬКАК
МОЖН	ОДАЛ	ЬШЕ	ЧЕМ	ЬОЛ	ЬШЕЛ	ЕРЕВ
ЁРТЫ	ВАЕМ	СТРА	НИЦТ	ЕМОН	АИНТ	ЕРЕС
НЕЕ	ИОТ	РАД	НЕЕ	ДЛЯ	ВСЕ	ГОЧ
УВС	ТВУ	ЮЩЕ	ГОИ	МЫС	ЛЯЩ	ЕГО

СЛОВА ЦИОЛКОВСКОГО

Индекс
70450

Цена
30 коп.



XXV съезду КПСС — достойную встречу

ШТУРМУЯ РЕКОРДЫ

(См. стр. 11)



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ДЕКАБРЬ • 12 • 1975

ЧЕМПИОНЫ VI СПАРТАКИАДЫ НАРОДОВ СССР





В № 11 нашего журнала опубликованы снимки абсолютных чемпионов VI Спартакиады народов СССР, победителей различных соревнований. В этом номере продолжаем публикацию снимков чемпионов 1975 года.

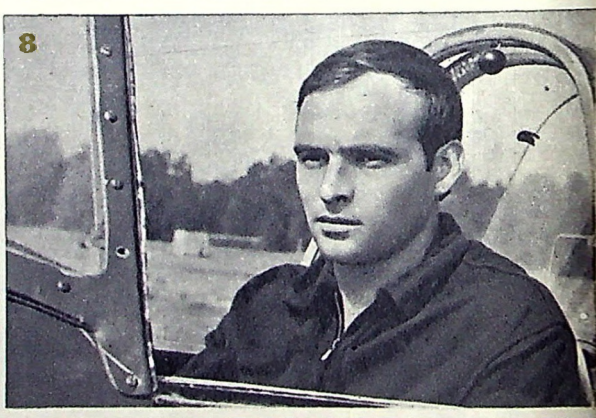






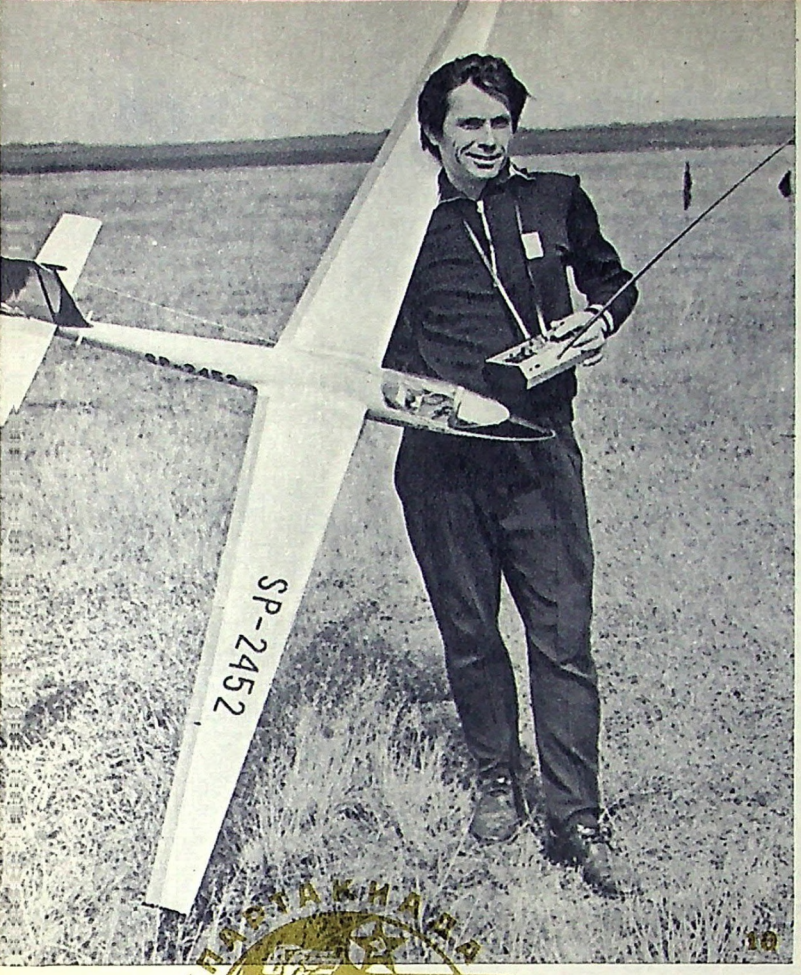






1. Вертолетчики В. Якушева и В. Попов (Москва).
2. Летчица Л. Комарова (Москва).
3. Планерист Л. Васьков (Орджоникидзе).
4. Летчица Г. Лукьянова (Ессентуки).
5. Планерист Л. Пархомцев (Краснодар).
6. Летчик В. Козодаев (Тамбов).
7. Вертолетчик А. Капралов (Владимир)
8. Летчик Р. Алексеюс (Литовская ССР).
9. Авиамоделист В. Клименко (Дубна)— таймерные модели.
10. Авиамоделист Л. Алдошин (Казань) — радиоуправляемые модели-копии планеров.
11. Авиамоделист Б. Туманов (Московская область) — скоростные модели.
12. Парашютистка, чемпионка Спартакиады и СССР по прыжкам на точность приземления А. Семенова (Москва).
13. Парашютист, чемпион Спартакиады и СССР по прыжкам на точность приземления С. Песнячевский (Москва).
4. Авиамоделист В. Мякинин (Дубна) — радиомодели самолетов.
15. Парашютисты, чемпионы по групповым комбинированным прыжкам (слева направо) В. Приходько, И. Павлюк, В. Гнетнев, В. Богданов (Туркменская ССР).





10



11



12



13



14



15

Фото Б. ВАСИНОЙ,
Н. КОЗЫРЕВА,
В. ТИМОФЕЕВА.

НА ПРЕДСЪЕЗДОВСКОЙ ВАХТЕ

«ТЕБЕ, РОДНАЯ ПАРТИЯ!» — рапортуют советские люди о своих свершениях на финише девятой пятилетки. Свои достижения на фронтах социалистического строительства они посвящают XXV съезду Коммунистической партии Советского Союза. По инициативе передовых коллективов встав на предсъездовскую ударную трудовую вахту, труженики промышленных предприятий, новостроек, колхозов, совхозов, учебных заведений, представители науки, культуры и искусства добились больших успехов в решении задач, поставленных Коммунистической партией и Советским правительством.

Победные рапорты поступают из всех уголков необъятной нашей Родины. «Енисей — перекрыт! — доложили строители Саяно-Шушенской ГЭС. — Величайшая в мире река пошла по рукотворному руслу». «Есть мост через Амур!» — рапортуют творцы Байкало-Амурской магистрали. «Пятилетний план выполнен досрочно!» — сообщили в сентябре рабочие электрометаллургического завода «Электросталь» имени Тевосляна, Химического комбината г. Щекина и многих других промышленных предприятий. «Планы по продаже государству хлеба выполнены!» — доложили труженики сельского хозяйства Кировской, Житомирской, Калининской, Черниговской и других областей. Поток рапортов нарастает. Вся страна охвачена единым патриотическим порывом — встретить съезд партии новыми победами коммунистического строительства.

Свидетельством творческого гения советского народа на завершающем этапе девятой пятилетки явилась новая выдающаяся победа в космосе — создание двух искусственных спутников Венеры, мягкая посадка двух спускаемых аппаратов, передавших уникальные изображения поверхности «утренней звезды». Весь мир горячо приветствовал это замечательное достижение нашей Родины, ярко демонстрирующее ее технико-экономический и социальный прогресс, колоссальный рост духовной культуры народа.

Успешный полет автоматических станций «Венера-9» и «Венера-10» — большая победа советской науки и техники, крупный вклад в мировую науку, имеющий важное значение для всего человечества. Нами вписана еще одна славная страница в историю освоения космического пространства.

Центральный комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР горячо поздравили ученых, конструкторов, инженеров, техников, рабочих, все коллективы и организации, принимавшие участие в создании автоматических межпланетных станций «Венера-9» и «Венера-10», а также в запуске и осуществлении программы их полета, пожелали им дальнейших творческих успехов на благо нашего народа. «Осуществление качественно нового этапа в исследовании планеты Венера, — говорится в приветствии ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР, — наглядно демонстрирует большие возможности автоматических аппаратов в решении многообразных и ответственных задач освоения космического пространства, является замечательным свидетельством научно-технического прогресса нашей Родины, творческого энтузиазма советского народа, встречающего трудовыми свершениями XXV съезд Коммунистической партии Советского Союза».

Завершающий год девятой пятилетки в области освоения космического пространства был ознаменован многими выдающимися свершениями. На околоземную орбиту был выведен очередной спутник связи «Молния-3», оборудованный аппаратурой для обеспечения дальней телефонно-телеграфной связи. На станции «Салют-4» успешно работали два космических экипажа, внесших огромный вклад в землеведение. Важной вехой в развитии международного сотрудничества в освоении космоса стал совместный полет кораблей «Союз» и «Аполлон». Достигнуты успехи в сотрудничестве социалистических стран в рамках программы «Интеркосмос». Укрепились наши связи с Францией, Индией и другими странами в области освоения космического пространства в интересах народов. Полет двух советских станций к Венере привлек к себе внимание всего мира. Таковы зримые результаты претворения в жизнь принятых XXIV съездом КПСС решений по освоению космического пространства во имя прогресса и счастья человечества.

В едином строю вместе со всем советским народом несут предсъездовскую вахту коллективы учебно-спортивных организаций ДОСААФ, авиационные спортсмены, вся многомиллионная масса членов Краснознаменного оборонного Общества. С чувством высокой ответственности за выполнение своего патриотического долга воплощают они в жизнь высокие социалистические обязательства, взятые под девизом «XXV съезду КПСС — достойную встречу». Горячо одобрив Постановление ЦК КПСС «О социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС», следуя примеру инициаторов предсъездовского соревнования среди первичных организаций Краснознаменного оборонного Общества — коллективов ДОСААФ завода имени Ленинского комсомола г. Комсомольска-на-Амуре, колхоза «Дружба» Донецкой области, Ульяновского аэроклуба и Таганрогской образцовой автомобильной школы ДОСААФ, миллионы членов Общества взяли на себя повышенные обязательства и с честью их выполняют. Ленинские принципы соревнования — гласность, сравнимость, повторение передового опыта — успешно внедряются в жизнь. Это привело к новому подъему военно-патриотической и оборонно-массовой работы во многих организациях ДОСААФ.

Выполняя указания Центрального Комитета Коммунистической партии о том, чтобы сделать оборонное Общество еще более массовой организацией, охватывающей почти все взрослое население или, по крайней мере его значительное большинство, комитеты ДОСААФ, первичные организации многое сделали для обеспечения роста численности рядов Общества, увеличения его вклада в общенародную борьбу за укрепление экономического и оборонного могущества нашей страны. Ныне в рядах ДОСААФ состоит свыше 71 миллиона человек, что составляет около 57 проц. взрослого населения страны. Примечательно, что только в ходе месячника оборонно-массовой работы, посвященного 30-летию Великой Победы, в различных военно-патриотических мероприятиях участвовало более 40 миллионов человек.

Улучшилась работа первичных организаций благодаря повышению уровня руководства их деятельностью со стороны комитетов ДОСААФ. На V пленуме ЦК ДОСААФ была рассмотрена деятельность ЦК ДОСААФ Молдавской ССР, Омского областного комитета ДОСААФ и ряда других руководящих органов. Пленум отметил, что они уделяют серьезное внимание организационному укреплению первичных организаций, совершенствованию их структуры, всемерному развитию соревнования. Одновременно Пленум потребовал от этих и других организаций дальнейшего усиления деятельности по выполнению указаний ЦК КПСС и Совета Министров СССР о повышении уровня работы первичных организаций, улучшении руководства ими, распространении опыта передовиков.

Значительны успехи многих комитетов, организаций, клубов, учебных центров, развернувших соревнование в честь XXV съезда КПСС. Хороший старт взяли в начале нынешнего, завершающего года девятой пятилетки коллективы Волчанского авиационного училища летчиков, Ульяновского, Фрунзенского, Богодуховского авиационных клубов, Калужского авиационно-технического училища, Гродненского, Бузулукского, Саратовского, Гомельского и других коллективов учебно-спортивных организаций. Теперь эти коллективы рапортуют о своих делах в завершающем году девятой пятилетки, и надо сказать, что они вышли на финишную прямую с высокими результатами выполнения взятых ими социалистических обязательств.

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

Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

ДЕКАБРЬ 12 (303) 1975

© «Крылья Родины», 1975.

Самоотверженный труд коллектива и каждого его члена, всесторонняя организаторская, пропагандистская, идейно-воспитательная деятельность партийных, комсомольских и профсоюзных организаций явились залогом достигнутых успехов. Коммунистическое отношение к труду, к своим обязанностям, чувство высокой ответственности каждого работника за свой коллектив, глубокое понимание своего долга перед Родиной — вот качества, которые повседневно прививаются труженикам передовых коллективов, идущих в авангарде соревнующихся за достойную встречу XXV съезда КПСС.

Мы законно гордимся завоеванными высотами, своими успехами, мы чествуем тех, кто идет в наших рядах знаменосцами, кто являет собой пример, кто с честью выполняет свои обязательства. Мы радуемся успехам наших ведущих авиационных спортсменов — летчиков, парашютистов, планеристов, авиамоделистов, победителей VI Спартакиады народов СССР, посвятивших свои рекордные достижения XXV съезду КПСС. Юрий Селиверстов — абсолютный чемпион VIII первенства страны на реактивных самолетах, инструктор-летчик Ульяновского аэроклуба, ударник коммунистического труда. Виктор Лецко, Людмила Гасюк — абсолютные чемпионы СССР и VI Спартакиады народов СССР по самолетному спорту. Виктор Чоп — чемпион мира по моделям планеров. Мастер спорта СССР международного класса Валентина Закорецкая, ведущая счет шестой тысячи своих прыжков с парашютом. Мастера спорта СССР, чемпионы по вертолетному спорту Владимир Смирнов и Антонина Гарипова. Мастера спорта СССР международного класса, чемпионы по гоночным моделям Николай Маслов и Василий Ефремов. Мировые рекордсмены — летчики С. Савицкая, М. Попович, С. Дедух, А. Федоров, П. Остапенко, Г. Пакилев, В. Авершин, В. Ефимов посвятили свои рекорды XXV съезду КПСС. Этот блистательный перечень имен энтузиастов авиационного спорта можно продолжать долго, ибо тем и силен наш спорт, что в нем участвуют многие сотни и тысячи спортсменов, непрерывно увеличивая ряды мастеров.

В наступающем году нашим авиационным спортсменам предстоит участвовать в ряде ответственных международных встреч. Уже сейчас, не теряя времени, надо основательно готовиться к ним, всемерно использовать накопленный опыт прошедших состязаний с нашими спортивными соперниками, принять все меры к тому, чтобы еще выше поднять уровень мастерства, неуклонно закалять свою волю и выдержку. Наступающий, 1976 год должен принести советскому авиационному спорту новые победы!

Предсъездовская вахта в разгаре. Многое уже сделано, но немало еще предстоит свершить для того, чтобы взятые обязательства успешно выполнить на всех участках многогранной деятельности Краснознаменного оборонного Общества. Мы не имеем права закрывать глаза на недостатки в работе некоторых первичных организаций, комитетов, аэроклубов, кружков и секций. Существенным недостатком, который был отмечен на недавно состоявшемся пленуме ЦК ДОСААФ СССР, является то, что пока еще используется лишь часть тех огромных резервов и возможностей, которыми располагают наши первичные организации, спортивно-технические клубы. К сожалению, есть еще первичные организации, фактически бездействующие. В ряде коллективов военно-патриотическая и воспитательная работа проводится слабо, носит эпизодический характер. Эти и другие недостатки должны остро беспокоить актив, руководителей комитетов, обязанных в первую очередь принять действенные меры к устранению ошибок и упущений.

Первейший наш долг заключается в том, чтобы повысить ответственность всех работников за порученное дело, за внедрение передовых методов труда и обучения, за экономное и бережное расходование средств, решительно устраняя недостатки в жизни организаций и комитетов. Оставшееся время до XXV съезда КПСС надо использовать для всемерного улучшения работы по выполнению взятых социалистических обязательств и заданий. «XXV съезду КПСС — достойную встречу!» — это боевой лозунг каждого коллектива ДОСААФ, каждого авиационного спортсмена, всех членов Краснознаменного оборонного Общества.

XXV съезду КПСС — достойную встречу!

«ЧАЙКА» ИДЕТ НА ВЫСОТУ

В мае нынешнего года «Крылья Родины» сообщали о рекорде скороподъемности самолета-амфибии М-12 «Чайка» на высоту 3000 и 6000 м. Теперь же предстояло в рекордное время покорить 9000 м в вариантах гидросамолета и самолета-амфибии, а также достичь максимальной высоты горизонтального полета.

Накануне дня полетов экипажи тщательно изучили задания, взвесили возможности и резервы машины, проконсультировались со специалистами по силовой установке. В результате были подобраны наиболее рациональные режимы работы двигателей по высотам.

Солнечное утро предвещало успех. Однако для установки рекорда необходимы благоприятные метеоусловия в трех сферах: на земле, в небе и на воде. Всех волновал один вопрос: Каково состояние моря?

На разведку гидрометеоусловий поднялся самолет под управлением опытного пилота рекордсмена мира Е. Никитина. Прошло несколько часов томительного ожидания, пока были получены необходимые данные о состоянии моря. Оно было неспокойным. Однако, учитывая возможности машины, богатый опыт членов экипажа, хорошую подготовленность постов, принимается решение на полет.

Командир корабля В. Авершин, неоднократный рекордсмен мира, мастер спорта международного класса, дает последние указания членам экипажа. Внимательно слушают его второй пилот А. Поглазов, штурман Н. Агеев, бортрадист А. Дедов. Все предельно собраны. Одеты спасательные жилеты, подготовлены кислородные маски.

Самолет медленно выруливает на старт, а затем, подняв облако «водной пыли» оставляет под собой голубую, теплую поверхность моря.

Последовал короткий доклад командира экипажа: на борту все в порядке. Четко работают средства регистрации. Внимательно следят за временем спортивные комиссары.

Через полчаса самолет плавно приводняется. А еще через некоторое время стало известно: высоту 9000 м гидросамолет достиг за 22 мин. 9,8 сек.

В тот же день был установлен еще один мировой рекорд скороподъемности на высоту 9000 м по классу амфибии. На этот раз место командира корабля занял В. Ефимов, второго пилота — В. Тарубаров, штурмана — мастер спорта СССР международного класса Р. Субаев и бортрадиста — П. Кузьмин. Экипажем достигнута заданная высота за 27 мин. 3,4 сек.

На следующий день перед экипажами ставится новая задача — попытка установления рекордной высоты горизонтального полета для амфибии и гидросамолета.

Несмотря на десятибалльную облачность, сильный ветер, экипаж амфибии в составе командира корабля В. Ефимова, второго пилота А. Поглазова, штурмана Р. Субаева и бортрадиста П. Кузьмина оправдал доверие.

Стартовав с суши, самолет достиг высоты горизонтального полета 8289 м и совершил посадку на воду.

Впереди еще один полет, а погода ухудшается, волнение моря усиливается, ведь теперь «Чайка» стартует и финиширует в варианте гидросамолета.

За штурвалом вновь В. Авершин, второй пилот В. Тарубаров, штурман Н. Старостин, бортрадист А. Дедов.

Экипаж достиг высоты горизонтального полета 8223,4 м и благополучно приводнился.

В конце дня судьи и спортивные комиссары подвели итоги: результаты всех четырех полетов являются новыми мировыми достижениями по классу гидросамолетов и самолетов-амфибий.

После полетов мы обратились к неоднократному рекордсмену мира мастеру спорта международного класса А. Авершину с просьбой поделиться впечатлениями.

— Полет на установление рекорда, — сказал он, — это экзамен для каждого члена экипажа. Он требует максимальной отдачи сил и энергии. Благодаря тщательной подготовке на земле, экипажи достигли успеха в воздухе, все участники рекордных полетов единодушно посвящают их предстоящему XXV съезду Коммунистической партии Советского Союза.

Наша «Чайка», — заключил рассказ Авершин, — имеет еще резервы для установления новых рекордов, и мы готовы внести свой вклад в развитие авиационного спорта в нашей стране. Хочется поблагодарить всех тех, кто принял участие в обеспечении и подготовке материальной части и особенно технический персонал: В. Махова, В. Дубова, Ю. Богданова.

Г. МЕЛЕХИН, А. КУЛИК

Чемпионка КАЗАХСТАНА

Валентина Несмеянова впервые поднялась в воздух на планере в Петропавловском авиатехспортклубе восемь лет назад. Тогда она не думала, что планеризм станет делом всей ее жизни. Но с каждым днем Валя все больше и больше увлекалась искусством безмоторного полета. Вскоре девушка получила спортивный разряд, а спустя некоторое время закончила инструкторскую программу. Валентина сама начала учить молодежь летать. Теперь она командир звена Петропавловского авиатехспортклуба.

Среди воспитанников Валентины Несмеяновой есть военные и гражданские летчики, опытные спортсмены.

Летом этого года на финальных соревнованиях по планерному спорту VI Спартакиады Казахстана она завоевала звание абсолютной чемпионки республики.



Фото А. ВИНОКУРОВА

XXV съезду КПСС — достойную встречу!

ДЕНЬ СЕГОДНЯШНИЙ, ДЕНЬ ЗАВТРАШНИЙ

ВОТ ОН, ГОРОД, широко раскинувшийся на берегах красавицы Волги. Это в нем паренек из Гжатска, впервые поднявшись в воздух, почувствовал, что цель его жизни определилась на годы и годы. Здесь друзья по небу звали его запросто Юрой, Юркой. Отсюда для Юрия Алексеевича Гагарина начался путь в космос. Его улыбка и теперь светит всем, кто стремится овладеть пятым океаном, навсегда породниться с ним.

Славное имя первого космонавта мира, которое носит Саратовский аэроклуб, ко многому обязывает коллектив. Его руководители, инструкторы, методисты, курсанты стремятся к тому, чтобы быть в первых рядах авиационных учебных организаций оборонного Общества.

●

Долгие годы аэроклуб не блистал на авиационном небосклоне. Перемены начались несколько лет назад, когда коллектив клуба, его партийная, комсомольская, профсоюзная организации по-настоящему взялись за развертывание социалистического соревнования, направленного на повышение мастерства и тех, кто учит, и тех, кто учится; на ликвидацию предпосылок к летным происшествиям, на укрепление дисциплины и порядка.

На аэродроме перед зданием штаба вам сразу бросится в глаза Доска показателей выполнения социалистических обязательств. Учет ведется регулярно. Видно, кто впереди, а кому нужно подтянуться. Итоги социалистического соревнования подводятся ежемесячно в приказах по клубу; по подразделениям и службам — еженедельно; а в экипажах — ежедневно.

В аэроклубе постоянно ведется массово-политическая работа. Еще в мае, в канун 30-летия великой Победы над фашизмом, курсанты приняли обязательство добиться того, чтобы не менее половины из них были награждены знаком «За отличную учебу».

Сравнительно недавно состоялось совещание ударников коммунистического труда. В обращении ко всем работникам клуба было отмечено, что растут ряды передовиков соревнования, а подразделение, которым руководит В. Оболдин, добилось звания коллектива коммунистического труда.

В обращении говорится: ударники коммунистического труда должны еще много работать, чтобы не было нарушений методики летного обучения и мер безопасности полетов. Резкой критике подверглись те, кто не всегда чувствует ответственность за порученное дело.

Ударники коммунистического труда поставили задачу: укреплять дисциплину, лучше готовить технику, совершенствовать рабочие места и учебно-методическую базу, шире внедрять опыт передовиков. В заключение участники совещания призвали своих товарищей успешно выполнить социалистические обязательства, достойно встретить XXV съезд Коммунистической партии.

Весомый вклад в достижение успехов вносят коммунисты. Они показывают личный пример, ведут за собой коллектив. Сравнительно недавно пришел в клуб Владимир Фотиевич Оболдин. За короткий срок он вывел подразделение в передовые. Хороший воспитатель, умелый методист, он всегда среди курсантов. Теплое слово, добрый совет — помогают им овладевать мастерством.

Много времени и сил отдает совершенствованию учебной базы заместитель начальника аэроклуба по летной подготовке Анатолий Константинович Солодухин. Вот учебно-методический городок. По обеим сторонам асфальтовой дорожки стоят уютные застекленные домики. Каждый из них оборудован всеми необходимыми методическими пособиями. Здесь наглядные материалы по теории полета; об особых случаях, с которыми может встретиться курсант; о распределении внимания. О них обязан знать каждый курсант, от этого зависит безопасность. На столе — схемы выполнения упражнений.

●

Действенность социалистического соревнования зависит от его гласности и сравнимости. Положительной оценки в этом отношении заслуживают боевые листки. В них подводятся итоги за каждый день. В одном из номеров отмечаются, как передовые, экипажи В. Грунина, Г. Курицына, Н. Сухарева. Тут же заметка — в ней рассказывается о комсомольском собрании, на котором, обсуждался вопрос о подготовке к зачетным полетам. Решено сдать их с высокими оценками.

Почти в каждом боевом листке есть критические замечания, порой и рисунки. Вот один из них: речь идет о слабой осмотрительности отдельных курсантов. В другом критикуют второе звено, оставившее после полетов машины незачехленными. Недостатки устраняются тут же.

Многое в успешном обучении спортсменов зависит от технической службы. Отрадно видеть ту увлеченность, с которой выполняют свою работу инженеры и техники. За короткое время они оборудовали в ангаре, где ведутся регламентные работы, пять лабораторий. Конечно, приборы, используемые тут, заводского производства. Но от того, как они расположены, зависит и качество работы и время, которое надо на нее затратить. На помощь приходит смекалка, высокий уровень технической подготовки специалистов, забота о качественном выполнении социалистических обязательств.

Беседуем с опытным инженером технико-эксплуатационной части Александром Петровичем Прошкиным, инженером по радиооборудованию Александром Дмитриевичем Хрусталевым. Они охотно показывают свое большое сложное хозяйство.

— Возьмем, например, проверку бензиномера и тахометра. Два стенда мы соединили вместе, — говорит А. Хрусталев. И сразу стало удобней работать. Проверка бензиномера до недавнего времени занимала до 8 минут, сейчас вдвое меньше. Проверка тахометра также производится теперь гораздо быстрее. Все это дело рук ударников коммунистического труда Александра Юданова, Александра Луцкова и борющегося за это звание Владимира Морозова.

Плодотворно трудятся и в группе регламентных работ по проверке радиоэлектронного оборудования. Значительно облегчило работу приспособление, которое сделали ударники коммунистического труда Г. Ипатов и Г. Шарапов. Теперь стенды, на два рабочих места каждый, одновременно могут быть подключены к щиту питания. Времени на проверку тратится меньше, чем в прошлом.

Раньше, чтобы проверить преобразователь тока, его ставили на вертолет. Специальный стенд, созданный в группе из подсобных материалов, позволил за 10 минут выполнить эту работу.

Особый подъем в аэроклубе вызвало Постановление Центрального комитета партии о социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС. Были приняты обязательства по повышению качества подготовки курсантов, росту рядов мастеров спорта, рационализаторской работе, благоустройству. Часть из них уже выполнена. Подготовлено не два, как намечалось ранее, а семь мастеров спорта.

Успешно борется за звание коллектива коммунистического труда служба связи. За первое полугодие связистам пять раз присуждалось первое место и только один раз второе.

В одном из обязательств ставится задача внести и внедрить во всех подразделениях 21 рационализаторское предложение. Это обязательство перевыполнено. Осуществлено 49 рационализаторских предложений.

Словно ударные вахты проводятся в эти дни полеты. Каждую минуту использовать с максимальной пользой — такую задачу успешно решают курсанты и их наставники.

...Полетами руководит летчик первого класса мастер спорта В. Чаптаров. Удобный стартовый командный пункт позволяет ему видеть все машины, находящиеся в воздухе. А их шесть-семь, да и на земле, готовых к полету, еще столько же.

По плановой таблице сегодня полеты по маршруту, по кругу, строем и в зону.

— Я — 122, взлет по кругу, зачет — слышится из динамика.

Ответ руководителя полетов краток — «Взлетайте».

Проходит 6 минут. Вертолет производит посадку. По оценке руководителя полетов задание курсант А. Злобин выполнил отлично. Александр Злобин — примерный спортсмен, заместитель секретаря комсомольской организации подразделения. Да и на саратовском заводе, где он работает, о нем самого лучшего мнения.

На горизонте появились два вертолета. Летчик-инструктор В. Пантелеев запрашивает разрешение на роспуск строя на первом развороте.

Получив разрешение, инструктор подает команду:

— 102, роспуск.

Курсант А. Карташев, выполняющий полет под руководством своего наставника Алябьева, сообщает по радио:

— Понял, роспуск.

Ведущий идет на второй разворот, а ведомый продолжает полет по прямой до обеспечения безопасной дистанции в один километр. Карташев, как и Злобин, получает отличную оценку. Звание комсомольца, передового работника Саратовского аэропорта Карташев оправдывает и в аэроклубе, где стал отличником учебы.

Время от времени руководитель запрашивает вертолеты, находящиеся на маршруте, о состоянии погоды. Здесь, над стартовым командным пунктом, небо ясное, безоблачное. А там? Выясняется, что облачность в нескольких километрах от аэродрома достигла 5—6 баллов, высота — 500 метров. Зачетные маршрутные полеты выполняются на высоте 400 метров, значит все в порядке, решает руководитель полетов.

Ветер несколько изменил свое направление, это было немедленно замечено и тут же последовала команда:

— Ветер справа 10—15 градусов, перед приземлением разворачивайтесь вправо, посадку производить против ветра.

Нет сомнения, что и инструкторы и спортсмены хорошо знают, как нужно действовать, но напомнить необходимо, ведь безопасность полетов — решающее условие выполнения социалистических обязательств.

В аэроклубе ищут и успешно находят новые формы развертывания социалистического соревнования. Интересно в этом отношении «Положение об отличном вертолете». Речь идет о работе техников, обслуживающих машину.

Оцениваются следующие показатели: ни одного отказа и неисправности по любой причине; наземное оборудование, инструменты, чехлы, стоянка должны содержаться в образцовом состоянии; работать и учиться без единого случая нарушения дисциплины.

Итоги подводятся в последний четверг каждого месяца. Специальная комиссия определяет, какой вертолет имеет право называться отличным. В мае это право получил вертолет техника А. Самоца, в июне — техника бригадира И. Гусева, в августе победителем снова вышел И. Гусев.

В честь авиационного техника, чей вертолет признан отличным, на аэродроме поднимается флаг и техник награждается Почетной грамотой. На хвостовой балке вертолета с левой стороны наносится красная звезда.

По окончании года техник, чей вертолет будет иметь наибольшее количество звезд (но не менее четырех), будет награжден фотографией на фоне вертолета, а его имя занесено на Доску почета.

В одном из пунктов обязательств аэроклуба говорится о создании школы юных вертолетчиков. Это обязательство выполнено. С марта этого года она начала работать при 87-й средней школе Ленинского района Саратова. Приняты первые 50 учащихся седьмого, восьмого и девятого классов. Курсанты, по рекомендации командования Саратовского аэроклуба, имеют преимущественное право поступления в Волчанское авиационное училище летчиков и Калужское авиационно-техническое училище.

Начальником школы назначен военрук, подполковник запаса И. Маринин, его заместителем — представитель аэроклуба мастер спорта Ю. Егоров. Занятия проводятся по понедельникам и четвергам по два часа. В программу входит общее знакомство с авиацией, воинские уставы, присяга, политзанятия, техническая подготовка.

Аэроклуб успешно налаживает связи с предприятиями города. Так шефский договор заключен между заводом резервуарных металлоконструкций и аэроклубом. Как и в любом договоре, каждая из сторон принимает на себя определенные обязательства. Так, завод обязуется оказывать помощь в организации и проведении соревнований по вертолетному и другим видам авиационного спорта. Со своей стороны аэроклуб будет проводить лекции и беседы на военно-патриотические темы, популяризировать среди рабочих вертолетный и авиамодельный спорт. Решено проводить обмен делегациями, коллективами художественной самодеятельности, организовать совместный отдых.

В том, что непрерывно растут успехи аэроклуба, занявшего в прошлом году почетное призовое место среди авиационных учебных организаций нашего оборонного Общества, большую роль играет обком ДОСААФ. Не занимаясь мелочной опекой, он всесторонне помогает аэроклубу, повседневно контролирует его деятельность. Так, в конце сентября перед окончанием учебного года, на президиуме был заслушан доклад начальника клуба С. Кабанова о ходе социалистического соревнования. Предварительно с работой клуба ознакомился заместитель председателя комитета по авиации А. Винокуров. Президиум обкома ДОСААФ отметил, что клуб в основном успешно решает свои задачи.

Таков день сегодняшний Саратовского аэроклуба. А день завтрашний? Коллектив клуба многое делает для того, чтобы готовить умелых, знающих свое дело спортсменов, повышать их мастерство. Вскоре предстоит переезд в новое здание. Оборудованием его учебных классов заняты уже сейчас. Большое строительство развертывается на аэродроме. Принято обязательство отработать на строительстве общежитий для спортсменов по 20 часов.

Ныне усилия работников Саратовского аэроклуба направлены на то, чтобы полностью выполнить плановые задания и взятые на себя социалистические обязательства, достойно встретить XXV съезд родной Коммунистической партии.

И. ЖАРКОВСКИЙ,
спец. корр. «Крылья Родины»

Молодежи о жизни Военно-Воздушных Сил



Заслонить собой...

Каждый полет на выполнение учебно-боевого задания характерен чем-то своим. В одном случае экипажи проявляют особое летное мастерство, в другом на первый план выступает упорство при достижении цели, в третьем — приходят на помощь друг другу, выручают во внезапно усложнившихся обстоятельствах...

Атака
Фото Д. ПЕТРЯЕВА

ЗА СТЕКЛОМ ФОНАРЯ мелькали хлопья облаков. Пара истребителей, стремительно набирая высоту, шла в зону. Там ей предстояло вести бой с «противником». Ведомый летчик, старший лейтенант Николай Михайлов неотрывно следовал за самолетом командира, повторяя его маневры.

Вот и зона. Небо прозрачное, голубое. После вчерашнего дождя его будто протерли ватой, но забыли убрать отдельные комочки. Они и висят белыми пирамидками. Ведущий встает в неглубокий вираж, осматривается. То же делает ведомый. Вот и «противник». Две серебристые точки идут восточнее зоны. Командир решает подобраться к ним со стороны солнца. Перехватчики устремляются вверх, потом разворачиваются. Не упуская из виду цель, ведомый зорко следит и за окружающей обстановкой.

Вокруг безбрежный простор. Внизу синеет земля. Над ней плывут разрозненные клочья кипенно-белых облаков. И вдруг сверху справа, со стороны солнца, мелькнула белая полоска. Ее острие нацелено в машину ведущего. «Инверсия? Откуда он, посторонний самолет в зоне? Неужели с той, чужой стороны!» — мелькнуло в мозгу ведомого летчика. В ту же секунду он резко увеличил скорость и прикрыл своим самолетом машину командира. Он это сделал интуитивно, по велению сердца, не успев осмыслить свои действия. А полоска тут же пропала. Это была не инверсия, а солнечный зайчик, мелькнувший на остеклении кабины. Еще раз взглянув на него, офицер усмехнулся: «Надо же такому почудиться, зайчика за врага принял. Граница хоть и рядом, но охраняется — воробей незамеченным не пролетит».

В этот момент в наушниках раздался голос ведущего:

— Займите место в строю. «Противник» впереди, справа.

Ироническое отношение старшего лейтенанта Михайлова к своему порыву можно легко объяснить. Не привыкли советские воины рисоваться, выставлять напоказ свои благородные чувства. Для них проще сделать доброе, чем рассказать об этом. И Михайлов, в минуту откровенности поведавший о случае в воздухе, говорил о себе с юмором, даже с насмешкой. С его красивого, тронутого легким загаром лица не сходила сконфуженная улыбка: дескать, я не виноват, что такой курьез приключился.

А мне думалось о другом. Ведь летчик не знал, что видит обычный блик. Он понял главное: ведущий в опасности — и, не колеблясь, заслонил его своим самолетом. Это подтверждает, что он не только хорошо обучен, но и правильно воспитан. В мирной обстановке он действовал, как в боевой. Он не думал в тот момент о себе, о том что может погибнуть, как не думал в свое время другой летчик младший лейтенант Синицын, его однополчанин.

...Шестерка фашистских бомбардировщиков в сопровождении четырех истребителей направлялась бомбить наши войска. В это время патрульную службу у линии фронта несли летчики Орлов и Синицын. Первым гитлеровцев заметил ведущий. Он предупредил об этом Синицына и ринулся на головную машину фашистов. Огненный смерч обрушился на врага. Мгновение — и «юнкерс» развалился на куски, подорвавшись на своих же бомбах.

Враги не ожидали столь стремительного и дерзкого удара. Они заметались. Их строй и огневое взаимодействие нарушились. Воспользовавшись этим, Орлов и Синицын сбили еще один самолет. И тут на них набросились «мессеры». Им удалось зажать Орлова с разных сторон, повредить его машину. Он делал отчаянные попытки вырваться из «клещей», но тщетно. Гибель казалась неминуемой. Синицын увидел это, когда ловким маневром вышел из-под удара гитлеровца. Он сразу же кинулся на выручку командира. Одного из фашистов он расстрелял почти в упор, но два других уже начали бить по машине Орлова. Синицын увидел искрящиеся всплески на крыльях, темные пробоины, отлетающие куски дюраля. Сердце его заколотилось. Не успев осознать свои действия, летчик рванулся вперед, в пространство между самолетом ведущего и вражескими истребителями, прямо под их огонь. Машина задрожала, приняв на себя удар. Воспользовавшись этим, Орлов бросился вниз: для боя его самолет уже не годился.

— Иди на свою территорию, — крикнул ему ведомый. — Я прикрываю.

Истребитель Синицына вертелся словно волчок и, поливая фашистов свинцом, отсекал их от подбитой машины Орлова. А тот пересек линию фронта и пошел на вынужденную посадку.

К «мессерам» подоспела еще пара и вскоре им удалось поджечь истребитель Синицына. Выбросившись с парашютом, летчик приземлился рядом со сбитым «юнкерсом». Самолет дымил. Экипажа не было. Младший лейтенант снял с бомбардировщика пулемет, перезарядил его и залег в канаву. К месту его приземления уже бежали гитлеровцы. Стреляя на ходу, они кричали:

— Рус, сдавайс!

Подпустив их метров на сто, Синицын открыл огонь. Раздались вопли, угрожающие крики. Солдаты залегли. Еще яростнее затрещали их автоматы, засвистели пули. Одна из них обожгла правый бок летчика. Перед глазами поплыли красные круги... На какое-то время пулемет замолчал. Фашисты поползли вперед, но снова были прижаты к земле меткими очередями. Десятка полтора — навсегда. Еще очередь, еще... И пулемет умолк. Кончились патроны. Фашисты поняли это.

— Рус, сдавайс!

Летчик выхватил пистолет. «Коммунисты не сдаются!» Сделал несколько выстрелов. Наконец, у него остался один патрон. Синицын в последний раз глянул в родное небо и выстрелил себе в сердце...

●

...Сверхзвуковые ракетоносцы стремительно настигали самолеты «противника». Но те вдруг резко развернулись навстречу. Командир понял их замысел — выйти из-под удара, атаковать в лоб — и принял новое решение. Пара круто пошла вверх и, выбрав удобный момент, полупереворотом свалилась на уже не ожидавшего атаки «противника». Воздушный бой был выигран.

Когда пара возвращалась на аэродром, оттуда сообщили, что погода начала ухудшаться, облачность сгустилась, вот-вот начнется дождь. И тут сквозь треск атмосферных разрядов старший лейтенант Михайлов услышал голос ведущего. Он сообщал, что на его самолете возникла непредвиденная трудность и самостоятельно на посадочный курс он вряд ли сможет выйти, а если и выйдет, то с большим трудом. Нужно ему помочь.

Летчик взглянул на указатель топливомера. Горючего осталось немного. Но какое это имеет значение, если командир попал в сложную обстановку? Рука подала вперед рычаг управления двигателем, и ведомый, выйдя вперед, занял место ведущего. Вопреки обычному, они будут пробивать облака не по одному, а в паре, при этом командир будет держаться самолета Михайлова и по нему ориентироваться.

Вот они и над приводом. Об этом «сказала» стрелка радиокомпаса. Выполнив необходимый маневр, пара вышла на посадочный курс, пробила облака. Когда внизу показались знакомые ориентиры, на помощь летчику пришел руководитель полетов. Уходя на второй круг, Михайлов видел, как после планирования самолет командира коснулся бетонки. Все! Полет закончился благополучно. Теперь надо и самому садиться, дождь уже близок. Летчик делает круг над аэродромом, производит посадку. Едва успел он срулить с полосы, из облаков хлынуло так, что и в десяти метрах ничего не видно.

●

...Еще в годы войны Александр Твардовский так писал о заветном правиле советского летчика: «Врага уничтожить — большая заслуга, а друга спасти — это высшая честь». Это заветное правило живет и будет жить: оно стало законом воинской чести и дружбы.

Полковник Д. ВЛАСОВ

Молодежи о жизни Воздушнодесантных войск

первый шаг

— ТЕПЕРЬ МЫ на тридцать пять метров ближе к солнцу, — сержант Виктор Игнатьев улыбается, делает последний шаг по крутой лестнице и выходит на круглую с металлическими перилами площадку.

Парашютно-десантный городок как на ладони. Там, слева, натруженно гудят ролики кареток: молодые солдаты совершают прыжки с тренажера. В другом конце городка, справа, десантники занимаются на стапелях, отрабатывают элементы правильного приземления. Ну, а его отделению сейчас предстоит совершать прыжки с тридцатипятиметровой парашютной вышки.

Здесь, действительно, ближе к солнцу. Оно какое-то по-особому яркое, слепит глаза, да и ветер посильнее, чем там, у земли. Тугой белый полушар парашютного купола швыряет из стороны в сторону, а стропы, натянутые как струны, звенят звонко и протяжно.

По обычаю, а вернее по давно установившейся у десантников доброй традиции, первый прыжок с парашютной вышки, а особенно на занятиях с молодыми солдатами, совершает командир. Агитация, так сказать, личным примером.

Виктор ловко натренированными движениями набрасывает на плечи лямки подвесной системы, застегивает ножные обхваты, потом грудную перемычку. По команде руководителя «Приготовиться!» группируется, левая нога возле обреза площадки, правая сзади, для толчка. Лицо сосредоточено, взгляд устремлен вперед. Ждет команды.

Сержант Игнатьев понимает: за ним следит сейчас по крайней мере десяток пар глаз молодых солдат. Они ловят каждое его движение, любой поворот. Значит, надо все делать так, чтобы потом повторилось это в действиях подчиненных, чтобы не было ошибок и упущений. Ему-то не впервой совершать этот, если можно так назвать, шаг смелости, а каково стоящим там, внизу, в нетерпеливом ожидании прыжка своего командира. Сегодня и им, новичкам в парашютном деле, предстоит первый прыжок. И сейчас надо показать так, чтобы все было ясно, чтобы не оставалось сомнений, чтобы первый шаг был решительным и бесстрашным.

— Пошел! — команда звучит, кажется, резче и звонче, чем первая, и сержант В. Игнатьев, слегка наклонившись, отталкивается от обреза площадки. В ушах сразу свист ветра, дыхание на миг перехватило. Купол мгновенно наполняется воздухом, плавно скользит вниз, к земле. А сержант, пролетев метров пять в свободном падении и отсчитав положенные пять секунд, имитирует резким движением правой руки выдергивание вытяжного кольца. Потом осматривает купол, стропы.

Земля надвигается с нарастающей быстротой. В метрах пяти-восьми он разворачивается по ветру, сводит ноги вместе, выносит их вперед и через секунду приземляется.

— Есть! — радостно восклицает кто-то из стоящих здесь, на земле, молодых солдат.

Игнатьев отстегивает подвесную систему, дает условный сигнал, и купол парашюта неторопливо плывет к площадке, что на самом верху вышки.

Построив молодых солдат, сержант еще раз напоминает правила отделения, поведения в воздухе и приземления. А потом спрашивает:

— Ну, кто первый?

Солдаты переглядываются, о чем-то несколько секунд думают, потом один за другим поднимают руки.

Игнатьев, поразмыслив, улыбается и говорит:

— Вот мы как сделаем. Сейчас все поднимемся наверх и там уже более детально посмотрим, как нужно правильно отделяться от площадки. А первым прыжок с вышки совершит... — смотрит в сторону одного из солдат, — рядовой Карякин.

Выбор командира отделения не случаен. У этого воина, прошедшего до службы хорошую школу в аэроклубе ДОСААФ, много свиданий с небом. На его счету 52 прыжка с парашютом. В процессе обучения молодых солдат сержант Игнатьев смело опирается на знания и умение Карякина. И сейчас командир отделения предлагает ему первым совершить прыжок с вышки.

Действует воспитанник аэроклуба энергично, прямо-таки мастерски и заслуживает похвалу командира отделения. Другие же молодые солдаты внимательно всматриваются в каждое движение сослуживца.

Следующим надевает подвесную систему рядовой А. Денисьев. Отец — офицер-десантник — рассказывал сыну, что такое прыжок с вышки, и вот ему сейчас представилась возможность испытать его на себе, ощутить все подробности этого волнующего и, прямо скажем, нелегкого момента. Точно по команде, не задержавшись ни на мгновение, рядовой Денисьев отталкивается от обреза. Все выполняет как учили старшие товарищи. И приземляется на полные ступни. Сержант Игнатьев рад— ошибок у будущего десантника нет, но на лице его — напряженность и сосредоточенность. И какое-то неописуемое нетерпение, глаза горят больше обычного. Хочется прыгнуть еще и еще. Ведь состоялось талько первое свидание с небом, нужно еще раз испытать свою волю, проверить себя. И сержант, понимая состояние солдата, разрешает чуть погодя повторить прыжок.

А вот когда рядовой В. Богданов глянул вниз, где его с нетерпением ожидали товарищи, уже совершившие прыжок, то щемящий, плотный комочек невольно подступил к горлу. Какая-то неуверенность появилась в его действиях. Сержант Игнатьев сразу уловил это.

— Не суетитесь, Богданов. Будьте спокойнее. Главное, правильно отделиться. — И легонько хлопает по плечу подчиненного:

— Пошел!

Екнуло сердце, но испугаться молодой солдат не успел: через несколько секунд он плавно спускался под куполом к земле. И приземлился по всем правилам.

Сержант Игнатьев — не просто в роли выпускающего. Он — обучающий, наставник. Потому старается прежде всего обучить. Когда умение, уверенность в своих силах будет незримо присутствовать при каждом прыжке, тогда, несомненно, появятся и такие качества, как бесстрашие, смелость, решительность. Это приходит не сразу, нужно терпение и наставника, и обучаемого.

— После отделения, — указывает он рядовому Г. Меньчикову, — ноги моментально нужно свести вместе. Необходимо это для правильной работы парашюта.

Тут же добавляет:

— И перед землей нужно держать их сжатыми. Это обеспечит вам благополучное приземление и своевременное вступление в «бой».

Рядовому Денисьеву после второго прыжка с вышки указывает:

— Вы слишком наклоняетесь вниз, когда отделяетесь от площадки. В реальных условиях, при прыжке с самолета такое неправильное отделение может привести к нарушению нормальной работы парашюта.

И сейчас же помогает подчиненному устранить недостаток.

— Когда прыгаешь со скоростного самолета, то отделяться нужно плашмя, параллельно воздушному потоку. Вот так, — и сержант здесь же, на земле, показывает, как выполняется этот прием.

Потом молодые десантники опять поднимаются на самый верх парашютной вышки. Опять ветер свистит в ушах и играет стропами и куполом. Опять новички один за другим надевают подвесную систему и устремляются вниз. И хотя их шаги к смелости, мужеству первые, но сержант Виктор Игнатьев твердо верит, что они станут настоящими десантниками. Верят в это и сами молодые солдаты.

Гвардии старший лейтенант
В. ФОМИЧЕВ



ОН УЧИТ ЛЕТАТЬ САМОЛЕТЫ

Заслуженный летчик-испытатель Герой Советского Союза Я. ВЕРНИКОВ

Фото М. РЕДЬКИНА

В моих записных книжках военных лет немало заметок, посвященных воздушным бойцам. В их числе были и строки, относящиеся к одному из мастеров воздушного боя Якову Ильичу Верникову.

«Мы прожили славный боевой год. Близок час нашей полной победы». Под этим заголовком в газете соединения в номере от 1 января 1945 года была напечатана фотография молодого летчика с такой надписью: «В минуты наибольшей опасности Якова Верникова никогда не покидает ясность мысли и железная воля. Он жадно любит жизнь. И во имя любви к жизни презирает смерть, бесстрашно сражаясь за счастье своего народа». В этом же номере была корреспонденция о воздушных боях с истребителями противника, над которыми летчик Верников одержал немало побед.

На трудном ратном пути встретилось немало испытаний. Однажды в районе Дона Верников уничтожил пикирующий бомбардировщик, тут же оказался в окружении пяти «мессеров». Силы явно не равны, и фашисты одолели нашего летчика. Раненый, он вместе с отступающими пехотинцами, переправился через реку, прополз через болото. В полку считали его погибшим, а он добрался, наконец, до своей части.

Отважному летчику капитану Я. И. Верникову было присвоено звание Героя Советского Союза 18 ноября 1944 года, когда он служил в 147-м гвардейском истребительном авиационном полку. В воздушных боях он лично уничтожил 16 самолетов противника.

В чем же секрет его мужества, высокого патриотизма, огромных моральных сил?

Яков Верников вырос в послеоктябрьские годы (к концу войны ему было 25 лет). С юных лет он связал свою жизнь с пионерией, комсомолом, а в первый военный год с партией коммунистов. Он, как и миллионы его сверстников, начал свою сознательную жизнь как верный гражданин своей Родины, горячо любящим и безмерно преданным ей.

Судьбу Верникова во многом определили его индивидуальные наклонности, а главной чертой характера была настойчивость в достижении цели.

Родители его жили интересами своего единственного сына. Увлечение двенадцатилетнего школьника авиационным моделизмом для отца и матери было радостью. Вместе с сыном они разделили его первый успех, когда построенная им вместе с товарищами, смоленскими кружковцами, восьмиметровая модель дирижабля заняла на Всесоюзных соревнованиях по авиамоделизму первое место.

Пытливым, любознательным мальчишкам, приобщившимся к технике в авиамодельной лаборатории Смоленского аэроклуба Осоавиахима, становились близки и понятны цели оборонного Общества. У них появлялось горячее желание верно служить Советской Родине. И вполне естественным для взрослеющих юных умельцев, строивших копии летательных аппаратов, явился их порыв в небо: они стали планеристами.

Никогда не забыть несравненное чувство полета. На первых порах кратковременные подлеты, а затем парение навсегда сроднило Верникова с воздушной стихией, выработало в нем смелость, находчивость, самообладание. Он испробовал безмоторные аппараты того времени: УПАР, Г-9, Ш-10.

За планером последовал самолет — знаменитый У-2. Постепенно эта машина становилась послушной юноше. Прошло немного времени, он окончил аэроклуб и в качестве инструктора-общественника начал сам обучать новичков летному делу. Итак, комсомолец Яков Верников к своим 18 годам прошел в спортивной авиации все этапы «От модели к планеру, с планера — на самолет!»

Избрав в жизни крылатую дорогу, Верников никогда не сворачивал с нее. Позади — учеба в Одесской военной школе летчиков. И менее чем за год до войны молодой истребитель в звании младшего лейтенанта получил назначение в полк.

...Мирную жизнь после войны Яков Ильич начал с чувством исполненного

ЮНЫЕ АВИАМОДЕЛИСТЫ — XXV СЪЕЗДУ КПСС

БОЛЕЕ ВОСЬМИСОТ авиамоделистов-школьников участвовали в городском слете. Его организаторы — Московский ордена Трудового Красного Знамени Дворец пионеров и школьников и столичный авиамодельный клуб ДОСААФ — много сделали, чтобы слет превратить в праздник малой авиации.

Ребята встречались с летчиками и авиаконструкторами, тренерами и ведущими спортсменами, смотрели фильмы на авиационные темы. Во Дворце была развернута большая выставка авиамодельной техники. Здесь комнатные, кордовые, свободнолетающие и радиоуправляемые модели, микросамолеты и планеры, принесшие своим конструкторам победы на спартакиадных стартах. Чемпионы СССР Н. Маслов, В. Свирин делились с юными авиамоделистами опытом своих спортивных тренировок.

Городской слет подвел итоги спортивной работы за 1975 год. Заместитель председателя Московского горкома ДОСААФ по авиации Л. Шаталов подчеркнул, что авиамоделисты столицы, их насчитывается около 12 тысяч, отметили 30-летие Победы большими успехами в учебе и спорте. Сегодняшние кружковцы — это завтрашние летчики, токари, инженеры, учителя, техники.

В 1975-м в столице было проведено 559 соревнований, привлекших почти девять тысяч ребят. 70 из них — чемпионы Москвы и призеры городских стартов. Юные москвичи — чемпионы Советского Союза, они завоевали переходящий приз ЦК ДОСААФ СССР. Более двухсот старшеклассников получили звание инструктора-общественника. Энтузиасты спорта, они за лето в пионерских лагерях привлекли к интересным занятиям почти пять тысяч школьников, многие сдали нормы на значок «Авиамоделист СССР».

Лучших показателей в спортивной работе достиг коллектив авиамоделистов Куйбышевского района (тренер В. Комаров), награжденный переходящим кубком МГК ДОСААФ. За ним — Бауманский и Гагаринский районы (тренеры В. Насонов и С. Мараховский).

Впереди у ребят большие и интересные дела. Они стремятся новыми успехами в учебе и спорте встретить XXV съезд КПСС. Юные москвичи участвуют во Всесоюзном пионерском марше «Всегда готов!», посвященном XXV партийному съезду. Его девиз «Берем с коммунистов пример». Авиамоделисты столицы готовятся к соревнованиям в честь съезда, строят оригинальные модели, которые будут демонстрироваться на городской выставке детского технического творчества.

В. ИГНАТЬЕВА

г. Москва

воинского долга. Отмеченный высшей наградой родины, он пришел в коллектив, объединяющий летчиков высокого мастерства, большой смелости, завершающих высокоответственный труд авиационных конструкторов. В этом коллективе летчиков-испытателей Герой Советского Союза Яков Ильич Верников проработал 25 лет. Последнее пятилетие трудится в одном из ведущих конструкторских бюро.

Чем были заполнены все эти годы? По самым приблизительным подсчетам через руки Верникова прошло несколько десятков типов самолетов, вертолетов и планеров. В испытательных полетах он провел более четырех тысяч часов — почти полгода. Ему довелось испытать и так называемые тихоходные машины и сверхзвуковые истребители.

Перед встречей с каждой новой машиной приходится сначала изучать расчетные материалы, агрегаты и детали в натуре, ясно представить себе взаимодействие частей, понять основную идею конструктора. Это поистине кропотливый, напряженный труд, требующий острого глаза, быстрой реакции, глубоких технических знаний.

Яков Ильич Верников «вел» не один самолет в испытательные полеты. Наедине с опытным экземпляром самолета, который представляется уравнением со многими неизвестными, летчик совершал первые рулежки, подлеты, полеты над аэродромом, на дальних маршрутах вместе с инженером-испытателем определил максимальную дальность.

Размеренная и сравнительно спокойная работа в воздухе, неоднократные повторения одних и тех же испытаний сменялись полетами, связанными с напряжением и риском. Это, например, изучение поведения некоторых истребителей типа «миг» при штопоре. Но именно в этих чрезвычайно ответственных опытах Яков Ильич завоевал славу ведущего специалиста. Преднамеренно ввести в штопор и вывести из него реактивный самолет в испытательном полете — задача, доступная большому мастеру, бесстрашному авиатору.

Дома на книжных полках летчика немало изданий, подаренных ему авторами. Среди них книга инженера М. Котика «Сваливание в штопор» с надписью: «Одному из первых отечественных летчиков-испытателей-штопорников, внесшему неоценимый вклад в исследование критических режимов полета».

Много интересных, уникальных фотографий хранится в его домашних альбомах. Здесь можно увидеть немало известных людей, с которыми он жил и трудился, проследить все этапы большой, интересной жизни этого замечательного человека.

...1940 год. Младший лейтенант в довоенной летной форме. 1943 г. — он со своим верным боевым другом Николаем Дураковым у самолета Як-1. Весна того же года. Аэродром под Батайском. Генерал вручает ему первый орден Красного Знамени. Лето: из рук командира дивизии летчик получает второй боевой орден. 1944 год. Групповой снимок награжденных фронтовиков с М. И. Калининым в центре. Среди них — Я. И. Верников после вручения ему Золотой Звезды.

Год 1965-й. Франция. Авиационный салон в Бурже. На одном из фото Ю. Гагарин, В. Коккинаки и Я. Верников. К дням пребывания в Париже относится и цветной фотопортрет первопроходца космоса с его автографом. Советская делегация из Франции возвратилась на Родину. У самолета конструкции С. Ильюшина его творец рядом с Яковом Ильичом, одним из первых, кто дал крылатой машине путевку в небо.

Проходят годы. К началу нынешнего десятилетия относится несколько фотографий, сделанных друзьями в день полувекового юбилея Верникова. Он — со своими знакомыми летчиками — космонавтами Г. Береговым, А. Елисеевым, А. Леоновым, с известными испытателями: С. Анохиным и генерал-майором авиации С. Микояном, доктором технических наук М. Тайцом. На одном из снимков надпись — «участнику испытаний самолета Ил-76».

В его альбоме хранятся фотоснимки, выполненные в памятный день 17 мая 1971 года, когда во Внукове руководители Коммунистической партии и Советского правительства во главе с Л. И. Брежневым осматривали образцы новой авиационной техники. Здесь был представлен Ил-62М — самолет, тогда еще не известный на воздушных линиях. Верников — один из его испытателей — вел рассказ об этом лайнере.

У Якова Ильича хранится целая кипа летных книжек, где хронологически, день за днем, зафиксирована его работа в воздухе.

Вот одна из таких книжек. В ней сентябрьские записи 1947 года. За второе число этого месяца отмечены испытания разных типов машин: Ил-10, Як-9, По-2, дважды УТ-2. А вот другая запись 25 и 29 декабря 1949 года: летчик поднимался в воздух по три раза на МиГ-17 и других машинах.

И так каждый день, в мороз и зной, в солнечные дни весны и осеннюю непогоду. Самоотверженность, безупречное служение Родине по заслугам вознаграждены. На его груди — Золотая Звезда Героя, два ордена Ленина, четыре Красного Знамени, три Красной Звезды и орден Трудового Красного Знамени, 11 медалей. В 1960 году Верникову вручена Грамота Заслуженного летчика-испытателя. Все это свидетельствует о его боевых подвигах и огромном вкладе в дело развития и совершенствования советского самолетостроения.

...Яков Ильич поднимается рано утром. На аэродроме, с которого он теперь стартует по несколько раз в день, приветливо встречают этого плотного широкоплечего человека, голова которого чуть тронута сединой. Добрыми сероголубыми глазами смотрит он на людей, всегда готовый самозабвенно служить им своим крылатым трудом.

Я. ШВАРЦМАН

XXV съезду КПСС — достойную встречу!

На нашей обложке

ШТУРМУЯ РЕКОРДЫ

ВЫДАЮЩИХСЯ ПОБЕД в завершающем году девятой пятилетки добился экипаж вертолета А-10 в составе командира корабля Галины Расторгуевой и штурмана Людмилы Полянской. Ими установлено десять всесоюзных, в том числе восемь мировых достижений по скорости полета и скороподъемности на разных дистанциях и высотах.

Впервые достигнута скорость 341,32 км/час на базе 15—25 км. На дистанциях в 100, 500 и 1000 км установлены скорости 334,464 км/час, 331,023 км/час и 322,646 км/час, значительно перекрывающие мировые рекорды, установленные спортсменками Т. Руссиян, И. Копец и Л. Исаевой. Впервые также установлены рекорды скороподъемности на 3000 м (2 мин. 33,5 сек.) и 6000 м (7 мин. 43 сек.).

Достигнутые Г. Расторгуевой и Л. Полянской показатели скороподъемности являются и мужскими всесоюзными рекордами. Перекрыты также мужские мировые рекорды по скорости на 500 и 1000 км, установленные в 1962 году советским летчиком Б. Галицким.

Кто же они, авторы новых мировых рекордов?

Обе — воспитанницы Всесоюзного добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту.

Галина Викторовна Расторгуева — летчик-испытатель, член Коммунистической партии Советского Союза, отличник Аэрофлота, в 1974 году награждена орденом Трудового Красного Знамени.

Людмила Александровна Полянская — беспартийная, штурман Домодедовского авиапредприятия. Она — отличник социалистического соревнования. За безаварийный налет 7 тысяч часов награждена нагрудным знаком.

Мы попросили рекордсменок рассказать, как они шли к победам в воздухе. Предоставляем им слово:

Галина РАСТОРГУЕВА: В семье хранились альбомы отца о планеристах. Рассматривая их, я в душе таила мысль тоже стать планеристкой.

Окончив среднюю школу, поступила в Московский авиаинститут имени Серго Орджоникидзе. Там же начала прыгать с парашютом и летать на планерах. На всю жизнь благодарна Юрию Константиновичу Дяткову, который выпускал меня в первый самостоятельный полет.

Окончила авиационный институт. Получила диплом инженера по эксплуатации электроспецоборудования тяжелых самолетов. Направили в Аэрофлот. Но с авиационным спортом не расставалась. Летала в московских клубах на планерах, самолетах и вертолетах. Особенно помог мне командир Центрального аэроклуба Алексей Филиппович Шаров.

Потом учеба в Кременчугском летном училище. Работала пилотом. И, наконец, летчиком-испытателем.

Людмила ПОЛЯНСКАЯ: Мечта о полетах зародилась с детства. Еще в пятом классе 398-й московской средней школы мы писали сочинение на тему: «Кем я хочу стать?» Ничуть не колеблясь, на этот вопрос я ответила: «Конечно, летчиком»,— и мечта моя осуществилась. Начала летать на планерах «БРО-11, «Приморец», «Пионер» во 2-м Московском аэроклубе у Юрия Михайловича Калинина. Потом освоила вертолеты Ми-1 и Ми-2.

В 1964 году окончила Московский топографический техникум. Получила специальность штурмана-аэрофотосъемщика. Сахалин, Петропавловск-Камчатский, Северный Ледовитый океан, бухта Провидения, Анадырь — вот мои трассовые и внетрассовые маршруты на самолете Ли-2 на разведку льдов, рыбных косяков и т. д.

Четыре года таких полетов дали многое. Я стала работать на Ил-14 на трассовых линиях, прокладывая из Москвы маршруты в Свердловск, Ижевск, Симферополь. А еще через год уже громадный лайнер Ил-18 нес нас на своих могучих крыльях в Тюмень, Уфу, Новокузнецк, Кемерово, Барнаул, Красноярск, Братск, Магадан.

Н. ГОЛОВАНОВ,
заслуженный мастер спорта СССР,
спортивный комиссар

На фото (см. 1-ю стр. обложки): Г. Расторгуева (справа) и Л. Полянская.

Фото А. СЕМЕЛЯКА

МЕСЯЧНИК ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЫ

На темы дня

Традиционный месячник оборонно-массовой работы, совместно проводимый в январе—феврале самыми массовыми общественными организациями страны — профсоюзами, комсомолом, ДОСААФ в честь годовщины наших Вооруженных Сил — в наступающем году озарен светом предстоящего XXV съезда Коммунистической партии Советского Союза. Этим определяется и общая направленность месячника и содержание каждого из его мероприятий.

Прежде всего необходимо всеми формами пропаганды ярко показывать возрастание в условиях развитого социализма руководящей и направляющей роли КПСС во всех сферах жизни советского общества, в том числе в укреплении обороноспособности Родины. Эта задача, учит партия, и на современном этапе остается одной из самых главных. Благодаря неустанной заботе партии наши Вооруженные Силы приходят к XXV съезду КПСС еще более могучими, технически оснащенными, способными надежно обеспечивать интересы Советского Союза.

Расширять и укреплять связи производственных коллективов, комитетов и организаций оборонного Общества с частями и кораблями армии, авиации и флота — одна из основных задач месячника. Все его мероприятия должны быть направлены на усиление воспитания трудящихся, особенно молодежи, в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма, высокой бдительности и постоянной готовности к защите Родины; на улучшение военно-технической и физической подготовки призывной и допризывной молодежи к службе в Вооруженных Силах.

В дни месячника следует широко использовать опыт, накопленный комитетами, организациями и клубами ДОСААФ во время подготовки и проведения празднования тридцатилетия Победы. Речь идет не только о проверенных и оправдавших себя формах и методах оборонно-массовой работы, обладающих наибольшей силой воспитательного воздействия на молодежь. Речь идет и о том широчайшем оборонном активе, который сумели привлечь организации Общества и который прекрасно проявил себя в практической деятельности.

Проводя торжественные и тематические вечера, встречи молодежи с героями Великой Отечественной войны, походы по местам революционной, боевой и трудовой славы, кинофестивали и другие крупномасштабные мероприятия, не следует забывать, что это только одна сторона дела. Не менее важно, руководствуясь решениями V Пленума ЦК ДОСААФ, сконцентрировать усилия в первичных организациях, там где люди непосредственно работают и учатся. Ни один клуб, ни одна первичная организация не должны остаться в стороне от месячника. При этом необходимо вести военно-патриотическую пропаганду в неразрывном единстве с практической оборонно-массовой работой.

Всенародное социалистическое соревнование за достойную встречу XXV съезда КПСС, могучий политический, трудовой и творческий энтузиазм несомненно предъявляют к месячнику оборонно-массовой работы особенно высокие требования. Его результатом должен стать дальнейший подъем всей деятельности ДОСААФ.

СЛАВУ ОТЦОВ



Цветы ветеранам Сталинградской битвы

На марше — юность страны

ярче свети, „Зарница"

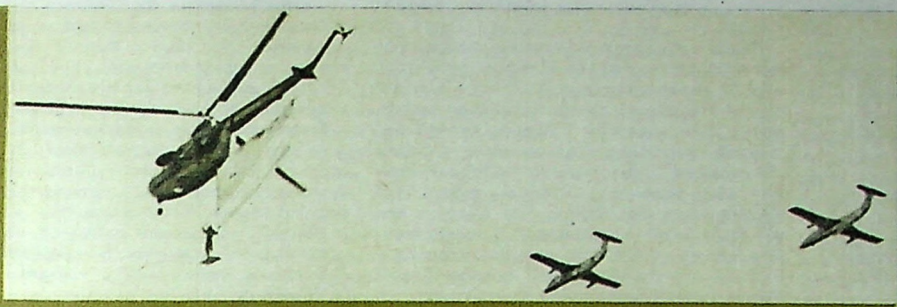
VII ВСЕСОЮЗНЫЙ СЛЕТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ПОХОДА ПО МЕСТАМ РЕВОЛЮЦИОННОЙ, БОЕВОЙ И ТРУДОВОЙ СЛАВЫ СОВЕТСКОГО НАРОДА.



Спортивный праздник на Волгоградском стадионе «Динамо». Государственный флаг СССР несут заслуженные мастера спорта. Среди них: абсолютная чемпионка и рекордсменка мира по самолетному спорту Светлана Савицкая (вторая справа) и абсолютный чемпион мира по парашютному спорту Евгений Ткаченко (третий слева).

На торжественном открытии слета (слева направо): Маршалы Советского Союза В. И. Чуйков и И. Х. Баграмян, первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е. М. Тяжельников, летчик-космонавт СССР генерал-майор авиации Г. Т. Береговой, маршал авиации В. А. Судец.





УМНОЖИМ!



Над стадионом — авиационные спортсмены ДОСААФ.



Точно в цель



После приземления. Справа — мастер спорта В. Мусиенко с сыном Станиславом.



Идут курсанты школы юных космонавтов-качинцев.

Фото В. ГОРЛОВА



Пять дней продолжался в городе-герое Волгограде VII Всесоюзный слет победителей похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. В нем участвовали 1200 посланцев союзных республик, городов-героев Москвы, Ленинграда и Волгограда, лучших следопытов народного подвига. Они представляли 30 миллионов юношей и девушек, участвующих в этом массовом патриотическом движении, получившем одобрение с высокой трибуны XXIV съезда КПСС.

НА МАРШЕ — ЮНОСТЬ СТРАНЫ

— ВСЕСОЮЗНЫЙ ПОХОД КОМСОМОЛЬЦЕВ и молодежи по местам славы отцов стал могучим средством пропаганды героической истории нашего народа, школой мужества, гражданской зрелости, коммунистической убежденности миллионов молодых людей, — сказал на торжественном открытии слета председатель Центрального штаба похода маршал Советского Союза И. Х. Баграмян.

VII этап похода был посвящен 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Одним из важнейших мероприятий этого этапа было соревнование комсомольцев и молодежи за право встать на пост и быть сфотографированным у Знамени Победы. 40 тысяч молодых гвардейцев пятилетки, воинов, студентов, школьников за свой ударный труд, примерную службу и отличную учебу удостоились этой высокой чести.

В походе, как известно, вместе с юными ветеранами боев, наставники подрастающего поколения. И на слет вместе со следопытами прибыли почетные гости — участники Сталинградской битвы, видные военачальники, Герои Советского Союза, кавалеры орденов Славы, Герои Социалистического Труда, деятели науки и культуры.

Пять дней были насыщены яркими волнующими событиями, незабываемыми встречами на улицах и площадях, на предприятиях, в клубах, дворцах культуры и учебных заведениях города-героя.

Разве забудется, например, марш «Дорогами славы героев Сталинграда», который совершили все делегаты и гости слета! Назовем только несколько маршрутов этого марша: «Здесь стояли насмерть гвардейцы Родимцева», «Оборона острова Людникова», «Подвиг воинов 62-й армии», «Боевым путем сталинградских чекистов». Мы видели, как у знаменитой мельницы (это единственное сейчас в городе разрушенное здание — памятник войны) дважды Герой Советского Союза маршал Советского Союза В. И. Чуйков горячо обнимал своих гвардейцев — Героев Советского Союза бывшего командира отделения Якова Павлова и снайпера Василия Зайцева. Напротив мельницы — знаменитый дом Павлова. Теперь это обычный благоустроенный жилой дом с балконами; на его зеленом дворе играют дети. Но к нему идет нескончаемый людской поток. На стене, обращенной к площади, изображен солдат в каске и высечены слова: «58 дней в огне». Дом Павлова известен во всем мире как символ стойкости и мужества советских воинов.

Все одиннадцать маршрутов марша завершились на легендарном Мамаевом кургане, где возвышается величественный мемориал в честь героев Сталинградской битвы. Здесь руководители делегаций вручали Центральному штабу рапорты о работе, проделанной во время VII этапа похода. Приведем несколько строк только из одного рапорта. На Украине в VII этапе Всесоюзного похода приняло участие 5,7 миллиона юношей и девушек. Ими установлено 140 тысяч имен ранее неизвестных воинов, погибших в годы войны. За время похода создано 7 тысяч музеев, комнат и уголков боевой славы, сооружено более 2 тысяч памятников, обелисков и мемориальных знаков. 1300 тысяч комсомольцев республики идут маршрутами экспедиции «Моя Родина — СССР».

В выступлениях на слете первого секретаря ЦК ВЛКСМ Е. М. Тяжельникова и дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР генерал-майора авиации Г. Т. Берегового, в частности, отмечалась важная роль юношеских и подростковых военно-патриотических объединений в воспитании подрастающего поколения на славных боевых традициях советского народа и его Вооруженных Сил. Еще в первый день на параде в честь открытия слета многие обратили внимание на колонну юношей и девушек в форменных рубашках с голубыми погонами и летными эмблемами на рукавах и синих пилотках. Это — курсанты Волгоградской школы юных космонавтов-качинцев, отметившей свое десятилетие. Качинцами они именуются потому, что школа работает на общественных началах при Качинском высшем военном авиационном ордена Ленина Краснознаменном училище летчиков имени А. Ф. Мясникова.

По душе пришлась школа юным волгоградцам. Учащиеся 9—10-х классов общеобразовательных школ, влюбленные в небо, знакомятся здесь с профессией военного летчика. В классах и лабораториях Качинского училища и в планетарии под руководством опытных преподавателей изучают они основы авиации и космонавтики. В аэроклубе ДОСААФ прыгают с парашютом. Серьезно занимаются физической подготовкой. Совершают походы по местам боевой славы.

В «Каче», как любовно называют авиаторы это старейшее летное училище, все воздействует на сознание молодых людей. Пока ребята идут от проходной к учебному корпусу, они на главной аллее видят портреты маршалов авиации, прославленных боевых летчиков — питомцев этого училища. В залах музея отражена история отечественной авиации. Среди воспитанников «Качи» — 160 Героев Советского Союза, 12 дважды Героев Советского Союза и трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин. С особым чувством подходят ребята к отделу космонавтики, подолгу задерживаются у стендов, посвященных космонавтам-качинцам В. Быковскому и В. Шаталову.

Обо всем этом нам рассказали после парада курсанты школы юных Игорь Погудин, Сергей Овчаренко, Александр Плотников и знаменосец колонны Сергей Фарносов. У каждого из них — по несколько прыжков с парашютом с аэроклубного самолета Ан-2, а у Игоря — 10 прыжков.

— Одна у нас мечта — поступить в летное училище, — сказал он, выразив общее мнение ребят.

Осуществление этой мечты весьма реально. За 10 лет более 500 выпускников школы юных космонавтов поступили в военные училища, главным образом, в авиационные. Многие из них сейчас успешно несут службу в Военно-Воздушных Силах СССР.

Надо сказать, что преподаватели и курсанты Качинского училища активно участвовали во многих мероприятиях слета. Мы видели, например, в почетном карауле у знамени Ленинского ком-

самола молодых преподавателей лейтенантов Владимира Аболишина и Валерия Шишева.

Владимир рассказал нам, что вкус к авиации он приобрел еще в школьном авиамодельном кружке в городе Рыльске Курской области. Вплоть до десятого класса занимался любимым делом, добивался высоких результатов на соревнованиях. Это помогло ему выбрать верный путь в жизни.

— Я тоже пришел в военную авиацию через ДОСААФ, — добавил Валерий.

В один из дней большая группа гостей слета — ветеранов наших ВВС посетила Качинское училище. С радостью встретили их командиры, преподаватели и курсанты. С большим вниманием были выслушаны яркие выступления маршала авиации В. А. Судец, бывшего командира 5-го истребительного авиакорпуса генерал-лейтенанта авиации М. Г. Мачина, возглавляющего сейчас Московский областной штаб похода комсомольцев и молодежи, бывшего командира эскадрильи женского бомбардировочного полка Героя Советского Союза М. П. Чечневой и других.

В ответ курсанты заверили дорогих гостей, что отличной учебой, самоотверженным выполнением своего воинского долга они будут свято хранить и множить боевые традиции советской авиации.

В программе VII Всесоюзного слета большое место отводилось спортивным соревнованиям и особенно по военно-техническим видам спорта. Это полностью отвечает задачам похода, призванного готовить сильных, мужественных, стойких борцов за дело Ленина, самоотверженных строителей коммунизма, верных защитников Родины. В центре внимания делегатов и гостей слета был большой праздник на городском стадионе, где успешно выступали мастера различных видов спорта.

Всеобщее восхищение вызвали выступления инструкторов и спортсменов Волгоградского аэроклуба ДОСААФ. Созданный еще в тридцатые годы, он подготовил тысячи летчиков и парашютистов, которые на фронтах Великой Отечественной войны проявили исключительное мужество и боевое мастерство. Девять питомцев старейшего аэроклуба ДОСААФ удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

С огромным интересом наблюдали тысячи зрителей за безупречным выполнением фигур высшего пилотажа на реактивных самолетах инструктором клуба, тренером сборной команды области мастером спорта А. Магомедовым и мастером спорта международного класса членом сборной команды СССР В. Лецко. Их выступления комментировала по радио абсолютная чемпионка и рекордсменка мира по самолетному спорту заслуженный мастер спорта Светлана Савицкая.

Затем в голубом небе ярким многоцветным букетом вспыхнули купола парашютов. С исключительной точностью приземлились в самом центре футбольного поля спортсмены Волгоградского аэроклуба П. Морковкин, В. Мусиенко, В. Блохин, А. Федоров, Д. Лопатин, Л. Гущина и О. Прусс. Их действия комментировал абсолютный чемпион мира по парашютному спорту заслуженный мастер спорта Евгений Ткаченко.

Настоящим смотром военно-технической подготовки юношей и девушек явилась военно-спортивная эстафета по историческим местам города-героя, которая была организована ЦК ДОСААФ СССР совместно с комсомолом и другими общественными организациями. В ней приняли участие 722 делегата, объединенных в 38 команд союзных республик, зон РСФСР и городов-героев Москвы, Ленинграда и Волгограда. На одиннадцати этапах эстафеты состязались легкоатлеты, сандружинницы, связисты, мотоциклисты, радисты, гребцы на шлюпках и другие спортсмены. Финишировала эстафета на площади Павших борцов.

В ходе слета Центральный штаб подвел итоги всесоюзных конкурсов на лучшую организацию Всесоюзного похода и пропаганду революционных, боевых и трудовых традиций Коммунистической партии и советского народа. Читателям нашего журнала будет интересно узнать, что в числе призеров — школа № 538 Ленинграда.

Следопыты этой школы в течение многих лет собирают материалы об истории и боевых действиях 276-й Гатчинской бомбардировочной дважды Краснознаменной орденов Суворова и Кутузова авиационной дивизии. 26 Героев Советского Союза — воспитанники этого соединения. Ребята поддерживают переписку с ветеранами дивизии, с родственниками погибших воинов, идут в походы по местам боевых действий гатчинцев. В результате длительной поисковой работы создан музей дивизии, где собраны интереснейшие документы и экспонаты. Например, в одной из комнат с точностью воссоздан командный пункт авиаполка военного времени.

Ежегодно 4 декабря с разных концов страны приезжают в школу ветераны дивизии, чтобы вместе со своими юными друзьями отметить очередную годовщину создания соединения. В книге отзывов ветераны войны, многочисленные посетители музея выражают свою сердечную благодарность следопытам за их патриотическую работу. Вот одна запись:

«Радостно думать, что память о героических и трагических днях Ленинграда, о его защитниках, военных и гражданских, так бережно хранится в 538-й школе. Пусть так будет всегда и везде. Ольга Берггольц».

VII слет победителей похода завершился торжественной манифестацией на Мамаевом кургане. В обращении делегатов слета к своим сверстникам — юношам и девушкам Советского Союза говорится:

Перед лицом ветеранов революции, гражданской войны, героев первых пятилеток и Великой Отечественной войны, перед отцами и матерями нашими, перед светлой памятью павших мы, участники Всесоюзного слета, призываем вас, дорогие друзья:

— Высоко нести знамя строителей коммунизма, умножать революционную, боевую и трудовую славу Коммунистической партии Советского Союза и советского народа!

— Быть всегда готовыми к труду и защите нашей социалистической Родины!

Слет завершен. Всесоюзный поход продолжается. Его восьмой этап посвящается XXV съезду КПСС и 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

Ф. САМОЙЛОВ

ярче свети, „Зарница"

Восемь лет шагает по стране Всесоюзная пионерская военно-спортивная игра «Зарница». Она стала одним из активных средств военно-патриотического и физического воспитания пионеров и школьников. Она учит их мужеству, отваге, товариществу. Через «Зарницу» получают начальные знания военного дела, приобщаются к спорту, учатся любить свою Родину. Задачи «Зарницы» самым тесным образом связаны с целями Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа и является частью этого похода.

1975 год — особый для нашего народа. Особый он и для юнармейцев. По инициативе пионеров 681-й московской школы, дружина которой носит имя Героя Советского Союза Олега Кошевого, и пионеров-тельмановцев берлинской школы имени Олега Кошевого в канун 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне среди пионеров нашей страны и Германской Демократической Республики, а затем и других социалистических стран развернулось движение под девизом «Салют, Победа!» Красные следопыты, юнармейцы, юные историки изучают славный путь Советской Армии, освобождавшей от фашизма свою землю и другие оккупированные страны, окружили заботой ветеранов, ухаживают за памятниками и братскими могилами, пополняют школьные музеи боевой славы новыми документами о воинских частях и соединениях, освобождавших их города и села.

У юнармейцев много друзей среди взрослых: это комсомольцы предприятий, колхозов и совхозов, воины Советской Армии и Военно-Морского Флота, работники ДОСААФ. Они руководят военно-техническими и спортивными кружками, секциями, руководят игрой, входят в состав штабов «Зарницы». Командует игрой известный военачальник, Герой Советского Союза генерал армии Андрей Лаврентьевич Гетман.

Центральное мероприятие игры — это Всесоюзный финал, где пионеры демонстрируют верность заветам великого Ленина, делу партии, готовность к защите Родины. VI Всесоюзный финал проходил в Ленинграде с 27 июня по 5 июля этого года. Его организаторы: ЦК ВЛКСМ, Министерство обороны СССР, Центральный Комитет ДОСААФ СССР, Исполком Союза обществ Красного Креста и Красного Полумесяца СССР, Центральный Совет Всероссийского добровольного пожарного общества, редакция газеты «Пионерская правда». Ленинград, город

революционных, боевых и трудовых традиций советского народа принял в свой лагерь под Красным Селом 100 лучших юнармейских отрядов страны — 2500 человек. Этой высокой чести они добивались в течение двух лет.

Утром 28 июня отряды возложили цветы к памятнику В. И. Ленину на Московской площади. Отсюда отряды прошли на площадь Победы. 9 мая здесь был воздвигнут памятник защитникам Ленинграда. Как символ героизма и мужества взметнулась в небо 48-метровая гранитная стрела.

Торжественная линейка, посвященная открытию VI Всесоюзного финала «Зарницы». Замер строй пионеров, отдавая должное памяти героев великой битвы. Начальник пионерского штаба игры Александр Потехин рапортует о готовности к состязаниям. Председатель Центрального Совета Всесоюзной пионерской организации имени В. И. Ленина А. В. Федулова объявляет финал «Зарницы-75» открытым. Командующий игрой А. Л. Гетман от имени ветеранов войны сердечно поздравляет победителей областных и республиканских финалов, заслуживших право участвовать во Всесоюзном.

Среди почетных гостей дважды Герой Советского Союза, генерал армии Д. Д. Лелюшенко, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР К. К. Коккинаки, главный консультант игры «Зарница» генерал-лейтенант И. И. Лисов.

А накануне, до позднего вечера, в лагере царило оживление. Один за другим прибывали отряды юнармейцев. В числе первых — пионеры из Самарканда, с Камчатки, из Омска, Красноярска, Кустаная, Ворошиловграда. Первым в Ленинград прибыл отряд средней школы № 2 поселка Нюрба Ленинского района Якутской АССР. У ребят на груди — значки ГТО. Командир отряда Роман Краев — чемпион республиканского финала. Ему понадобилось всего 33 секунды для того, чтобы разобрать и собрать автомат. Прибывая, ребята рапортовали о проделанной ими работе. Пионеры из 35-й школы Севастополя занялись розыском материалов о полку Г. А. Рубцова, воины которого последними защищали их город в годы войны, проявив беспримерную храбрость и мужество. Командир отряда юнармейцев 57-й брянской школы Лена Воронятова доложила о том, что в отряде все стали значкистами ГТО, отличными стрелками. Среди прибывших есть отряды, которые уже третий раз являются участниками финала. Это отряды из 33-й средней школы Таллина, из 410-й ленинградской, 7-й петрозаводской (пос. Соломенское), 1-й выборгской школы-интерната.

В каждой из школ, представленных на финале, активно работают организации ДОСААФ. Они помогают юнармейцам в организации стрельб из пневматического и малокалиберного оружия, занятий по юнармейским специальностям. Пионеры принимали активное участие в месячниках оборонно-массовой работы, во время которых проводились уроки мужества, соревнования по военно-прикладным видам спорта, встречи с ветеранами армии и флота. Так, например, в 30-й школе Ворошиловграда всю работу проводили под девизом «Солдаты переднего края, мы будем достойны вас». В 36-й рязанской школе итогом месячника оборонно-массовой работы явился сбор «Непобедимая и легендарная»...

Программа соревнований и различных конкурсов нынешнего финала заметно усложнилась и выросла. Обязательными для всех стали, например, соревнования по стрельбе и гражданской обороне. И ребята прямо с площади Победы направляются на стрельбище. «Настоящий юнармеец должен уметь стрелять метко», — таков девиз всех ребят. В мастерстве от них не отстают и девочки.

Здесь среди гостей — воинов, проходящих службу в Советской Армии, юнармейцы встретили бывших зарничников. Младший сержант В. Геня участвовал в «Зарнице» еще в 1970 году на республиканском финале в Черновцах. Сержант А. Потехин, призванный из села Костома Костромской области, рассказал, что с появлением «Зарницы» жизнь в их школе стала намного интереснее. Игра стала праздником для всех односельчан. Они собирались «поболеть» за ребят. Но самое главное то, что «Зарница» физически и морально подготовила ребят к службе в армии.

А на другом поле, размеченном флажками, перекопанном и заставленном различными препятствиями и барьерами, проходили соревнования по гражданской обороне. Труден путь от старта до финиша. Вот участники попадают в зону химического поражения. Надо быстро надеть защитный костюм. Легко сказать — быстро. Тот, кто видел этот костюм, знает, что не так просто это делается. Но вот перед строгими судьями выстроились ребята из средней школы № 3 г. Лиепаи, только что закончившие трассу. Показав высокие результаты, они заняли общее третье место.

— Молодцы, — говорит старший судья.

Закончились соревнования по стрельбе, гражданской обороне, смотру строя и песни. Санитары, пожарные, регулировщики движения, стрелки, связисты, разведчики вступили в состязания по юнармейским специальностям. Все эти специальности требуют силы, ловкости, находчивости при отличном знании дела.

Ранним утром 2-го июля юнармейцы поднялись по тревоге. Получив приказ, они направились в исходный район. Впереди — высота 112,0, где будет бой. Здесь в январские дни 1944 года совершил героический подвиг комсорг гвардейской роты Герой Советского Союза Александр Типанов — закрыл собой амбразуру вражеского дота. Совершив марш-бросок и сосредоточившись в лесу, отряды выдвигаются на исходный рубеж. Здесь надо быть особенно внимательными и собранными. Вот где понадобились знания и умение, полученные в ходе игры «Зарница». Впереди — участок «зараженной» местности. Подается команда: «Газы!», и к общему удивлению ребята укладываются в реальный боевой норматив. Посредники отмечают, что юнармейцы действуют не хуже настоящих солдат. А впереди новое препятствие — «минное поле». Умение теперь показывают «саперы». За считанные секунды они обнаруживают спрятанную под слоем дерна имитационную мину.

Над лесом вспыхнула зеленая ракета — сигнал к атаке. Слышится гул танков и бронетранспортеров, грохот орудий. Со всех сторон устремляются юнармейские отряды к высоте 112,0. Звонкоголосое «ура» катится по окрестности. «Противник», не выдержав натиска, отступает. Боевая задача выполнена.

Притихли мальчишки и девчонки, возлагая живые цветы к обелиску. Последняя дань памяти героя — торжественный марш юнармейцев у священного места.

Во второй половине дня участники «Зарницы» в качестве зрителей были приглашены на ротное тактическое учение. Юнармейцы на деле увидели, с каким темпом и мастерством решают задачи на поле «боя» воины Советской армии. Затем свое искусство перед пионерами и школьниками продемонстрировали парашютисты. Спортсмены ДОСААФ выступили с показательными упражнениями по военно-техническим видам спорта.

Каждый день в зеленом городке был заполнен интересными событиями. Открылась выставка «Салют, Победа!» Проходили вечера дружбы, встречи с ветеранами войны и труда, концерты художественной самодеятельности и, конечно, поездки по Ленинграду. Ребята побывали на Пискаревском кладбище, в Петродворце, ездили на легендарную «Дорогу жизни». Недалеко от мемориала «Цветок жизни» — памятника детям блокадного Ленинграда — посадили юнармейцы молодые деревца. Аллею назвали «Салют, Победа!»

В лагере проходила конференция. Тут была представлена вся юность нашей страны «от Москвы до самых до окраин...» Зал переполнен. Педагоги, военруки, комсомольские работники пришли посоветоваться с юнармейцами о сегодняшней и завтрашней «Зарнице». Задан вопрос: «Что дала тебе «Зарница»? Поможет ли тебе зарничный опыт в дальнейшем?»

— «Зарница» воспитывает патриотизм, помогает стать храбрым, отважным защитником Родины, — отвечает Олег Куцев из Астраханской области.

— Она сближает ребят, помогает сдружиться. Игра — это зачинатель многих интересных дел, — отвечает ленинградец Сережа Игнатьев.

Один за другим выступают ребята из Нальчика, Пензы, Ворошиловграда, Саратова, Якутии и Узбекистана. Рассказывают, как «Зарница» помогает им в учебе, как она дисциплинирует и сплачивает пионерский коллектив.

Отгремели залпы «Зарницы». Закончились соревнования. Подведены итоги. На Дворцовой площади Ленинграда состоялось торжественное закрытие финала. Здесь же ребятам вручали награды. Приз Министра обороны СССР получила средняя школа № 19 г. Черкассы; Приз ЦК ВЛКСМ — школа № 410 г. Ленинграда. Приз Министерства просвещения СССР — средняя школа № 57 г. Брянска.

Разъехались ребята по домам. Но не за горами то время, когда вспыхнет огонь «Зарницы-77». В 1977 году Всесоюзная пионерская игра отметит свое десятилетие, свой славный путь. Трудно себе представить пионерскую жизнь без «Зарницы». Ее сполохи, освещая самые отдаленные уголки нашей страны, зажигают все новые и новые звездочки юнармейских отрядов. Пусть «Зарница» горит светлее, ярче!

В. ВОЛОШИНОВ

Первичная организация — основа Общества

КАУНАССКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ

Первичная организация ДОСААФ Каунасского политехнического института имени А. Снечкуса — одна из лучших не только в Литве, но и в стране. Она не раз побеждала в социалистическом соревновании среди высших учебных заведений. Об этом свидетельствуют награды — два знака ЦК ДОСААФ СССР «За активную работу», многочисленные грамоты, вымпелы, дипломы, кубки. Более десяти лет на общественных началах руководит первичной организацией преподаватель мастер спорта А. Юрявичус. За отличную работу Антанас Юрявичус удостоен высшей награды Общества — «Почетного знака ДОСААФ СССР», награжден знаком «Победитель социалистического соревнования 1974 г.» О жизни и делах членов оборонного Общества Каунасского политехнического института имени А. Снечкуса он и рассказывает в своей статье

Наш институт выпускает инженеров. И наша задача — дать юношам и девушкам не только хорошие знания по специальности, но и воспитать их в духе революционных, боевых и трудовых традиций Коммунистической партии и советского народа, лучших традиций института. Военизированные эстафеты, походы, помощь промышленности, строительству, сельскому хозяйству, встречи с ветеранами Великой Отечественной войны и труда стали постоянными, традиционными.

Комитет ДОСААФ совместно с комсомолом и парткомом института часто организовывает двух-трехдневные автопробеги. Интересной была поездка на автомашинах по республикам Европейской части нашей страны под лозунгом «Наша Родина — СССР». Участники поездки побывали в политехнических институтах, где обменивались опытом оборонно-массовой работы, встречались со знатными шахтерами Ворошиловграда, нефтяниками Баку. Об этом заснят фильм «15 тысяч километров», который посмотрели не только студенты нашего института, но он демонстрировался и в первичных организациях других учебных заведений, на заводах и предприятиях Каунаса.

В канун 30-летия Победы над фашистской Германией стали популярны авто- и мотопробеги по местам героических сражений советских воинов. 35 студентов и преподавателей — лучших активистов оборонного Общества — приняли участие в поездке Каунас—Вильнюс, где возложили венки к памятнику Герою Советского Союза И. Черняховскому, командовавшему 3-м Белорусским фронтом, освобождавшим столицу Литвы. Активисты побывали в деревне Пирчюпис, где в июне 1944 года озверевшие гитлеровцы и их подручные — буржуазные националисты — заживо сожгли 119 человек, затем посетили Брестскую крепость, Хатынь, Логойск — центр партизанского движения в Белоруссии.

Другой маршрут лежал по местам боев в Литве. Каунас — Вильнюс — Зарасай — Рокишкис — Игналина — Каунас. Участники побывали на родине отважной партизанки Героя Советского Союза Марите Мельникайте, встречались с людьми, знавшими ее.

Посещение музеев, рассказы свидетелей о зверских преступлениях фашистов глубоко запали в душу каждого студента. Они помнят о тех, кто отдал самое дорогое — свою жизнь, защищая Родину. Они бережно ухаживают за могилами советских воинов. А в аудиториях идет взволнованный разговор о фронтовиках, о безграничной верности советских людей социалистической Родине, об истоках нашей победы. В роли беседчиков — офицеры запаса, преподаватели военной кафедры С. Синкевич, М. Алексеев, Б. Мейнерт, В. Олейников.

На торжественном вечере, посвященном 30-летию Победы над фашистской Германией, выступил участник партизанского движения ректор профессор М. Мартинайтис, доцент П. Фрейдхейм рассказал о боевом пути 16-й гвардейской литовской дивизии. Собравшихся на вечере ветеранов Великой Отечественной войны поздравил секретарь парткома Г. Букаускас, им вручены памятные подарки. Многие ветераны активно участвуют в работе первичной организации ДОСААФ. Создан совет военно-патриотического воспитания, которым вот уже семь лет руководит коммунист полковник в запасе В. Олейников, участник обороны Ленинграда. За мужество и смелость, проявленные в боях, В. Олейников награжден двумя орденами и одиннадцатью медалями.

Наша первичная организация — многочисленна. Она объединяет более 6 тысяч человек. И чтобы интересно и содержательно вести работу среди молодежи, надо было создать хороший актив, который бы шел впереди, своим примером зажигал десятки других, вовлекал в различные секции, кружки. Теперь при комитете ДОСААФ работает около 200 активистов — председатели факультетских организаций ДОСААФ, общественные инструкторы и тренеры, спортсмены и судьи.

Больших успехов добились первичные организации машиностроительного факультета (председатель Р. Бружинскас), радиотехнического (Ч. Ивашкевичус), химико-технологического (О. Ионкаускас). Эти организации из года в год занимают призовые места в итоге социалистического соревнования меж факультетами.

С 1968 года все секции и кружки объединены в спортивно-технический клуб «Политехника» (начальник клуба спортсмен 1-го разряда З. Бальчунас). Клуб объединяет 12 секций военно-технических видов спорта. Он располагает хорошей материальной базой, которая создана при помощи ректората, профсоюзной и партийной организаций. Они помогли приобрести автомашины, мотоциклы, лодки, винтовки. Многое сделано и построено руками студентов. Например, радисты сами собрали радиостанции, оборудовали учебные классы, ведется своими силами строительство гаража, производят ремонт автомашин, мотоциклов.

Поэтому и не удивительно, что команды института побеждают на соревнованиях, что здесь вырастают спортсмены высокого класса. Например, наши радисты-коротковолновики — неоднократные чемпионы Советского Союза, а в 1966 году завоевали первое место на чемпионате мира. Среди членов секции — 4 мастера спорта международного класса. Самые активные — А. Крегжде, И. Игнотас, А. Мацас. Кстати, старший преподаватель факультета радиоэлектроники А. Мацас — председатель совета клуба «Политехника».

Более 20 лет при первичной организации работает автомотосекция. Теперь она имеет 10 легковых спортивных автомобилей; 11 — гоночных, 3 — учебных грузовых; 10 — дорожных мотоциклов, 8 — кроссовых, 2 — гоночных; 5 — картингов. Много раз члены этой секции завоевывали призовые места на республиканских и прибалтийских соревнованиях. Среди них есть призеры всесоюзных первенств. Лучшие составляют основу сборной команды Литовской ССР. Секция вырастила трех мастеров спорта. Ежегодно здесь обучаем около 200 автолюбителей; 75 — мотоциклистов.

Наиболее популярна среди студен-

тов — планерная секция. Она начала работать в 1949 году. В те годы члены секции не имели своих планеров, поэтому начали строить их сами. Это были первые литовские послевоенные планеры КПИ-1 (Каунасский политехнический институт, модель первая), затем КПИ-2, КПИ-3, конструкции А. Кузьмицкаса, на которых студенты учились летать.

В дальнейшем на базе института была создана планерная станция, выросшая теперь в авиаспортклуб.

И сейчас больше половины спортсменов в Каунасском авиаспортклубе ДОСААФ имени И. Жибуркуса составляют студенты и преподаватели нашего института. Свыше 20 воспитанников нашей первичной организации ДОСААФ стали мастерами спорта безмоторного полета. Среди них такие известные планеристы, как З. Бразаускас, В. Пакарскас, А. Ионушас, В. Жукас, А. Килна — рекордсмены, чемпионы страны и республики.

Не один раз победу на всесоюзных стартах завоевывал Витаутас Шлюмба. За высокие достижения в спорте В. Шлюмбе присвоено звание мастера спорта международного класса. Теперь инженер В. Шлюмба работает испытателем планерной техники на Пренайском экспериментальном заводе спортивной авиации ДОСААФ.

Многие наши воспитанники, закончив институт, работают начальниками авиационных клубов. Вот Александрас Ионушас — им руководимый Каунасский авиаспортклуб ДОСААФ — один из лучших в стране. Он вместе с Владасом Друпасом, закончившим строительный факультет, подготовил проект ангара с гаражами и мастерскими, жилых домиков, которые построены на базе авиаклуба. Мастер спорта Друпас не только планерист: в 1971 году он завоевал звание абсолютного чемпиона республики по высшему пилотажу на самолетах. Ему вручен второй серебряный значок мастера спорта, за высокие результаты по самолетному спорту.

Мастер спорта Альгис Вирбицкас — теперь начальник Паневежского авиатехспортклуба ДОСААФ. Ему большую помощь в создании материальной базы клуба оказывал тоже воспитанник нашей организации инженер Людвикас Раманускас. По его проекту в Паневежском клубе построены ангар и административно-учебный корпус.

Неоднократный рекордсмен страны Зенонас Бразаускас руководит планерным клубом в Вильнюсе. Преподаватели Альгис Скурденис и Витаутас Жукас — общественные инструкторы в Клайпедском авиатехспортклубе. Мастер спорта инженер Витаутас Покарскас — директор Пренайского экспериментального завода спортивной авиации.

При первичной организации создано авиаконструкторское бюро, которым руководит студент Р. Кабашинскас. Здесь студенты изучают планеры, самолеты, учатся конструировать — одним словом, здесь ведется подготовка кадров для экспериментального завода спортивной авиации. В свою очередь завод посылает к нам на учебу талантливых юношей и девушек, выделяя им стипендию. Так теперь проходит обучение А. Лапенас, который сам по книгам построил самолет. Узнав о его увлечении авиацией, дирекция завода пригласила его на работу. Но юноше, закончившему только среднюю школу, не хватало знаний, и его направили учиться в наш институт.

При первичной организации работает и парашютная секция. Ежегодно десятки студентов совершают прыжки, становятся спортсменами-разрядниками. Более ста прыжков совершили студенты Степченко и Колесников, они выполнили нормативы 1-го разряда.

Многого добились и наши подводники, стрелки, секции водно-моторного и парусного спорта.

Комитет ДОСААФ совместно с комсомолом, профсоюзной организацией, под руководством партийной организации старается планировать и проводить все мероприятия по оборонно-массовой и спортивной работе так, чтобы привлечь как можно больше студентов, ведь массовость — залог успеха.

Кроме того, мы не закрываемся в своих стенах, а поддерживаем тесную связь с первичными организациями ДОСААФ других учебных заведений и заводов. Например, наши делегации побывали в гостях на московском шинном заводе, они приезжают к нам. На основе этой дружбы началась совместная научно-исследовательская работа: завод нам дает испытывать шины. Польза и нам, и заводу.

«Комитет ДОСААФ ставит своей целью ознаменовать XXV съезд КПСС новым подъемом оборонно-массовой и спортивной работы в институте», — говорится в социалистических обязательствах первичной организации ДОСААФ.

Эти обязательства успешно выполняются: ведутся беседы в группах о роли Коммунистической партии в строительстве коммунизма, читаются лекции: «В. И. Ленин — организатор и руководитель КПСС и советского государства» и т. д. Выпущены фотовитрины, стенды, стенгазеты, рассказывающие о том, как встречает советский народ очередной съезд родной партии; заканчивается строительство нового гаража для спортивных автомобилей, сотни студентов проходят обучение в различных секциях.

Традиционными стали фестивали студентов, во время которых проводятся массовые показательные соревнования по военно-техническим видам спорта. В программу фестиваля включаются прыжки с парашютом, выступления мастеров пилотажа, военизированные эстафеты, скоростное маневрирование на автомобилях и т. д.

Многое сделано в нашей первичной организации, но еще больше предстоит сделать. В плохом состоянии тир. Ректорат обещает выделить помещение для него в новом строящемся студенческом городке — значит предстоит большая работа, чтобы быстрее ввести в строй тир. Многие гоночные машины состарились, они уже не пригодны для соревнований, нужны новые. Но думается, что и эти «беды», мы сумеем преодолеть. Ведь в нашем коллективе много энтузиастов, преданных этому важному делу. А с такими можно горы свернуть, как говорится в народной пословице.

А. ЮРЯВИЧУС,
мастер спорта,
председатель первичной организации ДОСААФ

г. Каунас

4000!

...Вертолет Ми-8, мягко оторвавшись от земли, устремился в небо. На его борту десять опытных парашютистов. Им предстоит выполнить один из самых сложных и увлекательных прыжков с задачей... поздравить своего капитана команды Тамару Коссовскую с юбилейным прыжком.

Вертолет заходит на боевой курс. Обычно капитан команды покидает самолет последним — на этот раз все иначе: Тамара прыгает первой. Наконец-то вспыхнула зеленая лампочка — Тамара махнула рукой и, улыбнувшись, нырнула вниз. Мы кинулись за ней. Вот в свободном падении «подплывает» к ней Надя Мещанинова. Поздравляет. Вера Коротеева... Николай Наливайко... Лида Скворцова...



А на круг приземления собрались спортсмены, тренеры. Не успела Тамара коснуться земли, как снова взлетела в воздух... сорок раз! Это друзья поздравляли подругу с четырехтысячным прыжком!

Тамара Коссовская воспитанница Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, ныне член сборной команды Войск противовоздушной обороны страны. Многократная рекордсменка мира в групповых прыжках на точность приземления днем и ночью, победительница многих соревнований. Мы, молодые спортсмены, учимся у нее, и Тамара всегда охотно делится своим богатым опытом. Вслед за Валентиной Закорецкой, перешагнувшей уже 5-тысячный рубеж, Тамара Коссовская стала второй женщиной в мире, совершившей 4 тысячи прыжков.

Л. МАЛИКОВА,
мастер спорта

АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН — СПОРТСМЕН ДОСААФ

VIII чемпионат СССР по самолетному спорту

Реактивные самолеты



Серебряный призер чемпионата мастер спорта СССР А. ЧУЕВ.

Фото Г. ЗИНОВЬЕВА

Нынешний чемпионат Союза на реактивных самолетах, который состоялся на базе Ульяновского аэроклуба с 1 по 8 сентября, отличался тем, что в нем участвовали спортсмены не двух ведомств, как прежде — ДОСААФ и ВВС, — а трех. Впервые на всесоюзную арену вышли спортсмены-летчики Войск противовоздушной обороны страны.

— Раньше мы вообще не занимались спортом на реактивных самолетах, — рассказывает тренер сборной команды ПВО В. Головин, — в нынешнем году провели первые встречи в училищах. Затем состоялись весенние соревнования на первенство ПВО, в них участвовало 16 человек, шестеро сдали нормативы мастера спорта. Первым абсолютным чемпионом ПВО по самолетному спорту стал участвующий в VIII чемпионате Союза Е. Еремин. В середине лета состоялся первый чемпионат Войск ПВО с участием 27 спортсменов-летчиков. Абсолютным чемпионом стал И. Шипилов. Он также — участник настоящего первенства Союза.

— В организации чемпионата ПВО большую помощь нам оказало Добровольное общество содействия Армии, Авиации и Флоту, — продолжал Головин. — Оно выделило спортивных судей. Особенно много поработал общественник ДОСААФ судья международной категории Михаил Иванович Сухарев. Он практически показывал, как разбивается старт, организуется работа судейской коллегии, оформляется документация. Все это способствовало тому, что ведомственные соревнования прошли у нас успешно, они явились как бы отборочными перед выступлением на всесоюзном старте. В ходе борьбы выявились лучшие спортсмены, достойные защищать спортивную честь своего коллектива.

Отборочные соревнования состоялись и в других ведомствах. На первенстве ВВС выступило 40 спортсменов-летчиков, на первенстве ДОСААФ — 31. Кроме того, состоялись окружные (ВВС) и зональные (ДОСААФ) встречи соперников.

На чемпионат Союза прибыло по 10 спортсменов от каждого спортивного коллектива.

В числе участников — 12 мастеров спорта. Остальные — перворазрядники, которые вышли на всесоюзный старт впервые. Понятно поэтому, почему так придирчива была мандатная комиссия, в задачу которой входило определить право каждого участвовать в соревнованиях. Требования — жесткие: спортсмен должен иметь налет по упражнениям программы в текущем году не менее 15 часов при общем налете на самолете «Л-29» не менее 200 часов; твердо знать материальную часть, инструкции по технике пилотирования и по производству полетов в районе аэродрома, сдать нормативы комплекса «Готов к труду и обороне», отвечать медицинским требованиям.

В программе три упражнения: полет в зону (над точкой) на выполнение фигур прямого высшего пилотажа в комплексе (10 фигур); полет по кругу на качество расчета и посадки на полосу ограниченных размеров; полет по четырехугольному маршруту с переменным профилем, опознаванием условных знаков на поворотных пунктах и выходом на конечный пункт маршрута в заданное время.

Участие спортсменов-летчиков Войск ПВО в VIII чемпионате Союза внесло ряд дополнений в организацию сорев-

нований, ход спортивной борьбы, в работу судейской коллегии, подведение итогов борьбы — в работу штаба соревнований. Все службы успешно справились со своими обязанностями. Технический состав во главе с инженером В. Глотовым обеспечил безаварийную работу материальной части. Четко работала судейская коллегия, которую возглавил судья международной категории В. Васильев, ему помогали заместители — судьи республиканской категории В. Головин и В. Супонин. Главным секретарем был назначен судья всесоюзной категории Е. Коробов.

Перед началом стартов с судьями было проведено четыре семинара. Внесены некоторые уточнения в правила судейства. Так, например, за пропущенную фигуру в процессе выполнения комплекса решено выставлять ноль очков только за эту фигуру; за грубое подтягивание после высоты выравнивания, если это подтверждается пятью судьями, налагать штраф в 50 очков; в случае приземления на хвостовую пяту выставлять двойку за посадку; штрафовать участника на одно очко за каждый градус отклонения (начиная с 5° до 30°) при выходе на конечный пункт маршрута. Был также принят порядок выставления оценок 9-ю судьями за посадку, при котором отбрасываются две максимальные и две минимальные оценки, по остальным выводится среднеарифметическое число.

С первых же стартов спортсмены ДОСААФ показали превосходство в чистоте пилотажа над остальными. Сказался не только их опыт (большинство — мастера спорта, участвующие в различных соревнованиях по восемь и более раз), но и сам подход к спортивной борьбе, сложившаяся школа этой борьбы, в создание и развитие которой много сил вложил тренер сборной команды ДОСААФ СССР мастер спорта В. А. Васильев.

В чем существо этой школы? Во-первых, в отборе для всесоюзных стартов перспективных, талантливых спортсменов, способных вести борьбу за призовые места, во-вторых, в налаживании в клубах постоянных тренировок этих спортсменов по программе чемпионатов Союза, в-третьих, в высоких требованиях, предъявляемых к выполнению каждого упражнения, в-четвертых, в обмене опытом пилотирования, которым спортсмены делятся во время непродолжительных методических сборов.

Все это вместе взятое и обеспечило победу спортсменов ДОСААФ на VIII чемпионате Союза по самолетному спорту (см. технические результаты). Им досталось десять медалей из двенадцати. Лишь мастер спорта Ю. Леоничев (ВВС), кстати, не первый раз выступающий на чемпионате Союза, и спортсмен 1-го разряда С. Яковлев (ПВО) завоевали по одной бронзовой медали за упражнения № 2 и 3.

Абсолютным чемпионом VIII чемпионата СССР на реактивных самолетах 1975 года стал инструктор-летчик Ульяновского аэроклуба мастер спорта Ю. Селиверстов. Он же удостоен специального приза журнала «Крылья Родины» за чистоту пилотажа.

Вторым и третьим призерами в многоборье также оказались спортсмены ДОСААФ: мастер спорта из Курска А. Чуев (серебро) и его одноклубник спортсмен 1-го разряда А. Калашников (бронза).

Анализ итогов показывает, что наиболее высокие технические результаты достигнуты в первом упражнении — пилотажном комплексе и значительно ниже они в полете на качество расчета и посадки на полосу ограниченных размеров (упр. № 2). Даже такой опытный спортсмен, каким является мастер спорта Л. Курилов из Ворошиловграда, набрал в этом упражнении всего 550 очков из 1200 возможных. Восемь спортсменов из 30 не показали в этом упражнении мастерского норматива (85% от максимума).

Не говорит ли это о недооценке некоторыми спортсменами важного элемента полета, каким всегда считалась посадка. И не этим ли объясняются предложения многих из них о том, чтобы посадка не входила в программу многоборья.

Ряд спортсменов предлагает расширить пилотажную программу. В частности, ввести произвольный комплекс из заранее составленного перечня фигур с тем, чтобы через несколько лет разыгрывать среди финалистов темный комплекс.

В ходе чемпионата высказывалось мнение, что следовало бы вернуться к зачету и личному, и командному, как это было раньше. В 1973 г. Федерация самолетного спорта решила ввести только личный зачет для спортсменов. Это решение было вызвано сложностью комплектования судейской коллегии и подведением командных итогов. Теперь условия изменились. Появился еще один претендент на командное первенство. Думается, Федерация рассмотрит этот вопрос.

Тренер сборной команды ВВС В. Супонин предлагает ввести открытое судейство.

По мнению мастера спорта А. Чуева, завоевавшего на чемпионате две золотые и одну серебряную медали, наши спортсмены-пилоты реактивных машин должны выйти на международную арену. Кстати, этот вопрос несколько лет назад обсуждался на Бюро Федерации самолетного спорта.

Ныне он возник вновь не случайно. Спорт на реактивных самолетах «Л-29» окончательно утвердился в нашей стране. Выросли его масштабы, мастерство спортсменов. И они безусловно оказались бы достойными соперниками лучших пилотажников реактивных машин стран социалистического содружества.

Н. БАЛАКИН

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

(В скобках даются очки и места по упражнениям)

1. Ю. Селиверстов (ДОСААФ) — 4791 (2264—1, 1130—7, 1397—2); 2. А. Чуев (ДОСААФ) — 4779 (2189—11, 1190—1, 1400—1); 3. А. Калашников (ДОСААФ) — 4743,5 (2192,5—9, 1160—4, 1391—6); 4. Н. Саватеев (ВВС) — 4737,5 (2246,5—4, 1100—11, 1391—7—8); 5. А. Новиков (ДОСААФ) — 4731 (2240—5, 1100—10, 1391—7—8); 6. В. Частухин (ДОСААФ) — 4712,5 (2168,5—15, 1150—5, 1394—4); 7. Н. Полторацкий (ВВС) — 4695 (2214—7, 1090—14, 1391—7); 8. А. Николаенко (ВВС) — 4669 (2156—17, 1150—6, 1363—17); 9. Н. Петренко (ВВС) — 4649,5 (2201,5—8, 1080—17, 1368—16); 10. Н. Синельников (ДОСААФ) — 4626 (2248—3, 990—23, 1388—11—12); 11. В. Широких (ДОСААФ) — 4624 (2071—28, 1180—2, 1373—15); 12. Г. Шалакин (ВВС)—4622,5 (2141,5—21, 1090—13, 1391—10); 13. С. Яковлев (ПВО)—4589 (2115—24, 1080—18, 1394—3); 14. И. Омельченко (ВВС)—4583,5 (2133,5—22, 1070—20, 1360—18) 15—16. Ю. Леоничев (ВВС)—4560 (2060—30, 1160—3, 1340—20); В. Макаров (ПВО) — 4560 (2192—10, 980—24, 1388—11—12); 17. В. Акимов (ДОСААФ) — 4522 (2147—20, 1070—19, 1305—23); 18. Е. Мальнев (ПВО) — 4493 (2178,5—13, 1120—8, 1195—25); 19. А. Сборщиков (ПВО) — 4436,5 (2109,5—25, 1020—21, 1307—22); 20. Н. Попадько (ПВО) — 4405 (2154—18, 1090—16, 1191—27); 21. Е. Еремин (ПВО) — 4383 (2070—29, 1110—9, 2203—24); 22. Г. Драчинский (ПВО) — 4367 (2084—26, 1092—22, 1191—26); 23. В. Вершинин (ПВО) — 4362 (2186—12, 790—26, 1386—13); 24. В. Коваленко (ВВС) — 1314 (2166—16, 810—25, 1338—21); 25. В. Таратушко (ВВС) — 4269 (2174—14, 1090—12, 1005—29); 26. В. Бунин (ДОСААФ) — 4234,5 (2150,5—19, 790—27, 1394—5); 27. Л. Курилов (ДОСААФ) — 4193 (2258—2,550—29, 1385—14); 28. Е. Иваненко (ВВС) — 4003 (2215—6, 440—30, 1348—19); 29 И. Шепилов (ПВО) — 3947 (2117—23, 1090—15, 740—30); 30. В. Семионов (ПВО) — 3752 (2073,5—27, 670—28, 1015—28).

Читайте в следующем номере

XXV съезду КПСС — достойную встречу!
- **ЛЕНИНСКИМ КУРСОМ.**
- СОРЕВНОВАНИЕ СИЛЫ МНОЖИТ.
  Корреспонденция об успехах авиационных спортсменов Харьковского авиаспортклуба.
- **ЮЖНЫЙ УРАЛ: ВЫХОДИМ НА НОВЫЕ РУБЕЖИ.**
- И ПОВЕЛ ШТУРМОВИК НА ТАРАН.
  Очерк о коммунисте — Герое Великой Отечественной войны Б. Воловодове.
- **МЕСЯЧНИК ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЫ.**

С пользой для военного дела.
- VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР ЗАВЕРШЕНА, СТАРТЫ ПРОДОЛЖАЮТСЯ.
- **А. ХМЕЛЬНИЦКАЯ, ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА: ЗАКАЛЯЙСЯ НА ЗЕМЛЕ!**
- ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ПАРАШЮТНЫХ ПРЫЖКОВ.
- **ДЕВИЗ АВИАКОНСТРУКТОРА: ПОИСК.**

Самолеты второй мировой войны.
- **В ПОМОЩЬ СПОРТСМЕНУ-ПЛАНЕРИСТУ.**
- СПОРТИВНЫЕ КРЫЛЬЯ ЧЕХОСЛОВАКИИ.

Новые книги.
Аэросмесь.

И НАЧАЛАСЬ ШЕСТАЯ ТЫСЯЧА

Парашют... Ей говорили, что даже не все мужчины решаются на прыжок с неба. «А я? Смогу ли?» — думала Валентина, переступая порог Ворошиловградского аэроклуба ДОСААФ. Подруга Света Деревянко подбадривала: «Не робей, я же летаю, а ты... ты сильнее и смелее меня, все это знают»...

Валя Закорецкая об авиации раньше и не мечтала. Считала, что летают и прыгают люди особенные. А она — обыкновенная. Работает слесарем-сборщиком, учится в вечерней школе... Много таких девчат на заводе. Пыталась найти в себе что-нибудь отличающее ее от других, что подкрепило бы решение стать летчицей или парашютисткой, но так и не нашла. И все же не отступила. Да и как возвращаться ни с чем назад, девчата засмеют, скажут испугалась. Может, лучше заняться самолетным спортом?

В летчики Валю не приняли — набор закончен. Записали в парашютисты, в группу инструктора Ивана Бородухи.

●

24 апреля 1974 года — самый памятный день у Валентины. Самый трудный. В этот день она познала необычное, ни с чем не сравнимое чувство... В считанные секунды испытываешь и щемящее сердце ожидание, и страх перед бездной, в которую ты должна кинуться, и радость победы над собой — все-таки смогла сделать шаг в небо! Потом спуск под куполом. Открывшаяся величественная панорама, простор и ощущение, что ты паришь высоко над землей, заполняет душу несказанным весельем. В такие секунды хочется петь, кричать «ура», чтобы все видели — ты летишь!

И если хоть раз пережил все это, хочется снова и снова искупаться в прохладе воздушных волн, всем телом почувствовать упругость встречного потока, закружиться в вихре спиралей и сальто.

Валентина теперь не представляет жизни без стремительного полета, без спуска под куполом парашюта, без удивительного запаха аэродрома. Ей нравится первой встречать утреннюю зарю, любоваться восходом солнца, бродить по мягкой росистой траве, оставляя за собой след...

5000 раз она поднималась в поднебесье на самолетах и вертолетах. Столько же раз ныряла на высоте в открытую дверь навстречу родной земле...

5000 прыжков — это и радость побед и огорченья неудач, и мировые рекорды... Пять тысяч — это одиннадцать лет самоотверженного труда: сотни часов работы на тренажерах и спортивных площадках, сотни часов, проведенных в воздухе в борьбе со стихией, чтобы бить в цель без промаха, чтобы с микронной точностью отшлифовать выполнение каждой акробатической фигуры.

Помнится 1970 год. Югославия. Маленький зеленый аэродром у подножья Альп, собравший лучших парашютистов мира на X чемпионат. Спортсмены совершили последние перед воздушными поединками тренировочные прыжки и отправились по гостиницам. Поздно вечером в нашу комнату вошла Тамара Коссовская:

— Валя, срочно к тренеру!

Мы переглянулись. Значит что-то неладное, раз Сторчиенко так поздно вызывает:

— Ты ничего не натворила? — спросила Александра Хмельницкая.

Валя пожала плечами и пошла к Павлу Андреевичу Сторчиенко. Он сидел у стола. Перед ним лежал листок бумаги с фамилиями спортсменов сборной. У двух фамилий — Морозычевой и Закорецкой — стояли жирные вопросительные знаки.

Татьяна Морозычева на своем счету уже имела много побед на международной арене, а Валентина Закорецкая — впервые за границей нашей Родины. На всесоюзных соревнованиях Валя была второй, поэтому тренер взял ее в Югославию как запасную. На последних тренировках Закорецкая



Абсолютная чемпионка Спартакиады В. ЗАКОРЕЦКАЯ.

Фото Б. ВАСИНОЙ

показывала очень высокие результаты. Вот и задумался тренер: кого включить в команду — дебютанта Валю или уже испытанную во многих сражениях Татьяну Морозычеву? Не испугается ли Валя?

— Павел Андреевич, вызывали? — как могла веселее спросила Валентина.

— Готова выступать на чемпионате? — вдруг, резко повернувшись к ней, спросил тренер.

От неожиданности Валя вздрогнула. Она смотрела на тренера и не могла произнести ни слова.

— Так как, готова? — переспросил он, сдвинув брови.

Валя молчала. Просто не знала что ответить. Скажешь — готова, может не поверить искренности ее слов. Причем она уже свыклась с мыслью, что выступать не будет, что ее брали запасной и вдруг такой вопрос... А ведь она так мечтала участвовать в чемпионате!

— Не знаю, Павел Андреевич, вам виднее, вы тренер, — наконец-то с трудом выговорила Валя, — но, думаю, готова.

— В акробатике, я уверен, ты должна выиграть, а вот в прыжках на точность приземления?

— О точности трудно говорить... В последнее время у меня результаты стали стабильнее, сами видели...

— Ну что ж, придется включить тебя в команду... Смотри — не подведи! А теперь отдыхать — завтра трудный день.

— Спокойной ночи, Павел Андреевич, спасибо за доверие! — весело выпалила Валя и выбежала из комнаты.

В начале соревнований никто из зарубежных парашютистов не обратил внимания на неизвестную им высокую, худощавую девушку. И только, если кто наблюдал за нею во время игры в волейбол, когда из-за капризов погоды приходилось останавливать прыжки, мог заметить необыкновенно быструю реакцию, ловкость, прыгучесть.

После первого прыжка с высоты 2 тысячи метров с 30-секундной задержкой раскрытия парашюта и выполнением комплекса фигур в свободном падении Валя, смеясь, говорила:

— Вначале очень волновалась, аж коленки дрожали. В самолете — девчата из разных стран. Поглядела на них, оказывается, они тоже трясутся. А одна, кажется из Англии, сложила руки, уставилась в потолок и что-то шепчет, наверное, молится. Смешно мне стало. Ага, думаю, и вам несладко. Стиснула зубы, — «ну хватит дурить», — сказала себе. Вспомнила слова Сторчиенко: — «крути» как на тренировке». Когда подошла моя очередь прыгать, я, открыв дверь, посмотрела вниз — вдали виднелось зеленое поле, песчаный круг, белая стрела — все так же, как дома. На душе стало спокойно. Забыла я о своих соперниках, лишь когда прозвучала сирена, — вздрогнула — просто не переношу этот звук.

Когда Валя отделилась от самолета, я была около судей. На разных языках арбитры диктовали своим секретарям: левая спираль, правая, сальто, левая, правая спираль, сальто. Время комплекса — чуть больше восьми секунд! Это был лучший результат среди всех женщин — участниц чемпионата!

И последующие два прыжка Валентина Закорецкая выполнила отлично и завоевала первую золотую медаль.

В прыжках на точность приземления она не заняла призового места, но выступила ровно — без срывов и в сумме двоеборья вышла на второе место, получив впервые большую серебряную медаль ФАИ. Это был огромный успех молодой спортсменки, дебютанта чемпионата мира.

Первым ее поздравил Сторчиенко:

— Молодец, Валя, поздравляю с победой!

— Рада стараться,—улыбнулась Валя.

После Валентина Закорецкая не раз поднималась на высшую ступеньку пьедестала почета. Дважды чемпионка мира! Трижды — в Кимрах, Ереване и Вильнюсе — завоевала звание абсолютной чемпионки Советского Союза! Четырежды становилась победительницей на первенствах Вооруженных Сил! Теперь она не только превосходно выполняла акробатические фигуры в воздухе, но и с разной высоты, точно била по мишени — 10-сантиметровой «шайбе». Она в 1972 году в Ереване и на финальных соревнованиях VI Спартакиады народов СССР в Вильнюсе завоевывала приз журнала «Крылья Родины» за лучший результат по всем зачетным прыжкам на точность приземления. 46 раз ее имя вносилось в таблицу мировых рекордов в групповых и одиночных прыжках на точность приземления.

— Особенно памятен один рекорд, — вспоминает Валя, — это когда мы впервые в небе в свободном падении образовали кольцо. Представьте — десять девчат одна за другой «подходят» и становятся в круг. Какие необыкновенные лица. Радость. Совсем не чувствуется скорость падения (а она более 50 м/сек), кажется, парашютистки плавают как в бассейне.

Десять советских девушек В. Закорецкая, Е. Логинова, А. Дюжова, Н. Киселева, Т. Ровкова, Л. Черная, Л. Корычева, Н. Пискарева, В. Семина, Т. Родина впервые в мире образовали «звезду» в свободном падении. На юбилейном прыжке — пятитысячном — вся сборная команда Украины поднялась вместе с Валей на высоту. В свободном падении один за другим «подходили» к ней, вручали букеты цветов, целовали. А потом все встали в круг, образовав небесный хоровод...

В Вильнюсе, когда во время закрытия объявили, что Валя Закорецкая стала абсолютной чемпионкой Спартакиады и что у нее — единственной женщины в мире — более пяти тысяч прыжков, после торжественной церемонии подошел к ней седой старичок с внуком.

— Доченька, ты так много прыгала, скажи, не страшно тебе?

— Всякое бывает. Особенно волновалась, когда совершала первые прыжки. Бывало трудно преодолеть нахлынувшую какую-то слабость, но мысль, что могут назвать трусихой, придавала мне силы и я, иногда закрыв глаза, «ныряла» из самолета.

И сейчас не могу сказать, что не волнуюсь. Но теперь все иначе: пока поднимаешься на высоту — перебираешь в памяти весь процесс укладки или думаешь как действовать, если откажет парашют, думаешь о предстоящем прыжке... А перед отделением — другие заботы: надо правильно рассчитать, где выпрыгнуть, чтобы попасть в зачетный круг, или как выполнить в свободном падении фигуры... В общем для страха нет времени...

— И все же, наверное, не все могут прыгать? — не унимался собеседник.

— Я думаю, что прыгать с парашютом может каждый здоровый человек, кто умеет владеть собой, кто может заставить себя делать то, что не хочется делать, а надо. Смелость воспитывается с малых лет. Если малыш боится, например, войти один в темную комнату, но все же идет, значит он вырастет смелым. Не уважаю людей, особенно парней, над которыми довлеет страх. Если парень надел парашют, но на высоте не смог сделать шаг, единственный шаг за борт самолета — значит, он и на земле не сможет, допустим, защитить друга, девушку — в самый критический момент испугается... Или на работе — не сможет самостоятельно принять ответственного решения... Я считаю, что прыжок с парашютом — хорошая проверка — каков ты в жизни.

Валентина Закорецкая — член сборной команды Военно-Воздушных Сил. Ее в команде любят, уважают за душевность и прямоту, искренность. Она в любой момент готова прийти на помощь каждому, посоветует, поделится опытом. С уважением она говорит о своих наставниках — старшем тренере Льве Павлове, Александре Хмельницкой, бывшем ее наставнике Павле Андреевиче Сторчиенко. Они приложили немало усилий, чтобы Валя стала спортсменкой высокого класса. И сама Закорецкая тренируется очень много, хотя ей порой бывает нелегко. В тренировочный день: холодно ли, жарко ли, в ветер или штиль она совершает до 15 прыжков, столько же раз приходится уложить купол парашюта, затянуть ранец — а ведь это, ой, как нелегко.

А после прыжков она всегда спешит в спортивный городок: волейбол, баскетбол — ее любимые игры. Или занимается на различных тренажерах, батуте — учится сама и одновременно помогает другим познать тайны мастерства.

Валентина Закорецкая — мастер спорта СССР международного класса. Теперь она работает в Ворошиловградском высшем военном авиационном училище штурманов.

За время учебы будущие штурманы должны научиться прыгать с парашютом. И обычно такие учебные прыжки здесь начинают две подруги врач Валентина Семина — тоже рекордсменка мира и победительница многих соревнований и моторист Валентина Закорецкая, показывая новичкам, как прекрасен этот вид спорта. И многие курсанты, следуя их примеру, тоже становятся спортсменами-парашютистами.

Валентина начала шестую тысячу прыжков. Так пусть новые подъемы на высоту принесут тебе, Валюша, новые победы, пусть к твоим 62 золотым медалям прибавятся новые.

Б. НЕРИНГА

ПРАЗДНИК малой АВИАЦИИ

ЛЕНИНГРАД: финальные старты VI летней Спартакиады

Финальные старты авиамоделистов подвели итог двухлетним творческим поискам, упорным тренировкам и спортивным поединкам. Лучшие из них — представители всех союзных республик, Москвы и Ленинграда — завоевали право участвовать в главных соревнованиях VI летней Спартакиады народов СССР, посвященной 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Внимание и забота хозяев-ленинградцев о финалистах, четкая работа судейской коллегии, возглавлявшаяся заслуженным мастером спорта Б. Шкурским, обеспечили хороший организационный и спортивный уровень ленинградского турнира.

...ИДУТ ВОЗДУШНЫЕ БОИ. В них участвуют 34 спортсмена, демонстрировавшие модели, подавляющее большинство которых выполнено по схеме «летающее крыло» и оснащено калильными двигателями. Крылья наборной конструкции, из бальзы, носовая и хвостовая части профиля обшиты бальзовыми пластинами, образующими кессон. Руль глубины несколько вынесен за счет расширения крыла в центральной части. Между задней кромкой и рулем обычно имеется щель шириной 5—10 мм. Лучшие модели оснащены полуавтоматическими устройствами принудительной остановки двигателя и выпуска ленты. Стабильность работы двигателей при эволюциях полета обеспечена системами подачи горючего под давлением; скорость — 150—170 км/час.

Так как бои носили преимущественно скоростно-силовой, а не маневренно-тактический характер, первый круг боев перевел участников, имевших менее скоростные модели, в лагерь утешительных дуэлей.

В боях одной четверти второго круга встретились экипажи: Латвии и Эстонии, Киргизии и Азербайджана, Армении и Украины, Литвы и Москвы, Казахстана и Российской Федерации, Ленинграда и Молдавии. В полуфинале экипаж Б. Киселев — А. Сусманов (Москва) по очкам побеждает С. Бережного — В. Черткова (УССР), а братья Дорошенко (РСФСР) взяли верх над М. Чубриковым — В. Шиком (Ленинград). Таким образом, в финале молодой экипаж из Российской Федерации встретился с опытным экипажем из Москвы. 3—4-е места были разыграны соответственно между командами Украины и Ленинграда. Завершающий бой был жестокий и шел в высоком темпе. Вот что рассказали братья Олег и Владимир Дорошенко о своей работе на старте:

— Пилот, механик и их модель образуют в бою единую отлаженную, быстродействующую систему, функции каждого звена которой четко определены. Механик следит за тепловым режимом двигателя, обеспечивает боевую готовность запасной модели, контролирует время боя... Пилот же несет основную тяжесть тактического боя, управляет моделью, контролирует действия противника и, парируя его атаки, стремится нанести удар в безопасный для своей модели момент. При этом должны быть учтены: угол подъема корды над площадкой, взаимное расположение моделей и их относительные скорости.

Первым атакует Владимир Дорошенко, и отруб ленты — небольшой извивающийся кусочек плавно повис на ветру. Борис Киселев наносит ответный удар, но слишком мал оставшийся «хвостик» у юркой модели Дорошенко. Трудней стало ее атаковать. А модель Киселева по-прежнему уязвима. Побеждают братья Дорошенко. Они — чемпионы VI Спартакиады и Советского Союза. Воздушные бойцы удостоились призов журнала «Крылья Родины».

— В основу проекта своей модели, — подчеркнули чемпионы, — мы взяли конструкцию модели чемпиона СССР 1974 года О. Титова. Двигатель, механические узлы и микроавтоматика используются нами многократно. Тренировались круглый год под руководством В. Коровина, ближе к соревнованиям постепенно повышали нагрузки. Особое внимание — общефизической подготовке.

В классе гоночных моделей стартовал 21 экипаж. Состав участников исключительно сильный. Достаточно сказать, что 9 спортсменов — мастера спорта международного класса, среди них чемпионы мира и СССР. Ленинградцы тщательно подготовили кордодром и необходимое оборудование. Так, специально к финалу были изготовлены три световых табло (конструкторы — В. Шестаков, О. Сухов, Л. Шацилло), информировавшие о пролете моделями дистанции.

Финальная гонка была совершенна по техническому мастерству и захватывающим зрелищем по накалу спортивной борьбы. В круг вышли Н. Маслов — В. Ефремов (Москва), Б. Краснорутский — В. Крамаренко и В. Барков — В. Сураев (УССР). В отборочных турах Краснорутский — Крамаренко, хотя и показали результат, одинаковый с москвичами — 3'55", но полет их модели происходил в паре, а не в тройке, что облегчило условия гонки.

Над кордодромом безоблачное небо, температура воздуха 20°С. Три, два, один, старт — звучит команда... И если ранее Маслов обычно на запуск двигателя тратил 1,1 — 1,5 сек., то сейчас прошло чуть более трех. Чтобы наверстать упущенное, потребовалось шесть кругов упорной борьбы. Шесть кругов — и рука пилота Ефремова взметнулась для обгона сначала одной, а затем и второй модели противников. Москвичи впереди. Выиграны не только доли секунды, выигран темп, а в гонках это практически все. Когда были пройдены 30 кругов, Маслов неожиданно подает пилоту сигнал посадить модель. Двигатель вот-вот остановится, что повлечет дополнительную потерю времени.

Модели лидеров оснащены устройством принудительной остановки двигателя, а Маслова — Ефремова и Краснорутского — Крамаренко еще и убирающимся шасси. Безукоризненно четко срабатывает автоматика москвичей. Дозаправка. Внешне неуловимые движения Маслова — и модель снова в полете. Теперь почти одновременно совершают дозаправку украинцы. А москвичи успевают наверстать упущенные круги. Обгонов почти нет. Но вот Ефремов поднял руку для обгона. Модель поднялась над противником и сравнялась с ним. Надо скорей совершить обгон, но относительные скорости так малы, что при обгоне модели пролетают почти круг. Ефремов получает предупреждение судей. Еще одно предупреждение, а за ним возможна и дисквалификация — пронеслось в мыслях пилота, что снова сбило ритм москвичей.

Однако Маслов спокоен: он первым подрегулировал двигатель и произвел дозаправку, значит модель будет лететь, а противники вынуждены дозаправлять баки. Так и произошло — последние 44 круга модель Маслова — Ефремова пролетела без посадки и выиграла у Краснорутского — Крамаренко 0,9 сек., затратив на прохождение 20 км 7 мин. 58,2 сек. Экипаж Баркова — Сураева проигрывает чемпионам 1,1 сек.

Старшему инструктору-методисту Центрального авиамодельного клуба инженеру Николаю Маслову 30 лет. Авиамоделизмом занимается с 1968 года под руководством заслуженного мастера спорта Б. Шкурского. Пилоту Василию Ефремову 24 года, он совмещает учебу с работой. В гонках выступает с 1971 года. В экипаже с Масловым работает

третий год. Их обязанности четко распределены: Николай готовит двигатели, автоматику, а Василий — модели, стартовое оборудование и воздушные винты, кстати винты армированы углеволокном. Готовясь к соревнованиям, экипаж основное внимание сосредоточил на повышении ресурса двигателя, это особенно важно для гоночных моделей. Износостойкость поршневой пары обеспечена подбором материалов: поршень — чугунный, с твердостью по Бринелю 190 ед., гильза — стальная, цианированная, с твердостью по Роквеллу 62 ед. К Спартакиаде москвичи изготовили четыре двигателя, развивающие 15—16 тысяч оборотов в минуту.

Скоростные модели финалистов (всего 23 участника) были оснащены двигателями «Росси» с системой настройки в резонанс выхлопа отработанных газов. Широко применялись сверхтонкие металлические конструкции аэродинамических плоскостей, эффективная автоматика сохранения ресурса двигателей и надежные стартовые устройства. Но ничто так не озадачивало спортсменов, как «спящий невидимка» — так можно охарактеризовать неудачный режим работы двигателя, когда отсутствует резонанс между выдыхаемой им фазой и выхлопной системой. «Пробудить невидимку» сумели Б. Туманов (РСФСР) и И. Мешков (УССР), поделившие между собой золото и серебро Спартакиады. Скорости их моделей равны 232 км/час, сумма двух полетов модели Туманова выше, и он стал чемпионом.

Результаты скоростного старта значительно ниже мирового уровня, что настораживает. Нашим спортсменам надо совершенствовать средства контроля, методику регулировки, способы ввода системы в резонанс и обеспечения стабильности резонанса в течение всего полета модели. Один из возможных путей повышения стабильности, на наш взгляд, — это создать гибкую резонансную систему, допускающую ее управление в процессе ввода силовой установки в режим и полета модели на зачетной дистанции. Разработка и внедрение такой системы, думается, позволит скоростникам достичь высот международного уровня, а также завоевать приз, установленный журналом «Крылья Родины» для спортсмена, показавшего скорость модели не менее 245 км/час. В финале претендентов на этот приз не оказалось.

Полеты моделей-копий убедительно показали возможности сближения позиций спортивного и промышленного моделирования летательных аппаратов. С каждым годом расширяются комплексные исследования характеристик аппаратов на летающих моделях. Немалая роль в этом направлении отведена авиамоделистам, разрабатывающим и испытывающим копии самолетов. Таких моделей на финалах VI Спартакиады было 19.

Наибольший успех в пятый раз выпал на долю Ю. Крылова, представившего копию Ил-2, В. Борзова — Ил-10 и А. Павленко — Як-9Б (все — РСФСР). Они завоевали соответственно 1,2 и 3-е места. А. Павленко к тому же был награжден призом, учрежденным за лучшую модель-копию самолета конструкторского бюро, возглавляемого А. С. Яковлевым.

Модель-копия чемпиона весом 2450 г оснащена двигателем собственной конструкции. Его рабочий объем — 10 см³, мощность, по утверждению автора, с воздушным винтом 305 мм в диаметре при 18500 об/мин составляет 2,5 л. с. При проектировании управления механизацией модели Ил-2 Крылов избрал механическую систему, в дальнейшем он отдает предпочтение комбинированным системам с механическим и электрическим приводами исполнительных механизмов.

По пилотажным моделям личное командное первенство оспаривали 19 финалистов. Изменчивая ленинградская погода давала о себе знать. Только закончил свой тур Е. Кондратенко (УССР), как тучи опустились до крон деревьев, пелена стала серой. Если вначале дождило, сумрачно выползали из тьмы тучи, холодом обдавал кривой дождь, то полет модели москвича Е. Петрова, выступавшего под номером 13, действительно стал «чертовой дюжиной». Ливень загнал всех в автобусы, но Петров мужественно противоборствовал достойным противникам и погоде. Полет его модели был четким и принес серебро. Золото досталось Владимиру Еськину (РСФСР), неоднократному чемпиону, участнику многих международных соревнований.

В основу модели чемпиона заложена схема и конструкция модели Е. Петрова (см. «Крылья Родины» № 11 за 1975 г.). Пилотажные модели настолько однообразны, что различить их можно только по раскраске. Новых технических решений спортсмены даже не ищут. 70 процентов моделей оснащены отечественными двигателями Ивановских опытных производственных мастерских ДОСААФ, хорошо зарекомендовавших себя на соревнованиях столь высокого ранга.

Еськин тренируется под руководством заслуженного тренера РСФСР В. Гончарова, совершая моделью до 200 полетов в год. Но это далеко не достаточно. Приобрести внутреннюю собранность, полную уверенность в себе, по мнению чемпиона, можно лишь регулярными, целенаправленными тренировками, совершая до 500—600 полетов в течение года.

Основная смена лидеров произошла в классах свободнолетающих моделей. Несмотря на отсутствие ряда ведущих спортсменов, участвовавших в августе в чемпионате мира в Болгарии, борьба за призовые места была упорной. Для выявления чемпионов по таймерным моделям и планерам проводились по два дополнительных тура.

Улучшилась погода. Северо-западный ветер со скоростью 5—10 метров в секунду рвал пелену облачности; градиент ветра с высотой нарастал, менял направление, и клочья облаков двигались навстречу друг другу. Охлажденный за ночь воздух до 3—5° днем прогрелся, а к полудню температура достигла 18°. На третий день — день старта таймерных моделей — к полудню стало просто жарко. Влажность упала до 54%. Горизонт застыл в пелене серебристой дымки, и ничто кроме собственных срывов да еще малочисленных стаек птиц не могло предупредить спортсменов о коварстве турбулентной атмосферы.

Первый тур моделей планеров лишил 8 спортсменов из 19 права рассчитывать на первое место. Во втором запуске к ним присоединились еще два. К концу седьмого тура испытания прошли Ю. Гостев (Ленинград) и Т. Лумман (Эстония). 300 зачетных очков Гостева против 159 Луммана определили в девятом туре золотого и серебряного призеров.

Чемпиону Ю. Гостеву 28 лет. Инженер, учится в заочной аспирантуре. Его тренирует Е. Мелентьев. Моделями планеров Юрий увлекается уже 15 лет. Нынешнюю модель выполнил по схеме Земского — Маркова и с ней выступает второй год. Полеты ее очень стабильны: удачна аэродинамическая компоновка и совершенна автоматика, выполненная в виде моноблока. Свой успех Юрий объясняет умением стартовать «в догон за термиком». Многое, по его мнению, дает автоматика, обеспечивающая оптимизацию траектории в соответствии с метеообстановкой.

На резиномоторном старте (24 участника) без срывов к финишу пришел только молодой инженер Сергей Самокиш (УССР). Заметим, аэродинамические схемы и геометрические параметры моделей, пожалуй, не претерпели больших изменений. Широкое применение автоспусков и четко работающих от них механизмов перебалансировки повысило стабильность полетов. Однако, большинство спортсменов плохо ориентируется в метеообстановке и не может самостоятельно выбрать момент для запуска.

Сергей Самокиш — исключение. Особенно показателен в этом плане полет в 7-м туре. Тур начался в 15.00 и продолжался 45 мин. В 15 часов 15 мин. взлетела модель москвича С. Козлова. Самокиш начал закручивать двигатель, постоянно наблюдая за полетом модели Козлова. Когда Самокиш был готов к старту, термик в зоне старта угас. Тогда он смело выпустил модель в сторону проходящего мимо облака. Результат — 180 секунд парящего полета и 30 секунд парашютирования после срабатывания системы принудительной посадки. Двигатель работает 37 сек. Через 7 сек после запуска модели срабатывает устройство перебалансировки и горизонтальное оперение поднимает заднюю кромку на 2 мм. После остановки двигателя руль на киле поворачивается вправо на 3—5°. Винт диаметром 580 мм имеет относительный шаг 1,1. Мотор состоит из 30 нитей резины «пирелли» сечением 1×3.

Три спортсмена — Валерий Клименко, Юрий Абламский (оба — РСФСР) и Валерий Пак из Казахстана — встретились в дополнительных турах таймерных моделей для розыгрыша медалей призеров. Первый — В. Клименко, за ним — Ю. Абламский и В. Пак.

Модели этого старта (всего 21 участник) выполнены по схеме харьковчанина Е. Вербицкого и мало чем отличаются друг от друга. Лишь модель чемпиона имеет ряд принципиально новых решений, направленных на повышение стабильности работы механизмов, стойкости конструкции к внешним климатическим воздействиям. Добиваясь этого, Клименко выполнил силовой набор крыла из стеклопластика, а всю поверхность модели обшил бальзой и оклеил дюралевой фольгой толщиной 0,03 мм. Вес одного квадратного дециметра такой обшивки вместе с клеем составляет 1 гс.

Автоматическая перебалансировка модели в полете осуществляется изменением угла установки крыла, для чего последнее крепится на одном стальном

штыре ∅ 6, проходящем через П-образный шпангоут пилона. Над горизонтальным оперением установлен полностью поворотный киль. Стабилизатор состоит из двух половин, соединяемых на штыре. Профиль крыла — 7-процентный, вогнутый с наибольшей кривизной средней линии, удаленной на 70% хорды. Профиль стабилизатора — плосковыпуклый, 8%. На модели стояли двигатель «Росси» с винтом 180×90. Центр тяжести удален на 70% САХ, что потребовало вынести горизонтальное оперение (S г. о. = 7,5 дм²) на 720 мм от задней кромки крыла.

В 1975 году модель облетывалась в четырех соревнованиях и показала прогрессивно нарастающий результат. При наборе высоты она совершает полвитка и выходит с моторного полета в планирующий по ветру, что обеспечивает изменение режима без кабрирования. Полет модели без термиков составляет 3 мин. 30 сек.

В ходе финальных соревнований была проведена техническая конференция по вопросам развития экспериментального авиамоделизма, технического оснащения моделей, предназначенных для исследовательских целей.

Состоялся обмен мнениями об обобщенных критериях летных характеристик, обеспечивающих связь спортивных и технических задач. Большой интерес вызвало сообщение ленинградца Е. Мелентьева — конструктора копии самолета «Фарман», которая использовалась творческим коллективом Ленфильма при создании киноленты «Воздухоплаватель». Б. Шкурский, Б. Краснорутский, В. Куманин и другие отметили важность исследований. Авиамоделисты уже освоили крыло с изменяемой кривизной на таймерных моделях, ассиметричное крыло на скоростных и гоночных моделях, схему «утка» с оптимальными несущими свойствами, исследуют способы организации системы вихрей для увеличения подъемной силы и многое другое.

Участники конференции предложили впредь в программы крупных соревнований включать в командный зачет полеты экспериментальных моделей, а для обобщенной оценки их летных характеристик использовать критерии: широты диапазона скорости, грузоподъемность, способность к координированному автономному полету, взлетно-посадочные характеристики.

●

Острые спортивные поединки на финалах Спартакиады выявили сильнейших. Первое общекомандное место завоевала команда Российской Федерации. С одинаковым количеством очков (22), уступив чемпионам по числу первых мест, второе место заняли спортсмены Украины, третьи — москвичи (44,5). Далее места распределились так: Ленинград — 50, Латвия — 61, Казахстан — 65, Армения — 67,5, Азербайджан — 77, Узбекистан — 78, Молдавия — 81, Эстония — 82, Киргизия — 83, Литва — 85, Грузия — 89, Белоруссия — 92, Туркмения — 102, Таджикистан — 123.

Финалы Спартакиады помогли участникам обменяться спортивным опытом, а также определить пути дальнейшего развития авиамоделизма.

В. КУМАНИН,
мастер спорта

НА ФИНИШЕ СПАРТАКИАДНОГО ГОДА

- СОРЕВНОВАНИЯ В ЧЕСТЬ ПАРТИЙНОГО СЪЕЗДА.
- МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ.
- НОВЫЕ МАСТЕРА СПОРТА.
- РАСТЕТ АРМИЯ ЗНАЧКИСТОВ «АВИАМОДЕЛИСТ СССР».

Новый творческий прилив активности в оборонных организациях вызвало Постановление Центрального Комитета КПСС «О социалистическом соревновании за достойную встречу XXV съезда КПСС». Члены ДОСААФ с энтузиазмом восприняли важный документ и стремятся найти пути и формы повышения действенности социалистического соревнования в честь исторического события.

— Встретить XXV партийный съезд высокими спортивными результатами! — вот девиз авиамоделистов столицы.

Спортивный коллектив Московского авиамодельного клуба взял повышенные обязательства по дальнейшему развитию спорта, совершенствованию учебно-материальной базы. Успешно выполняются и обязательства, взятые ранее.

Чемпионами VI Спартакиады и Советского Союза стали гонщики инженер Николай Маслов и студент Василий Ефремов. Ряд побед одержал инженер пилотажник Евгений Петров. Он — серебряный призер Спартакиады, победитель студенческого турнира и соревнований на первенство Министерства авиационной промышленности СССР, чемпион Москвы, а также призер Спартакиады по радиоуправляемым пилотажным моделям.

Выдающегося результата достиг Станислав Жидков. Его скоростная модель самолета с двигателем с рабочим объемом цилиндра 2,5 см³ развила скорость 290,3 километра в час. Это — большое достижение, перекрывшее на 17 км/час мировой рекорд американского спортс-



На очередных занятиях в авиамодельной лаборатории первичной организации ДОСААФ Метрострой. Слева направо: кандидат в мастера спорта чемпион Москвы Д. Кузин, тренер В. Комаров и мастер спорта С. Козлов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

мена. Высокий показатель достигнут двумя способами. Уменьшено аэродинамическое сопротивление корды путем специальной ориентации ее нитей в потоке, что дало значительный прирост скорости полета. И еще: применено специальное горючее, повышающее мощность микролитражного двигателя.

Станислав Жидков — мастер спорта международного класса, инженер, возглавляет конструкторское бюро Центрального авиамодельного клуба. Дважды был чемпионом страны, побеждал и на международных соревнованиях.

— Свой рекордный полет, — с гордостью говорит коммунист Жидков, — я посвящаю предстоящему XXV съезду КПСС. Продолжаю совершенствовать модель и силовую установку, подбираю топливо, чтобы довести скорость полета до 320 км/час. Это моя мечта, и надеюсь ее осуществить.

Съезду родной Коммунистической партии посвятили свой новый рекорд чемпионы Советского Союза спортсмены Леонид Алдошин из Казани и Валерий Мякинин из подмосковного города Дубны. В поселке Планерском, Крымской области, стартуя с радиоуправляемой моделью самолета, спортсмены добились большой победы: их микросамолет пролетел по кругу 388 километров, что на 50 километров больше мирового рекорда американского авиамоделиста. Алдошин — автор 5 мировых и 10 всесоюзных достижений, Мякинин — 4 мировых и 4 всесоюзных.

В ходе предсъездовского соревнования активизировались спортивные секции. Тому пример — первичные организации ДОСААФ Метростроя и авиационного технологического института имени К. Э. Циолковского. Так, юные спортсмены Метростроя обыграли своих соперников на двух городских турнирах. Среди победителей Вадим Никольский — чемпион Москвы в классе парящих моделей самолетов с поршневыми двигателями. В Минске, на всесоюзных юношеских стартах, собравших под свои знамена сильнейших, отличился Владимир Комаров. Чемпион Спартакиады и Советского Союза среди юношей, Владимир на резиномоторном старте в семи турах набрал максимальное количество очков — 1260. Заметим к слову, что столичные спортсмены, которых тренировал В. Абрашкин и Л. Митин, в Минске одержали командную победу, а десятиклассник Виктор Свирин из Первомайского района (ныне — студент Московского авиационного технологического института) — чемпион по пилотажным моделям; вторые призеры — скоростник Андрей Невзоров, таймерист Сергей Фомин и планерист Александр Мазепа.

Чемпион по резиномоторным моделям среди юношей Владимир Комаров занимается в кружке первичной организации ДОСААФ Метростроя, где инструктором его отец — Виктор Александрович Комаров. Опытный наставник, он воспитал авиамоделистов, достойно защищающих спортивную честь оборонного коллектива на самых крупных стартах.

— Соревнования в Минске, — говорит тренер, — интересны прежде всего тем, что они помогли выявить наш ближайший резерв, а их итоги позволяют сделать обнадеживающие выводы.

По мнению специалистов, воспитанники Комарова умело стартуют, в их выступлениях не видно однообразных тактических приемов. И это не случайно: наставник работает с юношами творчески, с перспективой, ищет новые тренировочные режимы, сочетая лабораторные занятия и полевые тренировки. Много проводит соревнований в различную погоду, где проверяется способность кружковцев уверенно выступать.

Энтузиаст оборонного Общества Комаров еще и общественный тренер Куйбышевского райкома ДОСААФ. Подготовленная им команда — Д. Кузин, Н. Шкаликов и Е. Митнев — одержала верх в межрайонных соревнованиях, посвященных XXV съезду КПСС. Эта встреча привлекла 27 команд из 30 районов столицы. Естественно, борьба была острой и напряженной.

Общественный тренер и инструктор В. Комаров работает мастером. Он и его товарищи, встав на предсъездовскую трудовую вахту, перевыполняют производственные задания и выпускают продукцию только отличного качества. Труженики цеха решили план завершающего года пятилетки выполнить досрочно— к 25 декабря. Активист ДОСААФ Комаров предстоящий партийный съезд встречает успехами в труде и в спорте.

Крупную спортивную победу записали на свой счет авиамоделисты столичного авиационного технологического института. Они возглавляют зачетную таблицу проходившего в Казани студенческого турнира, посвященного XXV съезду КПСС. По составу участников эти соревнования под стать любому чемпионату страны. Лично-командное первенство оспаривали 11 сильнейших вузовских команд. Студенты МАТИ завоевали командный приз и отличились в личном зачете. Среди победителей турнира — гонщики В. Ефремов — С. Кузнецов, воздушные бойцы Б. Киселев — В. Масленкин, строитель копий самолетов В. Югов и таймерист С. Шарин. Их успех разделяют наставники — член комитета ДОСААФ факультета старший преподаватель аэродинамики В. Колосков и старший инженер Н. Крутоголовов.

Успешно выступили студенты МАТИ и в Харькове на межведомственных соревнованиях, привлекших сборные студенческие команды Советского Союза и Российской Федерации, Военно-Воздушных Сил, Аэрофлота и авиационных заводов страны. Среди участников — рекордсмены мира, Советского Союза и союзных республик.

Эта встреча была проведена Авиамодельным комитетом Министерства авиационной промышленности СССР. В числе организаторов энтузиасты спорта — Б. Хохлов, Н. Снеговая, М. Мелихов, Ю. Юрьев, Е. Персидский, Б. Бельман, В. Мозырский, В. Жельман, Г. Побежимов.

Харьковский турнир выиграли спортсмены Военно-Воздушных Сил. За ними — команда предприятий Министерства авиапромышленности СССР. На третьем месте — студенческая сборная России, костяк которой составили авиамоделисты первичной организации ДОСААФ Московского авиационного технологического института (в эту же команду входили Л. Алдошин и А. Овчинин из казанского авиаинститута).

Модельные дела всегда в поле зрения институтского комитета ДОСААФ и его председателя Г. Медведева. Комитет и авиамодельная секция, которую возглавляет чемпион Москвы П. Сорокин, периодически заслушивают тренеров и спортсменов, советуют, как улучшить тренировочные занятия и так далее.

— На последних этапах VI летней Спартакиады, на финише года, — говорит начальник Московского авиамодельного клуба П. Рывкин, — 12 спортсменов выполнили нормативы мастера и кандидата в мастера спорта. Свыше 300 участников соревнований преодолели разрядные нормы. 1600 ребят получат значки «Авиамоделист СССР». Москвичи уже провели 20 городских соревнований. Совместно с Дворцом пионеров и школьников решили организовать еще три чемпионата Москвы в честь XXV съезда КПСС. Два из них уже состоялись.

В 1975-м — втором спартакиадном году — в городских соревнованиях участвовали 27 районных команд из 30, а в 1974-м их было всего 14.

Об одном турнире мы уже рассказали. Второй привлек более ста авиамоделистов, которые разыграли переходящий приз имени Михаила Зюрина, первого советского авиамоделиста — рекордсмена мира, погибшего в боях за Родину. Сильнейшие в классах моделей планеров и резиномоторных определились в дополнительном восьмом туре.

Среди участников, набравших максимальное количество очков в семи турах, были Аполлон Земский, Михаил Длусский — модели планеров, Геннадий Пименов, Сергей Машовец и Равил Богапов — резиномоторные модели самолетов. Лучшего абсолютного результата в восьмом запуске достиг студент авиационного института Геннадий Пименов. Стартуя с резиномоторной моделью самолета, он набрал 1260 + 240 очков. За ним — Сергей Машовец (1260 + 203) и Равил Богапов (1260 + 196).

VI летняя Спартакиада, как известно, финишировала, но соревнования продолжаются. Ныне москвичи готовятся к новой встрече в честь партийного съезда — чемпионату по комнатным моделям самолетов. Впереди — острые поединки, борьба за новые спортивные успехи.

М. СЕМЕНОВ

Москва

●

В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИОННОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве новых мировых рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

ПО САМОЛЕТНОМУ СПОРТУ

Скороподъемность на высоту 25000 м. 2 мин. 34 2 сек., достигнутую А. Федотовым (СССР) 17 мая 1975 г. на самолете Е-266 м (самолеты с реактивными двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Д. Петерсону (США), превышен на 6,825 сек.

Скороподъемность на высоту 30000 м, 3 мин. 9,85 сек., достигнутую П. Остапенко (СССР) 17 мая 1975 г. на самолете Е-266 м (самолеты с реактивными двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Р. Смиту (США), превышен на 17,949 сек.

Скороподъемность на высоту 35000 м, 4 мин. 11,7 сек., достигнутую А. Федотовым (СССР) 17 мая 1975 г. на самолете Е-266 м (самолеты с реактивными двигателями). Мировой рекорд установлен впервые.

Чемпионат мира: опыт и уроки

ТАКТИКА И ТЕХНИКА СПОРТСМЕНОВ

Заметки тренера

На чемпионате мира по моделям свободного полета (см. «Крылья Родины» № 11 за 1975 год) первыми вступили в борьбу таймеристы (77 участников из 28 стран). О том, что поединки будут очень тяжелыми, уже убеждали тренировки спортсменов, предшествовавшие официальным стартам. Многие из них отлично справлялись с поставленной задачей — в десятисекундном моторном взлете модели набирали наибольшую высоту и, не потеряв ни метра, переходили в горизонтальный планирующий полет. Организаторы рассчитывали, что вечером определится победитель, но... этому не суждено было сбыться ни в этот день, ни на следующий. Кто мог предположить, что максимальный результат — 1260 очков — покажут 42 участника!

В Пловдиве была очень сложная погода. Температура воздуха около 30°, ветер 0—2 м/сек с постоянной сменой направления, что сильно влияло на надежное определение восходящих потоков воздуха. Нередко модели, выпущенные в явный восходящий поток, выпадали из него и попадали в нисходящий. И вот здесь-то вступал в действие тактический прием, получивший название «вымахивание». Группы участников устремлялись в район аэродрома, над которым летала модель, и, размахивая одеждой, полотенцами и т. п., способствовали быстрейшему отделению от земли только-только образовавшихся под моделью масс теплого воздуха. Искусственно созданные микротермические потоки спасли немало моделей от срыва. Естественно, что и наша команда взяла этот прием на вооружение.

Несмотря на то, что некоторые полеты моделей В. Мозырского и С. Шарина были, мягко выражаясь, критическими, все наши спортсмены перешагнули максимальный рубеж и принесли команде максимальное количество очков — 3780. Такой же результат имели команды Австрии, Чехословакии, ГДР и Японии. Спортсмены Швейцарии и Италии потеряли по 27 очков, КНДР и Югославии по 41 очку, Франции — 43 очка.

В кодексе ФАИ подчеркивается, что при равенстве очков в командном зачете учитываются места, занятые членами команды. Место спортсмена в личном зачете соответствует количеству баллов, присуждаемых команде. Команда, имеющая меньшую сумму баллов, признается лучшей. Прошедшие семь туров не выявили победителей.

После жеребьевки был проведен 8-й тур. Работа двигателя — не более 8 сек, максимально хронометрируемый полет — 3 минуты. Все спортсмены располагались вдоль стартовой линии, согласно номерам по жребию. Арбитры проходили вдоль этой линии и фиксировали время работы двигателя.

На старт участнику отводилось две минуты. И хотя каждый для этой цели использовал максимум минуту, 8-й тур продолжался более сорока минут. Все три советских авиамоделиста и здесь показали максимальный результат. Тур закончился около 20 часов, не выявив победителей. 37 спортсменов вновь показали «максимумы» и были готовы к продолжению борьбы. Стемнело, и организаторы решили перенести полеты 9-го тура на следующий день.

И вот после полетов моделей планеров продолжались соревнования таймеристов. Время работы двигателя сокращено до 6 сек. В 9-м туре неудача постигла Мозырского и Шарина. Первый из-за плохого выхода модели набрал 160 очков, 20 потерял, а Шарин допустил явный срыв. Плохой запуск двигателя моментально сказывается на нервном состоянии спортсмена, теряются дорогостоящие секунды, что приводит к небрежному старту в самый ответственный момент. Наконец, двигатель работает в режиме, но с крючка таймера соскальзывает тяга, фиксирующая стабилизатор. Еще потеря времени. Шарин берет запасную модель. Наконец, модель взлетает, двигатель же сразу останавливается — 11 секунд. Очевидно, на этих результатах сказались не только стартовое напряжение, но и физическое состояние спортсменов. Ведь они, как и все члены команды, провели очень трудный стартовый день, обеспечивая выступление своих товарищей с моделями планеров, а это не такое простое дело, как кажется на первый взгляд.

Из состава советской сборной один Вербицкий остался в числе претендентов на звание сильнейшего. Один и двадцать соперников.

В последний день чемпионата был проведен 10-й, и как оказалось, последний тур полетов таймерных моделей. В свободное время Вербицкий совершал подлеты модели, отрабатывая ее надежный выход и время работы двигателя. Мотор работал 3,7—3,8 сек, а высота, набираемая моделью, была достаточной для обеспечения хорошего полета. Усиленно тренируются также наши противники из Австрии, Швеции, КНДР, Канады, ФРГ.

Многие модели очень «летучи»; несколько большее удлинение крыла, относительно большое плечо, хорошая тяговооруженность. Модели Вербицкого не только ни в чем не уступали, но и превосходили зарубежную технику. Отлично выполненные и отделанные, они были в центре внимания специалистов и зрителей. И лишь досадный просчет помешал нашему спортсмену занять высшую ступеньку пьедестала почета. В последнем полете двигатель модели Вербицкого работал только 3 секунды, и как следствие—148 очков. На десять секунд его опередил швед Ларс Олофсон, завоевавший звание чемпиона.

Три дня продолжалась упорная борьба по таймерным моделям. Еще ни на одном чемпионате мира не было подобного явления. Конечно, введение семисекундного времени работы двигателя сократит число спортсменов с максимальными результатами, но не намного.

Вторыми в Пловдиве выступали планеристы. 92 спортсмена из 31 страны вели поединки. Результаты были настолько плотные, что после шестого тура по таблице еще нельзя было определить лидеров ни в командном, ни в личном зачетах. Все участники хорошо владели техникой вождения моделей кругами в поисках потока и очень часто, как только один из них нащупывал поток, стартовали десятки моделей. В такие моменты возникали сложнейшие ситуации: перехлестывались леера, сталкивались модели и т. п. В подобное положение попал и Виктор Чоп. В одном из полетов, нащупав поток, он начал разгон модели, но в этот момент другой спортсмен перехлестнул его леер. Срабатывает защелка, а это значит, что модель, пикируя, каждое мгновение могла сойти с леера, что грозило срывом. Но наш молодой боец уверенно продолжал буксировку, выровнял модель, произвел отличный старт и показал еще один максимальный результат.

42 спортсмена обеспечили себе выход в восьмой тур, набрав по 1260 очков, в их числе и наша тройка. Добиться этого было трудно. Из-за резкой смены направления и силы ветра часто приходилось менять и направление взлета. Наша тактика: спортсмен, как только освобождались судьи, «взлетал» и удалялся по ветру, выжидая момента, подходящего для запуска. Модели соперн-

ников летели на него, что облегчало определение потока. Эта тактика оправдала себя. Приходилось много перемещаться и «щупать» состояние атмосферы в том или другом месте. Наши спортсмены отлично справились с этой нагрузкой. Особенно хочется отметить работу на старте Виктора Исаенко. Хорошо подготовленный физически, он быстро перемещался по полю на сотни метров при самом различном направлении ветра.

После седьмого тура только две команды не потеряли ни одного очка— СССР и КНДР. В восьмом туре нужен результат не менее 4 минут. На старт отводилось 4 минуты. По сигналу ракеты модели взлетали и многие спортсмены, в том числе и наши, удалялись против ветра. Небо было затянуто дымкой, надо было стремиться стартовать в таком месте, чтобы модель приземлилась возможно ближе к судьям — облегчить им надежное наблюдение.

Четыре минуты, естественно, не большой срок для поиска потоков. Лишь два спортсмена, среди них Виктор Чоп, показали четырехминутный результат. Второе место уже обеспечено. Команда стремится к большему. Места разыграны. Не ясно только, кто первый — Виктор или канадец П. Альмут.

9-й тур. На старте два спортсмена и сотни помощников и зрителей. Первым после ракеты взлетает модель канадца. И то ли у него сдали нервы, или был уверен в успехе, — он быстро стартует. Чоп, уйдя опять против ветра, спокойно «прощупывает» воздух и, найдя достаточно хороший поток, запускает. Канадец показал 2 минуты 11 сек., а наша модель намного превысила максимальный уже пятиминутный рубеж.

Успех советской команды не случаен. Она состояла из сильнейших планеристов, каждый из которых обладал отличной техникой.

Стартовые правила чемпионата были таковы, что на каждую команду выделялось два хронометриста, которые фиксировали результаты полетов моделей только в одном туре. Во втором же команда перемещалась к следующей паре судей, расположенных за три-четыре полосы от первой. Таким образом, за семь туров каждый спортсмен выступал с различных точек стартовой полосы.

В соревнованиях по моделям планеров участвовало четыре советских спортсмена. Чтобы не сокращать время, отведенное на тур нашей команде, В. Ехтенков стартовал на одной полосе с командой Бразилии. Порой пренебрегая тактическими приемами, он почему-то стремился первым «взлететь» и запускать, что в подобной обстановке, когда потоки не стабильны по времени, направлению и силе, — делать было нельзя. Ведь надо уметь не только самому найти поток, но и убедиться, что он достаточно широк, а это увидишь только при наличии в нем нескольких моделей. Расплата не заставила себя ждать. В одном из туров модель Ехтенкова набрала 104 очка. И хотя общий налет в семи турах немалый — 1184 очка, в Пловдиве он выводит нашего спортсмена лишь на 56-е место.

Несколько слов о трактовке некоторых пунктов кодекса ФАИ, данной Международным жюри. Так, планерист, совершивший при старте перехлест леера, немедленно должен поставить в известность хронометристов: засчитывать ему этот полет или он будет делать перелет. Ранее такое решение принималось после посадки модели. И еще одно, на наш взгляд, очень важное разъяснение. На чемпионате разрешалось выбрасывать из рук леер без приспособления для его сматывания. А наши тренировки проводились, когда при старте в руках у спортсмена оставался резерв леера в 1,5—2 м и модель, естественно, буксировалась не на максимально допустимую высоту. Знали бы мы о новом разъяснении, и результаты могли быть еще лучшими.

Успехи планеристов, таймеристов — заслуга всей спортивной делегации. Это — пикеты, надежно обеспечивавшие каждый полет, коллективные наблюдения за воздухом и моментами стартов. Это и отличная работа водителя сопровождающей машины С. Кривущева...

Если выступление наших таймеристов можно назвать хорошим, планеристов — отличным, то полеты резиномоторных моделей оставляют желать лучшего. И не потому, что у А. Юрова улетели две модели или у В. Запашного одна модель перестала хорошо летать. Нет. Модели в моторном полете набирали самую большую высоту, но в тот момент, когда противники «улетали», надежно находясь в потоке, наши модели, попав в термик, не оставались в нем. Рядом с восходящим, естественно, находится нисходящий поток, который может «просадить» модель до земли. Здесь нам не помогли никакие «махания».

Победитель личного первенства Пек-Чанг-Сон из КНДР определился лишь в 10-м туре (всего участвовало 75 спортсменов из 29 стран). Командную победу также одержали спортсмены КНДР. Они успешно выступили и по другим классам. Несложные по своим конструктивным данным модели поражают стабильностью полетов. Например, таймерные взлетают на одной и той же, никогда не меняющейся траектории. Планеристы отлично водят модели на леере. Есть чему учиться у корейских спортсменов.

Теперь о технике чемпионата. Демонстрировались модели, заслуживающие внимания. Например, было много моторных моделей (Австрия, Дания и др.) с относительно большим удлинением крыла, нежели у наших. Теоретически они должны набирать несколько меньшую высоту, но качество планирования у них выше. Модель ведущего таймериста датчанина Т. Костера с большим удлинением крыла и большим плечом снабжена электронно-механическим таймером. Крыло зашито бальзой, причем пластины, из которых склеена обшивка, чередуются по направлению слоя древесины. Переход из вертикального, моторного полета в горизонтальный осуществляется не рулем поворота, как у большинства моделей, а отклонением стабилизатора на положительный угол. К сожалению, Костеру не удалось отрегулировать свои модели, но они безусловно заслуживают внимания.

Многие спортсмены, выступавшие с резиномоторными моделями, закручивали резину, снимая винт и вводя в фюзеляж металлическую трубу несколько меньшего диаметра, нежели фюзеляж модели. При обрыве мотора это предохраняло винт и фюзеляж от поломок. Наши модели имеют металлические фюзеляжи и предохранительные круги, но все же со снятым винтом закручивать резину безопаснее. Подобные устройства использовали спортсмены США и Чехословакии.

Для успешного полета спортсмен стремится выпустить свою модель в тот момент, когда над ним проходит восходящий поток воздуха. И если это быстро использует планерист (у него уходит минимальное время до старта с того момента, когда он убедился в наличии потока), то таймерист потеряет 15—20 секунд, спортсмен с резиномоторной моделью — не менее минуты, а поток может уже пройти. Чтобы избежать этого, многие используют различные тактические приемы. Сразу, не дожидаясь потока, закручивают резиномоторы и стоят с моделями, готовые к старту в любую секунду. Бывают случаи, что приходится ждать до 20 мин. Естественно, что мощность мотора падает, но это полностью компенсируется точным попаданием в поток. Держать резиномоторную модель с закрученным мотором продолжительное время нелегко, требуется большое физическое напряжение. Иногда уставшие пальцы спортсмена не четко работают при старте.

Много моделей этого класса были снабжены стопорами винта, удерживающими мотор от раскручивания: спортсмен полностью снимает физическую нагрузку с рук, больше внимания уделяет наблюдению за состоянием воздуха. Некоторые имели модели, специально предназначенные для полетов в спокойной атмосфере — в малотермичную погоду. Запомнился случай, когда американец с резиномоторной моделью в одном из туров вынужден был стартовать за две минуты до финальной ракеты. Погода была явно не термичная. Он берет другую модель, отличительные черты которой—большое удлинение крыла, большое плечо, стабилизатор площадью 2 дцм^2 и винт меньшего диаметра. Мотор раскручивался минуту. Модель набрала высоту 20—30 м и продержалась в воздухе 2 мин. 44 сек. Она словно «плавала» в воздухе. Наличие модели, специально нацеленной на определенную погоду, способствует успешному выступлению.

Голландцы применили миниатюрные радиопередатчики. Установленный на модели передатчик постоянно посылает в эфир сигнал, который принимается приемником и позволяет обнаружить улетевшую модель. Радиус действия передатчика, по словам автора, 300—400 м. Подобный прибор облегчает поиск модели, севшей в высокой траве, лесу и другом мало доступном для обозрения месте.

Немало планеров имели тонкую хвостовую балку из стеклопластика и хотя наличие готовой трубки облегчает постройку модели, по мнению наших спортсменов, такой планер обладает меньшей жесткостью и прочностью.

Конечно, техника чемпионата заслуживает более детального рассмотрения.

Чемпионат мира стал серьезным испытанием для нашей сборной команды, проверкой ее боеготовности к завтрашним спортивным боям.

В. ЕСЬКОВ,
старший тренер
сборной команды СССР

Космос служит человеку

ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ направлений строительства коммунистического общества является создание материально-технической базы коммунизма. В решении этой задачи важная роль принадлежит науке как непосредственной производительной силе. «...Прогресс науки и техники, — говорил Л. И. Брежнев в Отчетном докладе ЦК КПСС XXIV съезду КПСС, — это главный рычаг создания материально-технической базы коммунизма».

Исходя из того, что девятый пятилетний план будет важным этапом в дальнейшем продвижении советского общества по пути к коммунизму, создании его материально-технической базы, XXIV съезд КПСС в своих Директивах по пятилетнему плану поставил задачу: всемерно развивать фундаментальные и прикладные научные исследования и быстрее внедрять их результаты в народное хозяйство, в частности, обеспечить «...проведение научных работ в космосе в целях развития дальней телефонно-телеграфной связи, телевидения, метеорологического прогнозирования и изучения природных ресурсов, географических исследований и решения других народнохозяйственных задач с помощью спутников, автоматических и пилотируемых аппаратов, а также продолжения фундаментальных научных исследований Луны и планет Солнечной системы».

Советские ученые, инженеры, техники, рабочие предприятий и организаций, участвующих в создании космической техники, осуществлении запусков пилотируемых и автоматических летательных аппаратов (КЛА), наземном обеспечении их полетов, в сборе и обработке полученной из космоса информации, приложили много усилий, чтобы наилучшим образом выполнить все задачи, поставленные Директивами XXIV съезда на 1971—1975 годы. В подзвездные дали были запущены несколько сот автоматических космических летательных аппаратов. Надежно действовали и улучшались созданные ранее космические системы связи и метеорологии, летали пилотируемые корабли и долговременные орбитальные научные станции. Представляя собой сгусток новейшей науки и техники, они помогли расширить наши знания о многих происходящих в космосе и на Солнце явлениях и процессах, так или иначе влияющих на жизнь Земли и ее обитателей. Все запуски КЛА, исследования и эксперименты, как и прежде, выполнялись в интересах многих отраслей народного хозяйства, в интересах прогресса всего человечества.

В годы девятой пятилетки еще более четко оформилось новое научное направление, получившее название «космическое землеведение», в разработку основ и методов которого наша страна вложила огромный вклад. Телеметрическая информация с автоматических КЛА и особенно наблюдения, доклады и кинофотосъемки, сделанные с запущенных в эти годы пилотируемых кораблей от «Союз-10» до «Союз-19», с борта долговременных орбитальных станций «Салют» ,«Салют-3», «Салют-4» их экипажами, подтвердили высокую эффективность решения текущих и перспективных научных и прикладных задач с помощью космических летательных аппаратов. И с каждым годом растет число отраслей науки, техники, народного хозяйства, которые активно используют результаты полетов автоматических и пилотируемых космических аппаратов для решения своих текущих и перспективных задач.

Все более широкий круг людей непосредственно ощущает плоды развития нашей космонавтики, изучения и освоения космоса. Создание и, начиная с 1972 года, вывод на высокую эллиптическую орбиту спутников связи «Молния-2», а недавно и спутника связи «Молния-3» в дополнение к спутникам «Молния-1», обеспечило повышение эффективности работы системы «Орбита», позволило организовать надежные телепередачи по всей нашей стране и сделало возможным международный обмен телевизионными передачами. Несколько десятков наземных станций этой системы, в том числе расположенных в таких городах, как Южно-Сахалинск, Охотск, Якутск, Братск, Норильск, Воркута, Алма-Ата, Фрунзе, Ашхабад и других пунктах, позволили миллионам людей отдаленных районов смотреть передачи Центрального телевидения. Созданная космическая система связи во много раз расширила возможности для телефонных переговоров.

С каждым годом повышается коэффициент полезного действия метеорологической системы «Метеор». Исследования, проводимые с помощью автоматических и пилотируемых космических аппаратов, позволят, видимо, в недалеком будущем построить модель энергетического обмена между Солнцем, Землей и земной атмосферой, а также между атмосферой и океанами, что так необходимо для точного предсказания погоды в различных районах Земли. Работа метеорологических спутников типа «Метеор» уже дала много материалов для построения первых надежных моделей климата на нашей планете, улучшить прогнозы погоды, заранее узнавать о рождении тайфунов, ураганов и других грозных явлений природы и подготовиться к ним. Сейчас уже известны сотни примеров высокой практической отдачи космических аппаратов, передающих данные, необходимые в землепользовании, рыболовстве, геологии и многих других отраслях науки и народного хозяйства.

●

В обобщенном виде можно назвать четыре основных направления, характерных для деятельности коллективов организаций, работающих в области космонавтики. Они, во-первых, продолжали совершенствовать саму космическую технику, разрабатывали и проверяли автоматические системы, которые затем могли быть применены на пилотируемых аппаратах. В свою очередь на кораблях типа «Союз» и на долговременных орбитальных станциях «Салют» выполнялись различные эксперименты, позволяющие определить параметры аппаратуры автоматических систем, которые позволяли бы этим автоматам наилучшим образом решать задачи народнохозяйственного значения, в том числе связанные с изучением геологических образований, явлений в атмосфере, процессов в океанах и др.

Вторым основным направлением можно назвать широкие исследования самого космического пространства, Луны, планет Солнечной системы, самого Солнца и явлений на нем. Использованные для этих целей автоматические системы показали себя надежными информаторами о состоянии околоземного пространства, о планетах и особенно о солнечной активности и других явлениях, которые с Земли наблюдать невозможно из-за экранирующего действия атмосферы.

Третьим основным направлением работы коллективов, занимающихся реализацией заданий по исследованию и освоению космоса, является использование космических средств непосредственно в интересах народного хозяйства. В годы девятой пятилетки, в соответствии с директивами XXIV съезда партии, это направление было, пожалуй, наиболее многосторонним. Особенно широко использовались для этой цели автоматические системы. Сегодня мы себе не мыслим сверхдальнюю связь без спутников серии «Молния» и сети наземных станций «Орбита». Спутники «Метеор» прочно завоевали репутацию наиболее достоверных информаторов о процессах в атмосфере Земли.

Однако при всех огромных достижениях современной автоматики и телемеханики все же имеющиеся (да, видимо, и те, что будут созданы в обозримом будущем) космические автоматические исследовательские аппараты и системы не смогут полностью заменить человека. Только он, вооруженный мощными средствами наблюдения, способен заметить, оценить и соответственно реагировать на не предусмотренные перед полетом изменения в обстановке.

Это особенно наглядно продемонстрировали во время работы на станции «Салют-4» Петр Климук и Виталий Севастьянов. Они наблюдали, оценили важность для науки и зафиксировали в бортжурнале и на фотокинопленке такие явления в околоземном космосе и на Солнце, которые не могли быть предусмотрены программой полета, а следовательно, и обнаружены автоматическими космическими аппаратами. Поэтому в советской программе исследования и освоения космоса и предусмотрено гармоничное сочетание запусков автоматических и пилотируемых космических аппаратов и долговременных орбитальных станций со сменяемыми экипажами.

Такое сочетание автоматических и пилотируемых аппаратов особенно эффективно при изучении Мирового океана, природных ресурсов Земли, состояния атмосферы, уровня ее загрязненности. Весьма экономически эффективно фотографирование из космоса, особенно труднодоступных районов. В настоящее время стоимость съемки поверхности Земли размером в один квадратный километр с искусственного спутника Земли в 20 раз дешевле, чем с самолета, а больших площадей еще и в сотни раз быстрее. В одном из полетов американские космонавты сфотографировали почти 80 проц. территории Перу, затратив на это всего около 3-х минут.

Работники космической науки и техники, советские космонавты стремились и стремятся внести свой вклад в решение поставленной партией задачи увеличить продуктивность сельского хозяйства. Космические фотоснимки снежного покрова, ледников, больших площадей в различных климатических зонах нашей страны помогали работникам сельского хозяйства определять запасы влаги, выбирать участки, экономически наиболее пригодные для орошаемого земледелия, для освоения не используемых еще земель под различные культуры и т. д. Повторные фотокинообследования из космоса посевов давали довольно точную информацию о состоянии различных культур, их созревании и предполагаемом урожае.

Информация, получаемая со спутников и пилотируемых аппаратов, помогла вести поиск новых водных ресурсов, фиксировать изменения, связанные с осуществлением работ по мелиорации и сооружением ирригационных комплексов, водохранилищ и электростанций, намечать меры, чтобы такие работы не вызывали последствий для других районов. Снимки из космоса позволяли геологам выбирать районы, представляющие интерес для детального обследования наземными экспедициями, а информация о температуре воды в Мировом океане, получаемая с помощью инфракрасного зондирования, о концентрации в каких-то его районах планктона, рыбных косяков весьма ценна для рыболовного флота.

Взаимодействие автоматических аппаратов и пилотируемых космических кораблей при решении перечисленных и многих других народнохозяйственных задач осуществляется в различных формах. Автоматические спутники передают большой объем информации в определенные центры, в которых производится ее первичная и вторичная обработка и сортировка для потребителей. Но так как эта информация поступает по радиоканалам, то в ней возможны искажения, связанные с различными радиопомехами, неточности. Поэтому информация в случае необходимости при первой возможности уточняется, детализируется экипажами пилотируемых аппаратов. Кстати говоря, работа космонавтов А. Губарева и Г. Гречко, П. Климука и В. Севастьянова на станции «Салют-4», А. Леонова и В. Кубасова на корабле «Союз-19» показала, что пилотируемые космические средства имеют поистине неисчерпаемые возможности для решения самых различных задач в интересах почти всех отраслей народного хозяйства.

Четвертым весьма перспективным направлением работ в области исследования и освоения космоса было создание систем и аппаратуры, позволяющих использовать такие специфические условия космоса, как невесомость, глубокий вакуум, сверхнизкие температуры для получения новых материалов и изделий. Космическая технология — дело совсем новое. Впервые такой эксперимент был проведен нашей страной в 1969 году. Он показал, насколько многообещающе это начинание. В невесомости возможно производить такие материалы, которые вообще пока невозможно получить на Земле, в частности, кристаллы теоретически любых размеров, высокоточные шариковые подшипники и т. д.

В настоящее время трудно перечислить технологические процессы, которые возможны в космосе и дадут значительный экономический эффект.

Новый выдающийся успех достигнут советской космонавтикой в преддверии XXV съезда КПСС. Советские межпланетные автоматические станции «Венера-9» и «Венера-10», достигнув после длительного пути района Утренней звезды, выполнили уникальный комплекс научных исследований. С помощью спускаемых аппаратов и аппаратуры самих станций, ставших искусственными спутниками планеты, советская наука получила не только обширные данные об атмосфере Венеры, но и первые изображения ее поверхности. Успешный полет станций «Венера-9» и «Венера-10»— большая победа советской науки и техники, крупный вклад в мировую науку, имеющий важное значение для всего человечества.

●

Задачи, которые решаются в нашей стране с помощью различных космических средств и систем, выходят за рамки интересов одного государства. И в соответствии с ленинской политикой мира наша страна щедро делится полученными результатами исследования и освоения космоса с другими странами, приглашает их к совместной работе, направленной на решение с помощью космических средств новых научных и хозяйственных задач в интересах прогресса всех людей земли. В создании и использовании спутников серии «Интеркосмос», например, с Советским Союзом сотрудничают не только социалистические страны, но и капиталистические, в частности, Франция, Индия.

Полетом века называют совместный подзвездный рейс космических кораблей «Союз» и «Аполлон», выполненный в июле этого года советскими и американскими космоплавателями *. Разработка и практическая проверка в полете оборудования, обеспечивающего поиск, сближение и особенно стыковку аппаратов, переход их экипажей из корабля в корабль, открывают реальные перспективы надежной взаимопомощи космонавтов различных стран, если какой-то экипаж попадет в беду. Совместные же научные, технологические и медико-биологические эксперименты, осуществленные во время полета, свидетельствуют о том, что при совместных усилиях народы планеты Земля могут значительно эффективнее использовать средства, выделяемые на исследования космоса, и получать с каждым годом все большую отдачу. Весьма интересные результаты получены, например, при выполненной в этом полете плавке в электропечи различных металлов и их соединений.

Объединение усилий разных государств для решения многочисленных проблем изучения и освоения космоса — задача огромной исторической важности, способствующая укреплению мира и направленная на благо всего человечества. Наша страна, верная ленинским принципам мирного сосуществования государств с различным социальным строем, в эти годы не раз демонстрировала готовность использовать свои достижения в области космонавтики для дела мира, в интересах прогресса всего населения планеты Земля.

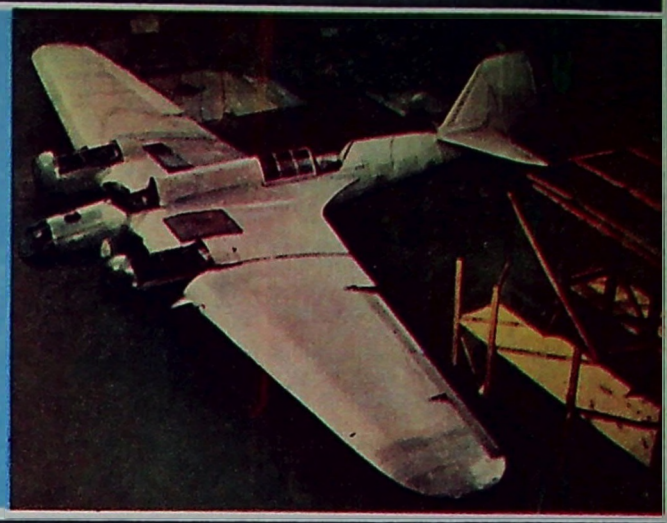
О. ЧЕМБРОВСКИЙ,
председатель Комитета космонавтики ДОСААФ СССР,
профессор,
доктор технических наук

---

* Подробно о них см. «Крылья Родины» № 9.

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ СКОРОСТНОЙ

Записки авиационного инженера



Сборка первого экземпляра СБ (1934 год).

В конце 1935 года на авиационном заводе им. Горбунова началось серийное производство первого скоростного бомбардировщика, получившего обозначение СБ (АНТ-40). Коллектив одного из передовых в то время предприятий авиапромышленности дал слово сделать все возможное, чтобы авиационные части быстрее получили на вооружение новейшую боевую технику. Самолетостроители сдержали свое слово. Уже 1 мая 1936 года над Красной площадью пролетела группа новых серийных двухмоторных бомбардировщиков, освоенных военными летчиками.

И внешне, и своими летно-техническими данными новые самолеты резко отличались от всех бомбардировщиков, состоявших в те годы на вооружении авиации. Разработка с помощью ученых ЦАГИ, постройка коллективом, возглавляемым А. Н. Туполевым, первого экземпляра СБ и особенно освоение авиапромышленностью его массового производства, вошло знаменательной страницей в историю советской авиации. Это было еще одно свидетельство успешного претворения в жизнь ленинской политики индустриализации, постоянной заботы Коммунистической партии о совершенствовании и повышении мощи военно-воздушных сил страны.

О том, как создавался этот этапный самолет, как он прошел проверку в боях, рассказывает бывший ведущий инженер опытно-конструкторского бюро Александр Александрович Евтеев, награжденный в 1937 году за участие в создании и освоении новой авиационной техники орденом Красного Знамени.

●

В начале 1933 года группу выпускников инженерного факультета Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского направили в опытно-конструкторское бюро (ОКБ), которое возглавлял Андрей Николаевич Туполев. В составе нашей группы были участники гражданской войны, еще до учебы в академии знакомые с авиацией. И, видимо учитывая это, нас сразу распределили по самым «горячим» участкам многогранной работы ОКБ.

После участия в доводке проходившего испытания опытного многоместного истребителя АНТ-21 меня в начале января 1934 года назначили начальником (старшим инженером) звена оперения 5-й конструкторской бригады, которая проектировала новый скоростной бомбардировщик. Его принципиальная схема, общий вид, основные параметры и летно-технические данные уже были определены А. Н. Туполевым: цельнометаллический моноплан с гладкой обшивкой и средним расположением крыла, с убирающимися шасси. С двумя двигателями водяного охлаждения мощностью по 760 л. с. бомбардировщик должен развивать скорость на расчетной высоте до 400 км/час и набирать высоту до 10 тыс. метров.

Задача нашей 5-й бригады, которую возглавил заместитель Главного конструктора Александр Александрович Архангельский, состояла в том, чтобы все части, узлы, механизмы и оборудование будущего бомбардировщика, его вооружение и по размеру и по весу «укладывались» в основные параметры машины и обеспечивали заданные скорость и потолок. Вместе с тем мы должны были помочь коллективу завода опытных конструкций (ЗОК) разработать технологию изготовления узлов и машины в целом.

ПЛОДОТВОРНОЕ СОДРУЖЕСТВО

Работа предстояла трудная и увлекательная своей новизной. Впервые в отечественном самолетостроении на самолетах такого класса применялась гладкая (а не гофрированная) металлическая обшивка; убирающиеся шасси; «кинжальная» пулеметная хвостовая установка и т. д. После утверждения государственной комиссией натурного макета — деревянного прообраза будущего самолета — партийная организация конструкторского бюро бросила призыв «В кратчайший срок создадим лучший в мире скоростной бомбардировщик». Этот призыв подхватили все принимавшие участие в проектировании, а затем и в постройке опытного экземпляра самолета. Между звеньями, проектировавшими его части и узлы, и между цехами и бригадами опытного завода началось социалистическое соревнование за высокое качество, снижение веса и стоимости всех элементов машины.

Приняв вызов нашего звена на соревнование, заводская бригада, которую возглавлял мастер своего дела Николай Семенович Лаптев, обязалась еще до получения всех чертежей завершить подготовку к изготовлению узлов и агрегатов вертикального и горизонтального оперения. Знакомясь предварительно с чертежами, Лаптев и другие специалисты-сборщики внесли ряд предложений, которые помогли нам лучше учесть в проекте особенности технологии изготовления этой части самолета. Мы, в свою очередь, помогли бригаде подготовить оснастку, обеспечивающую точность всех обводов оперения. Такое содружество конструкторов и производственников оказалось очень полезным, и нашему примеру последовали многие другие звенья и группы ОКБ.

Творческое соревнование, коллективный поиск решения наиболее сложных вопросов аэродинамики и прочности отдельных частей, узлов, агрегатов и в целом самолета, активная поддержка А. А. Архангельским предложений, направленных на ускорение проектирования и улучшение боевых качеств будущего бомбардировщика, не могли не оказать своего благотворного влияния. Уже к первому июня 1934 года рабочий проект машины «40» был готов и чертежи самолета досрочно передали заводу опытных конструкций. Большую роль в этом сыграли конструкторы, возглавлявшие звенья 5-й бригады — Г. Болотов, К. Свешников, Г. Колесников, передовики соревнования т.т. Варнавский, Филиппов, Лапшина, Овчинникова и другие инженеры и чертежники. Отмечая успех 5-й бригады, А. Н. Туполев издал специальный приказ и предоставил всем

двухдневный отдых, что было в те годы редчайшим явлением в нашем коллективе.

Постройка самолета «40» потребовала от коллектива опытного завода напряженного, творческого труда. Применявшаяся для постройки других самолетов технология и оснастка не годились для новой машины. Заводу нужно было переходить в новый, высший класс культуры производства. Эту задачу заблаговременно поставили перед коллективом завода партийная организация и Главный конструктор. В июне многотиражная газета почти весь свой номер посвятила подготовке к строительству самолета «40». В большой статье «Предъявим к себе еще более жесткие требования» А. Н. Туполев подчеркивал необходимость овладения новой технологией, высокой культурой производства в самом ее широком смысле. Работники завода развернули борьбу за высокое качество и точность изготовления каждого узла и детали, за снижение их веса, за освоение нового материала, которым будет покрыт самолет.

Одним из условий, определяющих качество самолета с гладким крылом, особенно его скорости и потолка, является полная идентичность всех обводов и поверхностей планера с проектными расчетами. Этого совместно добивались все, начиная от Главного конструктора до рядового слесаря-сборщика. Чтобы обеспечить быстрое, оперативное решение вопросов, связанных с воплощением проекта в металл, была введена должность ведущего инженера по строительству первого экземпляра СБ. Завод выделил в его распоряжение производственные участки, укомплектованные наиболее опытными кадрами.

Свою работу в этой хлопотливой роли ведущего инженера (в ОКБ его называли «сквозным») я начал с установления тесного контакта с производственниками. Мы рассчитали и составили жесткие, по дням, технологические графики изготовления всех деталей, узлов, агрегатов по всем этапам производства, с учетом параллельных и параллельно-последовательных операций и окончательной сборки самолета.

Как известно, в любом конструкторском отделе сначала создается общий вид изделия (в данном случае самолета), а затем отрабатываются отдельные его составляющие — агрегаты, узлы, детали. В производстве же процесс создания самолета идет в обратном порядке, что вполне естественно. Как же сделать так, чтобы технологический процесс изготовления самолета в производстве следовал бы законам создания самолета в конструкторском отделе?

Было принято решение вычертить плазы и сделать по ним шаблоны для основных элементов конструкции крыла и других частей самолета. Начали с постройки стапеля для сборки крыльев по шаблонам, с установкой в нем ложементов (то есть приспособлений для сборки нервюр с учетом толщины обшивки в этом месте и обводов крыла), проверили геометрию по каждой из точек, образующих обвод крыла, внесли корректировку во внутренние обводы ложементов. Таким образом, впервые в нашем ОКБ сборка самолетов (его агрегатов) начиналась «от обшивки», то есть от теоретических обводов. Одновременно изготавливались детали с припуском для сборки узлов, в том числе и нервюр с окончательной проверкой и доводкой их в ложементах.

Все собранные таким образом лонжероны, нервюры и другие элементы крыла, поступившие на стапель, стали на свое место и вписались в заданные обводы. Точность сборки «сороковки» даже превзошла ожидания конструкторов и производственников. Благодаря совместной дружной работе конструкторов и производственников удалось преодолеть трудности впервые примененнной в нашем ОКБ сборки и клепки впотай, обшивки каркаса самолета гладкими листами различной толщины. Новый и по конструкции, и по технологии производства самолет был построен и собран в рекордный срок — чуть более полгода.

●

В ночь на 23 декабря 1934 года опытный экземпляр СБ был доставлен на Центральный аэродром. Скрупулезно начали готовить наше детище к полету. В ангаре летно-испытательной станции и на площадке перед ним опробовали все системы самолета, шасси, двигатели, в общем провели весь цикл наземных испытаний. И 30 декабря 1934 года летчик-испытатель Николай Семенович Журов повел бомбардировщик на взлет. Все, находившиеся в это время на аэродроме, не отрывая глаз, следили за тем, как СБ рулил на старт, как разбегался, как оторвался от земли и набирал высоту, как выполнял развороты и шел на посадку. Все прошло хорошо. Этот день (кстати сказать, он совпал с днем рождения руководителя нашей 5-й бригады Александра Александровича Архангельского) запомнился всем участникам проектирования самолета... Доклад летчика Журова и анализ показаний приборов подтвердили, что самолет в полном порядке, можно начинать его летные испытания по установленной программе...

Машина проверялась не просто всесторонне, внимательно, дотошно, но и осторожно. В первых полетах Туполев разрешил участвовать только летчику и мне как ведущему инженеру. Лишь позже был допущен третий член экипажа Н. С. Рыбко, кстати сказать ставший впоследствии отличным летчиком-испытателем.

ЗАГАДКИ БОЛЬШИХ СКОРОСТЕЙ

В процессе испытаний мы впервые на такого класса самолетах встретились с новым непонятным тогда явлением. При разгоне до скорости, близкой к максимальной, бомбардировщик вдруг сильно тряхнуло, и он резко взмыл вверх. Журов дал ручку управления от себя. Бомбардировщик перешел в пикирование, а затем почти сразу — в горизонтальный полет. Перегрузка при таком маневре очень высокая: заложило уши, из носа потекла кровь. Услышав на вопрос о самочувствии мой ответ «все в порядке», Журов проворчал:

— Какой же это к черту порядок, когда еле удалось удержать машину и вывести ее из пикирования. Посмотри-ка на хвостовое оперение.

Хотя рули высоты и поворота были целы и работали нормально, мы с Журовым решили не продолжать в этот день испытаний. Выслушав по телефону доклад о странном поведении самолета на большой скорости, А. Туполев в тот же день приехал на аэродром, анализировал мои записи показаний приборов и барометрическую кривую. Она свидетельствовала: на высоте 4 тыс. метров самолет взмыл вверх на 300 метров, потом резко снизился на 1000 метров. Андрей Николаевич спросил метеорологов о состоянии атмосферы в час полета. Они сообщили, что в это время были сильные вертикальные потоки воздуха. Может быть, один из порывов и подбросил вверх наш самолет? Такое предположение высказа-

68-я ГЕНЕРАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ФАИ

В последних числах сентября 1975 года в столице Канады городе Оттаве состоялась 68-я Генеральная конференция Международной авиационной федерации (ФАИ). Сюда прибыли представители национальных аэроклубов и ассоциаций 35 стран, в том числе 6 — социалистических: ГДР, Польши, Румынии, Югославии, Кубы и Советского Союза.

В делегацию СССР входили: Председатель Федерации авиационного спорта СССР трижды Герой Советскоро Союза И. Н. Кожедуб (руководитель делегации), ответственный секретарь Федерации В. Ф. Наумкин и Н. Г. Жуланов. В Канаду выезжал также заслуженный летчик-испытатель Герой Советского Союза А. В. Федотов.

На открытии Генеральной конференции присутствовали Чрезвычайный и Полномочный Посол СССР в Канаде А. Н. Яковлев, работники советского посольства.

Первым торжественным актом Генеральной конференции было вручение высшей награды ФАИ — Золотой авиационной медали советскому летчику заслуженному летчику-испытателю Герою Советского Союза А. В. Федотову. При вручении этой награды Президент ФАИ Бернард Дюперье проинформировал собравшихся об авиационной деятельности А. В. Федотова, посвятившего авиации всю свою жизнь, давшего путевку в небо почти 80 различным типам самолетов, установившего ряд мировых рекордов, воспитавшего многих летчиков, в том числе и рекордсменов мира.

А. В. Федотов поблагодарил за высокую награду и подчеркнул, что своими успехами обязан коллективу инженеров, ученых, летчиков, техников, рабочих, которые создали те замечательные машины, на которых он летал и летает.

Золотая космическая медаль была вручена командиру экипажа «Скайлэб-3» Дж. П. Карру, Золотая медаль имени Гагарина — американскому астронавту члену экипажа «Скайлэб-3» Э. Гибсону.

Председателю Федерации авиационного спорта СССР И. Н. Кожедубу переданы для вручения летчикам-космонавтам

ли и некоторые работники летно-испытательной станции при обсуждении необычного поведения бомбардировщика.

— Это возможно, — после некоторого раздумья произнес Главный конструктор. — Однако дальнейшие испытания продолжайте с большой осторожностью. Лететь только вдвоем, без техника. На больших скоростях внимательно проследите за поведением органов управления, особенно элеронов.

Очередные два полета показали, что Туполев сделал какие-то свои выводы из анализа показаний приборов и барограммы и не случайно предупредил о необходимости особенно внимательно проследить за поведением элеронов. Когда Журов разгонял самолет до скорости, близкой к максимальной, начинали вибрировать именно элероны, за ними — крыло, а потом и весь самолет. Я точно фиксировал начало и конец этого явления, чтобы на земле попытаться найти его причины и устранить их.

Для лучшей устойчивости и управляемости самолета в конструкции элеронов СБ были предусмотрены триммеры. По принятым в то время нормам прочности они на кронштейнах крепились к элеронам болтами диаметром 3 мм. Расстыковав элероны и триммеры, мы обнаружили в их соединениях люфты. Быстро упрочнили стенки кронштейнов, применили для крепления болты большего диаметра и в очередном полете вывели бомбардировщик на тот же «каверзный режим». Вибрация стала меньше, но не исчезла.

Главный конструктор приказал нарастить элероны и увеличить их вес. Задание было выполнено очень быстро. Мы продолжили испытания и убедились в эффективности принятых мер.

Полеты на различных режимах позволили выявить и ряд других более мелких недостатков, которые практически невозможно предусмотреть при разработке любого опытного самолета, тем более такого, как наша «сороковка», обязанная по замыслу показать невиданные для такого класса самолетов скорость и высотность.

По программе испытаний в последних полетах экипаж должен был проверить, какие же максимальные скорости может развить наш самолет на различных высотах и особенно на его расчетной высоте. Эти полеты являлись как бы завершающими строками его «путевки в жизнь». Мы горели желанием скорее дописать эти строки, но мешала погода.

После нескольких дней ненастья начало проясняться. Командование аэродрома разрешило вылет. Самолет давно был подготовлен, заправлен, и мы, члены экипажа, быстренько заняли в нем свои места. Вырулили на старт. Стартер поднял зеленый флажок, и Журов, дав двигателям полный газ, повел машину на взлет. Когда скорость разбега была уже близка к взлетной, стартер вдруг убрал зеленый флажок и поднял красный: «взлет запрещен». Формальное выполнение приказа в данной обстановке могло привести в конце пробега к столкновению с препятствием на окраине аэродрома и поломке самолета. Естественно, что Журов с моего согласия, продолжил взлет.

Едва мы набрали стометровую высоту, как аэродром закрыло. В плотной облачности летчик все же нашел «окошко», через него вывел самолет на заданный маршрут, и мы приступили к выполнению последнего раздела программы. Бомбардировщик вел себя отлично. Впервые мои контрольные приборы, как и приборы на доске летчика, зафиксировали скорости, которые не показывал ни один бомбардировщик в мире! Нашу радость не могли омрачить ни еще ухудшившиеся метеорологические условия, что предвещало очень сложную посадку, ни предстоящие неприятности за невыполнение приказа о запрещении взлета.

Сразу после посадки, на основании показаний приборов и барографа, начал вычерчивать кривую максимальных скоростей по высотам. Она подтвердила, что мы с Журовым радовались обоснованно. На высоте около 3500 м наша «сороковка» показала максимальную скорость 432 км/час. Увлеченный расчетами, я не заметил, что в комнату вошел Андрей Николаевич. Оказалось, что он уже более пяти минут наблюдает из-за спины за расчетами. Когда же увидел на графике цифры достигнутой в полете максимальной скорости, прервал мою работу и горячо поздравил экипаж, особенно Журова, с большим успехом.

Результаты последнего полета сыграли определенную роль при оформлении необычного в те годы решения: принять бомбардировщик на вооружение, промышленности начать подготовку к его серийному производству, не дожидаясь завершения официальных испытаний в государственном летно-испытательном институте.

НА СЕРИЙНОМ ЗАВОДЕ

В нашей 5-й бригаде и на заводе опытных конструкций вновь наступила горячая пора. Помимо окончательной отработки и передачи чертежей бомбардировщика для его серийного строительства, надо было помочь коллективу серийного завода освоить значительно более сложную, чем они строили до этого, машину, технологию работы с гладкой обшивкой, потайную клепку. А. А. Архангельский, как ведущий конструктор, я, как ведущий инженер, и некоторые другие специалисты ОКБ практически «переселились» на завод. Партийная организация мобилизовала коллектив на быстрейшее проведение реконструкции некоторых цехов, установку нового оборудования, подготовку специализированной оснастки, внедрение плазово-шаблонного метода.

Освоение нового типа самолета в серийном производстве всегда связано с большими трудностями. Коллектив завода им. Горбунова довольно успешно преодолевал их. Долго не удавалось лишь овладеть приемами работы с гладкой обшивкой и клепкой впотай. Мучили «хлопуны» — так называли пузыри, неровности на верхней поверхности обшивки самолета, возникавшие при малейшем нарушении технологии и последовательности клепки каркаса и листов обшивки. На помощь пришли «профессора» ликвидации «хлопунов» с нашего завода опытных конструкций. Они щедро передавали свои знания и опыт горбуновцам, и вскоре проблема «хлопунов» была снята.

Для ускорения освоения бомбардировщика в серийном производстве и дальнейшего его совершенствования в ходе строительства вся наша 5-я бригада во главе с А. А. Архангельским была переведена на завод. Тесный повседневный контакт конструкторов и производственников помог быстрее наладить массовый выпуск СБ, а конструкторам внести в него ряд улучшений, не потребовавших изменения основ технологического процесса. Осенью 1935 года началась сборка серийных машин. Первую облетал заводской летчик-испытатель Г. Ф. Байдуков, вошедший вскоре в экипаж В. П. Чкалова, совершившего знаменитые перелеты Москва—Дальний Восток и Москва—США через Северный полюс.

А. ЕВТЕЕВ, инженер

(Окончание следует)

СССР П. Поповичу и Ю. Артюхину дипломы имени В. М. Комарова, Почетный групповой диплом ФАИ, присужденный за многолетнюю деятельность Центральному Дому авиации и космонавтики СССР, а также дипломы Поля Тиссандье известным авиационным спортсменам: парашютисту заслуженному мастеру спорта Владимиру Гурному, летчице, заслуженному мастеру спорта Лидии Леоновой и авиамоделисту Альфонсу Пранскетису.

Генеральная конференция заслушала отчетный доклад президента ФАИ о деятельности федерации, национальных ассоциаций и национальных аэроклубов за истекший год. Высокую оценку получила работа Федерации авиационного спорта СССР. Б. Дюперье отметил хорошую организацию авиационных соревнований Спартакиады СССР и авиационного праздника в Туле, на котором г-н Дюперье присутствовал.

Конференция приняла поправки и дополнения к Уставу ФАИ. В их числе увеличение количества членов Совета — вице-президентов ФАИ, изменение количества голосов действительных членов ФАИ (ранее страны могли иметь от 1 до 3 голосов, а в настоящее время в соответствии с решением 68-й Генеральной конференций от 1 до 7 в зависимости от активности авиационной деятельности и суммы уплачиваемых членских взносов).

Несколько рабочих заседаний продолжалась дискуссия по финансовому положению. Продолжающаяся инфляция валюты в капиталистических государствах, рост цен, расширение деятельности ФАИ поставили Федерацию перед необходимостью значительного увеличения ее бюджета.

Делегаты выслушали отчетные доклады президентов международных комиссий.

Конференция рассмотрела спортивный календарь ФАИ, определяющий сроки и место проведения чемпионатов мира по видам авиационного спорта на 1976—1978 годы.

Постоянный представитель ФАИ в Международной организации коммерческой авиации (ИКАО) доктор Фрёшль рассказал о проблемах, решаемых в этой организации, и о связях с ФАИ. Он указал, что связи ФАИ с ИКАО за последние два года стали более тесными и конкретными.

●

Генеральная конференция приняла ассоциативными членами аэроклуб Каракаса (Венесуэла), аэроклуб Ливана, авиамодельную ассоциацию Бразилии.

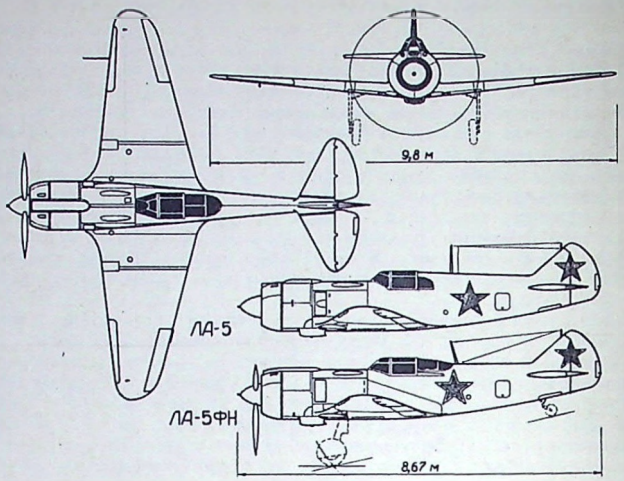
Избраны руководящие органы ФАИ. Президентом Федерации вторично стал Б. Дюгерье (Франция), первым вице-президентом А. Геригер (Швейцария), генеральным директором — Ш. Энникар, генеральным казначеем избран Ж. Блонд (Франция). И. Н. Кожедуб вновь избран вице-президентом, членом Совета ФАИ. Утверждены наши представители в состав международных комиссий.

ЛА-5 — ЛА-5ФН



Весной 1942 года летчик Г. Мищенко совершил первый полет на новом варианте истребителя ЛаГГ-3. Вместо двигателя жидкостного охлаждения М-105 ПФ взлетной мощностью 1210 л. с. на нем стоял двигатель воздушного охлаждения М-82 взлетной мощностью 1330 л. с. Разрабатывая этот вариант самолета, конструкторский коллектив, возглавляемый С. А. Лавочкиным, стремился учесть замечания и пожелания летного состава частей, имевших на вооружении самолеты ЛаГГ-1 и ЛаГГ-3, а также требования завода, серийно строившего «лагги».

Всесторонние государственные испытания, которые вели летчики А. Якимов и А. Кубышкин, инженеры В. Сагинов и А. Фролов, показали, что конструкторский коллектив успешно решил трудную задачу. На базе ЛаГГ-3, при использовании большинства его основных частей, узлов и агрегатов, технологии их производства коллектив создал практически новый самолет, обладающий более высокими летно-техническими данными. Модифицированный истребитель после устранения недостатков, обнаруженных при испытаниях, получил обозначение Ла-5 и был принят в серийное производство. Коллектив завода, строившего ЛаГГ-3, начал выпуск новой машины почти не останавливая потока. Уже в сентябре 1942 года первые авиационные полки, вооруженные самолетами Ла-5, приняли участие в боях на Сталинградском фронте. Воздушные бои показали, что Ла-5 с



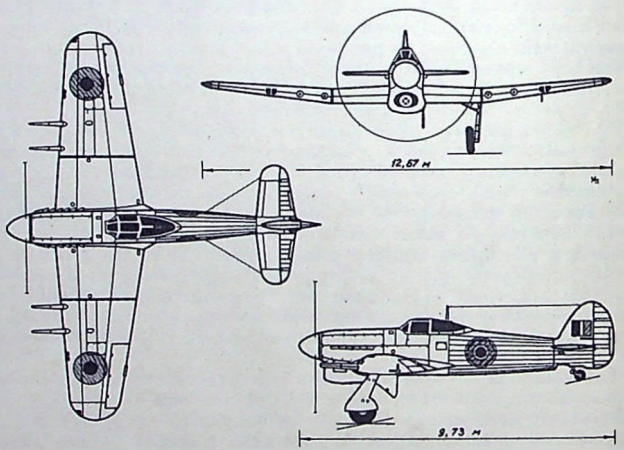
ХАУКЕР „ТАЙФУН-IB“



Самолетостроительная фирма Хаукер — одна из старейших в Англии. Еще в первой мировой войне восемь типов ее самолетов были на вооружении воюющих государств. Главный конструктор Сидней Кемм большие надежды связывал с использованием на своих самолетах, мощных многоцилиндровых двигателей, появившихся в 1940 году. Под них были срочно разработаны две модификации «Харрикейнов». Одна из них с двигателем Роллс-Ройс получила наименование «Торнадо», вторая — с двигателем «Нэпир» мощностью до 2000 л. с.— «Тайфун». Более удачной признали вторую модификацию. Доводка опытной машины и подготовка к серийному производству была проведена весьма энергично и в мае 1941 года первый серийный «Тайфун» поднялся в воздух. В начале 1942 года военно-воздушные силы метрополии уже имели в своем составе несколько эскадрилий истребителей «Тайфун-IB».

Новый истребитель внешне мало отличался от своего прототипа. Общие аэродинамические принципы, форма и профиль крыла были заимствованы от Харрикейна — свободнонесущий моноплан с низкорасположенным крылом, трапециевидной в плане формы с закругленными концами. Но конструкция была уже не смешанная, как у «Харрикейна», а цельнометаллическая. Обшивка крыла — работающая. Средняя часть фюзеляжа — ферменная из стальных и дюралюминиевых труб. Хвостовая часть выполнялась заодно с килем. В полете убирались не только основные шасси, но и хвостовое колесо.

Строившиеся серийно «Тайфуны» имели два варианта бортового вооружения: четыре пушки калибра 20 мм, установленных в крыле, вне площади ометаемой винтом, с общим боезапасом 600 патронов или 12 пулеметов калибра 7,62 мм с боезапасом 6000 патронов. Дополнительно на наружной подвеске самолет мог нести 8 фугасных или бронебойных



реактивных снарядов или две бомбы общим весом до 908 кг. При планировании дальних полетов вместо бомб на подвесках крепилось два сбрасываемых бака емкостью по 200 л.

Летные испытания на первый взгляд оправдали надежды главного конструктора. На расчетной высоте «Тайфун-IB» показал максимальную скорость до 650 км/час. Его потолок достигал 10 600 м. Однако слишком большой взлетный вес (свыше 5,5 тонны) не мог не отразиться на маневренности «Тайфуна», что снижало его эффективность при ведении воздушного боя с более легкими истребителями противника. Недостаточная же дальность полета (980 км) ограничивала возможности использования «Тайфуна» как истребитель сопровождения ударной авиации. Поэтому до высадки союзников во Франции эскадрильи «Тайфунов» почти не участвовали в боевых действиях. Бомбардировщики при налетах на континент сопровождали дальние истребители американской конструкции — «Мустанг», «Лайтнинг» и «Тандерболт», а патрульную службу над британскими островами несли более легкие истребители «Спитфайр».

По существу первую серьезную боевую проверку «Тайфуны» прошли в так называемой «Дьеппской операции» (19 августа 1942 года). В ходе ее была выяснена возможность использования истребителей «Тайфун» в качестве самолета непосредственной поддержки наземных войск. При открытии второго фронта в 1944 году эскадрильи «Тайфунов» действовали успешно, например, 7 августа 1944 года самолеты «Тайфун» из состава Вторых тактических ВВС Англии произвели 294 самолето-вылета на поддержку наземных сил. Потеряв только 3 самолета, они уничтожили 40 танков, 4 самоходных орудия и 50 автомашин противника. Следует, однако, отметить, что при действиях с малых высот группы «Тайфунов» порой несли большие потери от огня наземных войск, так как жизненно важные части самих истребителей и кабина летчика не имели бронезащиты.

двигателем М-82 превосходят фашистские «Ме-109», в том числе и их последние модификации.

В течение зимы 1942—1943 гг. конструкторский коллектив внес в истребитель ряд изменений, еще более повысивших его боевые качества. Прежде всего самолет стал выпускаться с усовершенствованным двигателем М-82Ф, затем и с АШ-82ФН с непосредственным впрыском топлива в цилиндры. Взлетная мощность этого двигателя 1850 л. с. На самолете был улучшен обзор из кабины пилота, установлена система аварийного сбрасывания сдвижной части фонаря, уменьшена жесткость амортизации шасси. Бензобаки из консолей крыла были убраны, а емкость трех оставшихся центропланных баков увеличена до 464 литров.

К лету 1943 года работники авиапромышленности построили для Вооруженных Сил значительное количество истребителей новой модификации, получившей обозначение Ла-5ФН и еще раз подтвердили свою способность быстро осваивать в массовом производстве все более совершенные образцы боевой техники. Полки Ла-5ФН уже в июле 1943 года приняли активное участие в сражении на Орловско-Курской дуге. Летчики быстро освоили Ла-5ФН и умело использовали высокие летно-технические качества самолета, его маневренность, хорошую управляемость, мощное бортовое вооружение и скорость. К примеру летчики 171 истребительного авиационного полка только за один день 13 июля 1943 года сбили 10 бомбардировщиков и 21 истребитель врага. Сражаясь на Ла-5ФН, летчик А. Горовец в одном бою уничтожил 9 фашистских «лапотников», как называли фронтовики фашистские бомбардировщики «Ю-87».

Конструкция самолета Ла-5 и его модификаций смешанная. Основной материал, как и «лаггов», сосна и дельта-древесина. Крыло площадью 17,51 м² двухлонжеронное (с 1944 года вместо лонжеронов из дельта-древесины использовались более легкие металлические) с фанерной работающей обшивкой. На крыле ставились автоматические концевые предкрылки и отклоняемые на 60° посадочные щитки. Каркас элеронов дюралевый, обшивка полотняная. Щитки металлические.

Фюзеляж типа полумонокок также с работающей обшивкой из березового шпона. Киль выполнен заодно с фюзеляжем. Передняя часть фюзеляжа самолета сварена из стальных труб. Кабина летчика имеет стальную бронеспинку, козырек фонаря из бронестекла толщиной 55 мм. Стабилизатор двухлонжеронный, цельнодеревянный с работающей фанерной обшивкой. Каркас рулей — дюралевый, обшит полотном. На левой стороне руля высоты и на руле поворота устанавливались триммеры. Шасси с тормозными колесами. Хвостовое колесо ориентирующееся.

Первые серии Ла-5 выпускались с 5 бензобаками — три в центроплане и два в консолях крыла. Последние же серии Ла-5 и все Ла-5ФН выпускались с тремя увеличенными по объему центропланными баками, что, кстати говоря, благодаря уменьшению взлетного веса практически не отразилось на дальности полета.

Приборное оборудование позволяло летчикам выполнять на Ла-5 и Ла-5ФН полеты не только в простых, но и в сложных метеоусловиях и ночью.

Истребители Ла-5 и Ла-5ФН имели немногочисленное, но очень эффективное бортовое вооружение. Две 20-мм скорострельные пушки с боезапасом по 200 снарядов на каждую, обеспечивали возможность поражения противника с первой атаки. При вылетах же на штурмовку под консолями крыла подвешивались еще и бомбы весом от 25 до 100 кг.

Советские летчики любили самолеты Ла-5 и Ла-5ФН за их высокую скорость, хорошую маневренность и управляемость, высокую надежность и живучесть двигателя. Он мог работать при прострелах или осколочных повреждениях даже нескольких из своих 14 цилиндров.

При взлетном весе 3320—3230 кг Ла-5 с двигателем АШ-82ФН на высоте 6.300 метров развивал скорость 648 км/час (посадочная всего 137 км/час). Практический потолок истребителя — 11.200 м. Высоту в 5 км он набирал за 4,7 минуты. На экономичном режиме дальность полета Ла-5 достигала 930 километров. Длина разбега не превышала 340 м, а при отклоненных щитках была менее 300 метров. Самолетами Ла-5ФН был вооружен и Первый чехословацкий истребительный полк, начавший в июле 1944 года свой боевой путь в составе нашей 2 воздушной армии.

Советская промышленность построила в годы войны более 10 тыс. самолетов Ла-5 и Ла-5ФН

ФВ-190



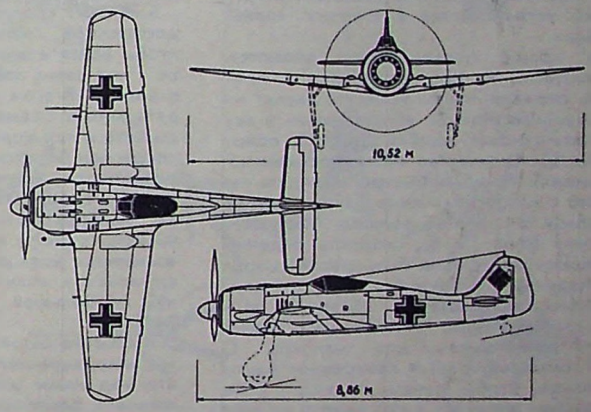
Вскоре после войсковых испытаний легкого истребителя конструкции В. Мессершмитта «Бф-109» («Ме-109») с двигателем жидкостного охлаждения, командование авиации фашистской Германии передало фирме «Фокке-Вульф» заказ на более тяжелый истребитель с двигателем воздушного охлаждения. Проектирование и постройку самолета возглавил главный конструктор фирмы Курт Танк. В июне 1939 года опытный истребитель, получивший обозначение «ФВ-190V-1», совершил первый полет.

Гитлеровская пропаганда всячески расхваливала «фокке-вульфы», создав им буквально ореол непобедимости. Новые истребители начали строить одновременно на нескольких предприятиях. Выпускались они крупными сериями с присвоенными соответственно буквенными и цифровыми обозначениями, например, «ФВ-190 А-4» (около 2 тыс. машин), «ФВ-190 А-5», «ФВ-190 А-8» (более 1300 экземпляров) и т. д.

В конце 1942 года «ФВ-190» (советские летчики их для краткости называли просто «фоккерами») появились и на советско-германском фронте. Гитлеровское командование возлагало на эти действительно мощные истребители большие надежды в удержании своего превосходства в воздухе. Однако, наша фронтовая авиация в это время тоже начала получать истребители Як-9 и Ла-5, которые не только не уступали, но по ряду боевых качеств, особенно маневренности и скороподъемности превосходили «ФВ-190».

Восьмерка наших Ла-5 5-го гвардейского истребительного авиационного полка под командованием капитана И. Шардакова в бою с 16 «фокке-вульфами» сбила пять вражеских машин, не потеряв ни одного своего. Так в тяжелых ожесточенных боях советские летчики, прекрасно освоившие новые советские истребители, развеяли в прах ореол неуязвимости «фокке-вульфов», а вместе с ним похоронили надежды гитлеровцев на удержание превосходства в воздухе. Большая часть из построенных во время войны 13367 истребителей и 6634 истребителей-бомбардировщиков «Фокке-Вульф-190» различных модификаций была уничтожена советской авиацией.

Эти победы тем более знаменательны, что самолеты «ФВ-190» специалисты воюющих стран включали, и не без оснований, в число лучших истребителей периода второй мировой войны. Несмотря на некоторую перетяжеленность (вес пустого — 3273 кг, нормальный взлетный — 3989 кг, в перегрузочном — 4239 кг), истребители модели «ФВ-190 А-4» с двигателем «БМВ-801Д» мощностью 1580 л. с. развивали скорость до 605 км/час, имели потолок 10 500 метров. Для набора 5 тыс. м истребителю требовалось 5,8 минуты.



Конструкция «ФВ-190» цельнометаллическая, лишь каркасы рулей и элеронов обтягивались полотном. Крыло площадью 18,6 кв. м. Фюзеляж овального сечения состоял из состыкованных болтами передней и выполненной заодно с килем хвостовой части. Хвостовое колесо убиралось в фюзеляж не полностью. Длинный, около 1,5 м, сдвижной колпак фонаря изготавливался из цельного куска гнутого плексигласа. В фюзеляже под полом кабины размещалось два бензобака. По мере выработки топлива нейтральными газами они не заполнялись. Поэтому при попадании снаряда в баки они легко воспламенялись. В переднем неподвижном козырьке фонаря устанавливалось 50-мм пулестойкое стекло. Сзади пилота защищала 8-мм бронеспинка и 12-мм бронезаголовник.

Основные серии «ФВ-190» выпускались с двухрядным, звездообразным 14-цилиндровым двигателем воздушного охлаждения «БМВ-801Д», взлетной мощностью 1580 л. с. Допускалось его кратковременно, в течение одной минуты, форсирование до 1760 л. с. на высоте 5500 метров.

Все модификации «ФВ-190» имели сильное бортовое вооружение. На основном варианте истребителя устанавливалось два пулемета калибра 7,92 мм и четыре пушки калибром 20 мм. На некоторых сериях (ФВ-190 А-7, например) вместо 7,92-мм пулеметов ставились калибра 13 мм. На держателе под фюзеляжем могла подвешиваться бомба весом до 250 кг или сбрасываемый дополнительный бензобак. Истребители-бомбардировщики несли бомбы также и под крыльями, но имели на две пушки меньше.

Текст и схемы инженеров Д. Осокина и Е. Павлова. Раздел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.

СХОЖДЕНИЕ В ВОЗДУХЕ

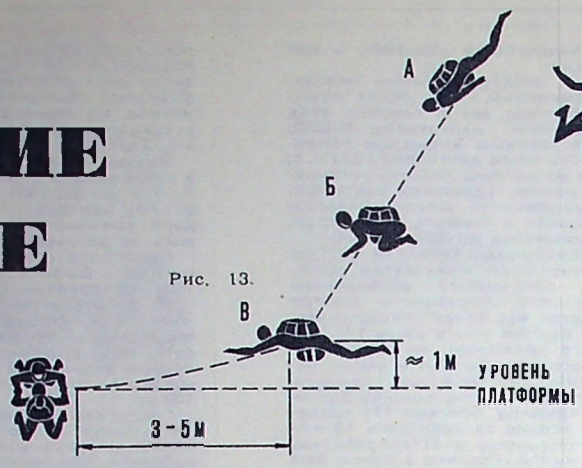


Рис. 13.

По условиям построения кольца группа должна отделяться от самолета по одному — раздельно, не взявшись за руки*. Далее спортсмены собираются в круг последовательно: вначале «стыкуются» те, кто покинули летательный аппарат первыми. Они (2—3 человека) составляют, как парашютисты называют «платформу». На нее в дальнейшем работают остальные участники прыжка. Рассмотрим наиболее распространенный способ подхода и «стыковки» к «платформе». На рис. 13 видно, что процесс подхода складывается из нескольких этапов работы. Положение А — после отделения от самолета спортсмены устремляются в сторону «платформы».

Во время планирования делаются «площадки», то есть замедляется скорость падения, чтобы уточнить расчет — высоту относительно «платформы» и исключить грубые ошибки (рис. 13, положение Б). Количество площадок зависит от умения точно и быстро выходить в район, с которого можно начать подход к кольцу. В так называемом «базовом районе» (рис. 13, В), скорость падения парашютиста должна быть равна скорости падения «платформы», без горизонтального перемещения. «Базовый район» намного выше «платформы», чтобы иметь запас высоты для маневра. С этой точки выбирается конкретное место в кольце, чтобы начать подход. Если спортсмен оказался у ног одного из членов группы, боковым скольжением можно переместиться чуть в сторону и занять удобное место для — «стыковки» (рис. 14). Далее, перемещаясь в горизонтальной плоскости за счет наклона тела и одновременно теряя избыток высоты, необходимо приближаться к кольцу. По мере приближения к нему нужно гасить горизонтальную скорость, чтобы подход получился плавным.

Естественно, что во время тренировок ошибки в работе неизбежны. Рассмотрим наиболее характерные из них.

1. Перед выходом в «базовый район» парашютисты иногда увлекаются планированием или потерей высоты, от чего проскакивают выше или ниже кольца, оказываются с противоположной стороны над кольцом, что приводит к нарушению схемы сбора в «звезду».

2. Долго выбирают место входа в кольцо, перемещаясь вокруг него, а иногда совершают целый оборот, мешая работать другим парашютистам.

3. Этап планирования или потери высоты нередко спортсмены заканчивают у самых ног парашютистов, находящихся в кольце. Это может привести к столкновению и разрушению кольца. Момент входа в «звезду» очень ответственный: между парашютистами образовывается возмущенный, неспокойный поток, кроме того, мало места для маневра.

4. Запас высоты в момент «стыковки» может привести к опрокидыванию парашютиста во внутрь кольца (рис. 15 — стрелками показано направление движения тела).

5. Часто спортсмены не набирают достаточной горизонтальной скорости, чтобы войти в кольцо, и останавливаются у ног своих товарищей, находящихся в кольце. В этом случае приходится терять много времени, чтобы сдвинуться с места и «стыковаться». Правда, иногда спортсмен берется за ногу одного из парашютистов и, перехватываясь руками по телу, добирается до рук. Но этот прием ненадежен, можно потерять устойчивость, попасть в тень парашютиста и «завалить» кольцо. То же самое может случиться и если производить «стыковку» на большой горизонтальной скорости.

6. Опасно оказаться над парашютистами, находящимися в «звезде». Известно, что над ними создается область пониженного давления (разряжения) воздуха, попав в которую можно резко провалиться и потерять устойчивость (рис. 16). Аналогичная картина наблюдается и если парашютист «проплывает» под кольцом. Поэтому, чтобы сохранить устойчивость кольца, зона под и над ним является запретной для работы.

7. В момент «стыковки» приходится перехватываться руками, чтобы крепче взяться за своих напарников. Здесь надо удерживать руки перед собой, иначе, если их согнуть, тело может наклониться вперед (рис. 17).

8. Бывают случаи непроизвольного разрыва кольца и выпрямления его в линию. Частая причина — несогласованные действия парашютистов. Спортсмен, взявшись за руки своих напарников, между которыми он встал, нередко делает перехват, чтобы крепче держаться. И только после того, как он подаст сигнал (сильно потрясет руки) и те двое могут расцепиться.

Подходить к кольцу и «стыковаться» удобнее тогда, когда оно падает устойчиво, без колебаний, имеет жесткую форму окружности и не перемещается по горизонту. Чтобы удержать «звезду» в таком положении, необходимы определенные условия. Падающее кольцо можно сравнить с велосипедной цепью, в которой жесткие звенья соединены между собой шарнирно, но цепь может принять любую форму. Чтобы кольцо было круглым и упругим, необходимы растягивающие силы, которые можно создать наклонив тело. Для этого нужно подогнуть ноги в коленях (рис. 18). Если попадается в группе спортсмен легкого веса, то наклон создается за счет подтягивания колен к запасному парашюту.

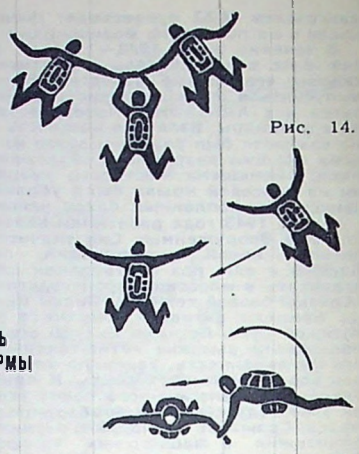


Рис. 14.

Рис. 15.

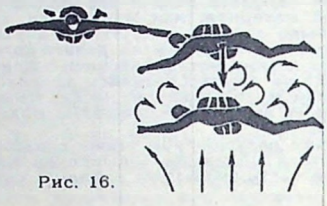


Рис. 16.



Рис. 17.

Самое трудное — сохранить кольцо в устойчивом положении во время его образования. Каждый должен следить за горизонтом и парашютистами, находящимися напротив. В том случае, когда «звезда» наклоняется в какую-то сторону, основная работа выполняется верхними спортсменами (рис. 19). Они увеличивают угол наклона и опускаются до такого уровня, чтобы кольцо легло строго в горизонтальной плоскости. Нижние парашютисты тоже могут помочь выровнять «звезду», но делать это надо осторожно. Наклон тела к центру кольца может привести к скольжению внутрь него и тогда оно вытянется в эллипс и устойчивость будет потеряна. Это наблюдается и при нормально падающей «звезде», когда спортсмены не следят за наклоном тела. Если в прыжке участвует большое количество людей, рекомендуется спортсменам, которые встали в круг и взялись за руки, ноги держать более узко, иначе последним парашютистам трудно войти в кольцо (рис. 20). Чтобы легче было парировать удары о кольцо, руки лучше держать слегка согнутыми и, по возможности, удерживать неудачно «стыковавшегося» парашютиста.

---

* Окончание. Начало см. № 11 за 1975 г.

Бывает так, что спортсмен подошел к кольцу выше чем нужно, и оказавшись в зоне затенения над одним из членов «звезды», падает на него. От удара оба проваливаются вниз или повисают на руках своих напарников и тянут за собой все кольцо (рис. 21).

Естественно, что сразу совершать прыжки большими группами нельзя, пока спортсмены не приобретут основные навыки и опыт в быстром и надежном подходе. При уверенных схождениях можно уменьшать высоту покидания самолета. Например, если группа в пять-шесть человек, отделяясь на высоте 3 тысячи метров, постоянно собирается в круг за 20—25 сек., а оставшееся время падения использует для различных тренировок, то лучше высоту прыжка уменьшить до 2-х тысяч метров. Это поможет сосредоточиться на выполнении более конкретной задачи, повысит результативность схождения. Если имеется малый резерв времени, то спортсмены работают более собранно, но вместе с тем, в этих условиях появляется спешка.

Важное значение в групповой акробатике имеет дисциплина членов группы. Спортсмены обязаны строго и неукоснительно выполнять то, что разработано и установлено на земле.

Независимо от количества людей в группе разрабатывается схема построения кольца с учетом конструкции летательного аппарата, аэродинамики парашютистов, их опыта, психологии и других данных. Каждый член группы, участвующий в построении кольца, должен правильно представлять себе свой план работы.

Вместе с этим необходимо выполнять все меры по безопасности прыжка. Об этом следует поговорить особо.

Перед каждым прыжком тщательно проверяется все парашютное снаряжение, чтобы не было выступающих частей, которые могут привести к раскрытию купола во время столкновений. Надо обратить внимание — заправлена ли слабина вытяжного троса, исправны ли шпильки, правильно ли вставлены в конуса, закрыт ли предохранительный клапан, заправлены ли карманы клапанов, вставлены ли вытяжные кольца в карманы и т. д. Перед отделением выдергиваются гибкие шпильки из страхующих приборов, а их фалы складываются в дальнем от двери углу самолета.

Во время построения кольца нужно стараться не сталкиваться с другими парашютистами, быть внимательными в работе. Нельзя хвататься за парашюты, особенно в районе выступающего троса. Когда происходит «свалка», следует срочно уходить от того места, чтобы избежать ударов по голове и парашюту.

Перед прыжком двум-трем, а иногда и большему числу спортсменов, дается задание контролировать высоту, чтобы в воздухе вовремя дать группе команду на расхождение. Как правило, этим занимаются парашютисты, образовывающие «платформу». Они в нужное время разрывают кольцо в нескольких местах. Минимальная высота раскрытия куполов — 600 метров. В «звездах», где участвует большое количество спортсменов, применяется схема эшелонированного раскрытия парашютов. По команде «наблюдателей» все расцепляются и разворачиваются на 180° от центра кольца и планируют каждый в свою сторону (рис. 22). Надо отметить, что о точности приземления в зачетный круг в групповой акробатике не может быть и речи. Расчет необходим для того, чтобы группа приземлилась в районе аэродрома.

В течение первых пяти секунд расхождения раскрывает парашюты группа верхнего (первого) эшелона (не более трех—четырех парашютистов). Диапазон высот каждого эшелона 200 м. В недостаточно опытных группах бывает, что

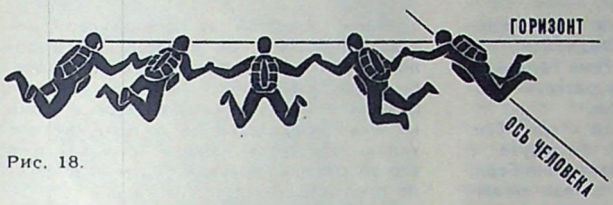


Рис. 18.

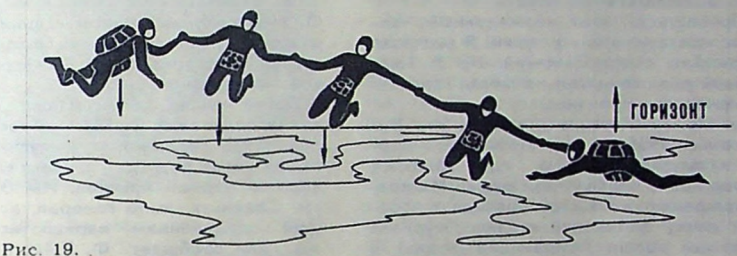


Рис. 19.

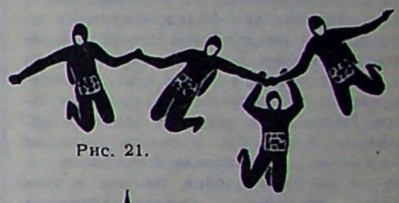


Рис. 21.

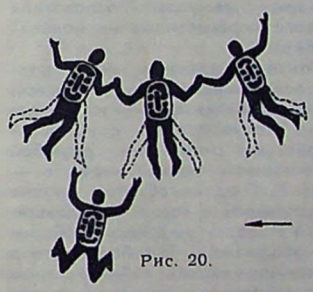


Рис. 20.

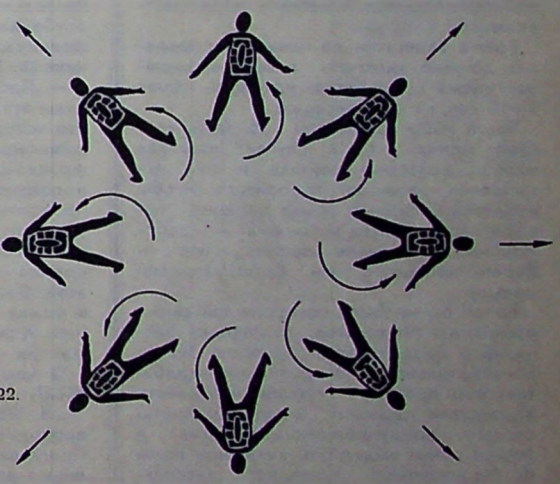


Рис. 22.

Рис. 23.

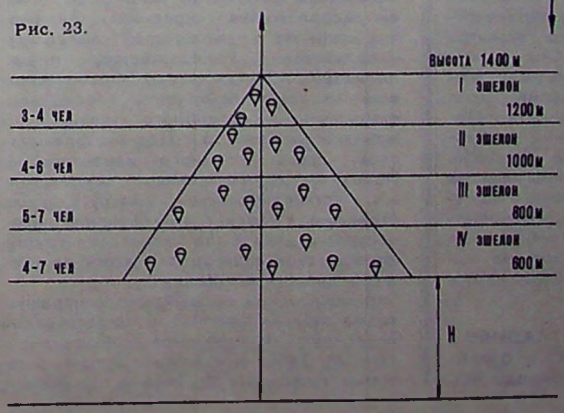



Рис. 24.

по различным причинам парашютисты проскакивают свой эшелон и скапливаются в нижнем, усложняя этим обстановку в воздухе. Поэтому нижний эшелон должен быть разгружен. Число эшелонов и высота расхождения подбирается в зависимости от количества людей в группе и их опыта (рис. 23).

Начало расхождения для групп до 10 человек обычно принимают на высотах 1000÷1200 м, более 10 спортсменов — 1200÷1400 м.

По такой схеме хорошо раскрывать парашюты, когда кольцо удалось построить или оно строится, то есть когда все участники находятся на одной высоте. Схема раскрытия усложняется при «завале». Тут группа становится похожей на «пчелиный рой». От грубых подходов, «звезда» теряет устойчивость и парашютисты начинают беспорядочно падать, их разбрасывает в разные стороны. Все эшелоны перемешиваются и конечно начинать раскрытие в таком беспорядке нельзя. Тем не менее схема раскрытия не изменяется. Только здесь сначала надо распределиться по высотам. Сразу после «завала» все разворачиваются от ядра группы по обычной схеме. Парашютисты нижних эшелонов, круто пикируя, проваливаются ниже всех, а верхние наоборот «вспухают» и тоже расходятся. Первыми в верхнем эшелоне открывают парашюты самые легкие спортсмены. Повторные схождения в круг не рекомендуются, так как в этих случаях стихийное, неорганизованное движение парашютистов может привести к потере чувства высоты и быть причиной предпосылок к летным происшествиям.

Время задержки до начала расхождения должно включать в себя возможное время построения «звезды» плюс 5—10 сек на ее фиксацию.

Часто избыток высоты обнадеживает спортсменов, что в случае «завала» можно повторно сойтись и они, естественно, начинают торопиться. Чтобы избежать спешки и срыва задания, парашютистам дается установка — работать наверняка и не спешить, плюс — беречь кольцо, о чем было написано раньше.

Какой бы ни была совершенной схема раскрытия парашютов, решающее значение в безопасности прыжков имеет осмотрительность. В групповой акробатике есть правило — прежде чем ввести в действие парашют, надо осмотреться, дать предупреждающий сигнал и только затем выдернуть вытяжное кольцо. Не исключены случаи, когда несколько человек при расхождении оказываются друг над другом, чаще это бывает после «завалов». В такой обстановке ответственность за безопасность ложится на верхних парашютистов. Они могут или отвернуть, если есть время, или опередить нижнего в раскрытии, если тот только начал подавать сигнал. Поэтому в процессе планирования необходимо постоянно следить за нижними спортсменами, а перед раскрытием за 3—4 секунды осмотреть верхнюю полусферу. Сигнал подается двух-трехкратным скрещиванием перед собой рук (рис. 24). После раскрытия купола также необходимо быть внимательным, чтобы не столкнуться в воздухе...

Е. ГЛАДИЛОВ,
мастер спорта,
тренер сборной команды ВВС

ПАРАШЮТИСТЫ ФРАНЦИИ

В Париже я встретился с президентом Французской Федерации парашютизма (ФФП) Рене Гардом и попросил его рассказать о развитии этого вида спорта во Франции.

— А знаете ли вы, когда и где был совершен первый прыжок француза с парашютом? — спросил меня Рене Гард, и, лукаво улыбнувшись, сделал затяжную выжидательную паузу.

Признаться, этот неожиданный вопрос поставил меня в тупик. Я высказал несколько предположений. Но Р. Гард всякий раз отрицательно мотал головой. Наконец, он произнес:

— Не мучайтесь в догадках. Это было в мае 1935 года в... московском парке культуры и отдыха, где толпился народ возле парашютной вышки. И в подтверждение своих слов президент передал пачку фотокопий страниц журнала «Лез ом волан» («Летающие люди»), в нескольких номерах которого были опубликованы мемуары основателя французского парашютизма — полковника Ф. Жёя.

— Прочтите выделенные мною разделы этих воспоминаний и вы убедитесь, что история развития французского парашютизма тесно связана с историей франко-советских отношений, дружбой и сотрудничеством наших народов — продолжал Р. Гард — об этом вполне уместно вспомнить в год 30-й годовщины великой Победы над нашим общим врагом — фашизмом. Тем более, что в этой бескомпромиссной войне крылом к крылу с советскими соколами сражались французские летчики полка «Нормандия — Неман».

О чем же рассказывает полковник Жёй?

...В 1934 году в Советском Союзе проходили крупные военные маневры. Приглашенные на них иностранные военные атташе были поражены зрелищем высадки воздушного десанта из нескольких батальонов «синих» за линией расположения «красных». Видимо, это открытие возможностей массового использования парашютистов, пишет полковник Жёй, заставило французские военные власти приступить к созданию формирований подобного типа. Было принято решение о создании французской школы военного парашютизма. Пользуясь дружественными отношениями, установившимися между двумя странами, в Москву для обучения парашютному делу была направлена группа французских авиаторов, в которую входил и капитан Ф. Жёй.

В московской высшей школе парашютизма занятия начались с теоретической подготовки. Инструкторами были капитаны М. Забелин и Я. Мошковский, о которых полковник Ф. Жёй вспоминает с большой теплотой. И первый свой настоящий прыжок он совершил над полем Тушинского аэродрома. До этого, пишет Ф. Жёй, никто из его группы ни разу не пользовался парашютом и даже не имел представления о том, как его укладывать, хотя каждый пилот носил его за спиной или сидел на нем в кресле самолета.

По окончании стажировки в СССР Ф. Жёй получил диплом старшего инструктора и, вернувшись на родину, приступил к организации в Авиньоне первой парашютной школы.

Датой начала французского парашютизма полковник Ф. Жёй считает 8 февраля 1937 года, когда выпускник школы из числа будущих десантников совершил первый прыжок. Им был капитан Совеньак, ныне генерал, командующий соединением парашютистов. Он же, как сообщает Ф. Жёй, в октябре 1937 г. установил первый мировой рекорд в свободном падении — 74 секунды.

В июле 1937 года, на празднике французской авиации уже две десантные части успешно продемонстрировали свое искусство перед 250 тысячами зрителей. Как известно, парашютисты сыграли важную роль во время второй мировой войны.

Спортивный парашютизм в стране стал развиваться сразу же после войны. В 1949 году была создана Национальная федерация французских парашютистов. Через посредство национального аэроклуба она входит в Международную авиационную федерацию и участвует в различных международных соревнованиях.

Вся организационная работа ведется на добровольных началах. Члены Федерации платят не только взносы и страховку (гарантия лечения при несчастных случаях), они обязаны также возмещать часть расходов за каждый свой прыжок.

В 1974 году члены Федерации совершили в общей сложности около 260 тысяч прыжков. Тренировки проходят, в основном в воскресные дни. Национальная сборная команда, как и всюду, формируется из числа лучших спортсменов, отбираемых по их результатам в процессе проведения клубных и департаментских соревнований. По международному уставу страна выставляет мужскую и женскую команды, состоящие из 5 участников каждая. В сборной Франции вместе с запасными тренируются примерно 25 спортсменов.

— В прошлом году на чемпионате мира, проходившем в Венгрии, — говорит Р. Гард, — французская команда в целом выступила довольно удачно. По индивидуальной акробатике среди



Чемпион мира по акробатике Жан-Клод Армэн.

Фото Б. ВАСИНОЙ

мужчин чемпион Франции и мира Жан-Клод Армэн сохранил свой титул. Но в сумме двоеборья Армэн занял лишь 8-е место, а его товарищ по команде Жозе Ле Флок заключает десятку сильнейших.

Основными соперниками Ж.-К. Армэна в акробатике были советский спортсмен Анатолий Осипов и чехословацкий парашютист Вацлав Гинек, которые в общем индивидуальном зачете завоевали соответственно серебряную и бронзовую медали. Абсолютным чемпионом мира стал представитель Советского Союза Николай Ушмаев.

Среди женщин француженки выступили в Венгрии менее удачно. Дважды чемпионка Франции и мира (1970 и 1972 гг.) Мария-Франс Болез по акробатическим прыжкам на сей раз была лишь шестой, значительно уступив советским спортсменкам, занявшим четыре первых места. В сумме двоеборья она оказалась седьмой.

— Впрочем, — продолжает Р. Гард — мы и не рассчитывали на сохранение короны чемпионки. М.-Ф. Болез — 32 года. После замужества и рождения ребенка она практически перестала принимать участие в соревнованиях. Она по-прежнему дает уроки физкультуры в одном из лицеев Гренобля. Но связи с любимым спортом не порвала. С удовольствием передает свой опыт и знания молодым. Ведь на счету М.-Ф. Болез около 2 тысяч прыжков. Ее заслуги в области развития парашютного спорта высоко оценил покойный президент Франции Ж. Помпиду. М.-Ф. Болез награждена орденом Почетного Легиона.

В настоящее время М.-Ф. Болез является одним из тренеров французской женской команды и выступает на соревнованиях в качестве судьи. Словом, Мария готовит себе достойную замену. Кто среди француженок станет лидерами команды, пока сказать трудно. Но уже сейчас можно назвать четырех претенденток — Мари-Клер Вирво, занявшую на мировом чемпионате в Венгрии 8-е место в прыжках с выполнением акробатических фигур, Арлет Бинет, Елизабет Пелегрэн или Маржолет де Пюри... У последней лучшие показатели по прыжкам на точность приземления. Поэтому в общем зачете она стоит выше своих конкуренток.

Что же касается Ж.-К. Армэна, — говорит далее президент, — то мы возлагаем надежды, что на следующем чемпионате мира, который состоится в 1976 году в Италии, он имеет все шансы, чтобы сохранить за собой титул чемпиона по акробатике. Жан еще молод. Ему 29 лет. Работает механиком в военно-воздушных силах. Совершил уже более двух тысяч прыжков и продолжает регулярно тренироваться, чтобы всегда быть в хорошей спортивной форме.

Национальную сборную команду, мужскую и женскую, готовят к чемпионатам тренеры Алэн Папазов и Дезире Минган. В работе с девушками им помогает М.-Ф. Болез. Как правило, перед ответственными соревнованиями спортсменов собирают на тренировки, которые длятся 4—5 дней. Во время этих сборов они делают от 4 до 6 прыжков в день. Каждый прыжок снимается на видеопленку. Применение на сборах видеозаписывающей аппаратуры помогает тренерам и спортсменам лучше анализировать прыжки, увидеть ошибки и найти пути их исправления. Та же система применяется и в процессе анализа результатов, достигнутых на районных и общенациональных соревнованиях. Член национальной мужской команды выполняет в среднем от 300 до 400 прыжков в год. Женской — от 200 до 300.

— Ежегодно на чемпионат Франции, который в последние годы неизменно проходит в Виши, — говорит Р. Гард, — мы приглашаем мужскую и женскую команды из какой-либо страны, участвующей в соревнованиях на первенство мира. В 1967 году нашими гостями были советские парашютисты. В этих товарищеских состязаниях в Виши победу одержал французский спортсмен Р. Проли (сейчас он на тренерской работе). Но, когда мы были в Москве с ответным визитом, В. Гурный взял реванш. Видимо, родной воздух и родная земля всегда помогает! Однако в сумме многоборья советские спортсмены почти всегда опережают нас. Надо сказать, что такие дружеские встречи спортсменов разных стран обогащают опытом каждую из участвующих в них сторон и являются весьма плодотворными. В следующем году, вероятно, снова встретимся с советскими парашютистами — нашими основными конкурентами на международных соревнованиях. Перед чемпионатом мира это было бы особенно полезно.

Сопоставление достижений французских парашютистов с показателями спортсменов других стран говорит о том, что французам необходимо добиться лучших результатов по прыжкам на точность приземления. Именно в этом направлении и работают сейчас тренеры. И надо сказать, что их усилия увенчались определенным успехом.

На состоявшемся в начале текущего года розыгрыше третьего кубка мира «парашют — лыжи» в Корвара (Италия) в прыжках на точность приземления в горах французы получили серебряные и бронзовые медали. Среди мужчин этой награды удостоился Ж.-К. Франсуа. Он лишь немного уступил австрийскому спортсмену. Советские парашютисты в розыгрыше этого кубка не участвовали.

Одновременно во Франции развиваются новые виды прыжков: отрабатывается схождение в «звезду» от четырех до 20 парашютистов. По мнению Р. Гарда, это самый красивый, самый волнующий, но и самый трудный вид парашютного спорта. Спортсмены много тренируются на земле. Они тщательно изучают все движения, ведь схождение в «звезду» в воздухе происходит в свободном падении со скоростью 200 километров в час. Задача состоит в том, чтобы образовать звезду в минимальное время и продержаться в ней как можно дольше.

В розыгрыше вторых международных соревнований на «Кубок мира» по образованию в небе «звезды» из 10 человек команда Франции заняла второе место, уступив лишь парашютистам США.

В заключении беседы президент Французской федерации парашютизма Рене Гард просил передать советским спортсменам его искренние пожелания новых успехов в развитии этого увлекательного спорта.

Н. КУЗНЕЦОВ,
соб. корр. АПН
(специально для журнала «Крылья Родины»)

Париж

ГРУППОВАЯ АКРОБАТИКА

ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

В ВАРЕНДОРФЕ (ФРГ) состоялся первый чемпионат мира по групповой акробатике. В программе соревнований — два вида прыжков. Первое упражнение — 10 прыжков с образованием «звезды» в свободном падении из 10 человек за наименьшее время. Высота покидания самолета — 3100 м. Спортсмены, собравшиеся в кольцо, должны фиксировать «звезду» в течение 5 сек.

Другое упражнение — 10 прыжков четырех спортсменов с высоты 2500 м. Парашютисты, оставив самолет, должны сойтись в свободном падении в «малую звезду», затем, отпустив руки, сделать заднее сальто и снова построить одну из шести фигур: «обратную звезду», букву «У», «ромб», канадскую «Т», «гусеницу», «снежинку». Причем начальная фигура «малая звезда» обязательна для всех прыжков. Судьи засекают время с момента, когда спортсмены, образовав «малую звезду», отпускают руки и уходят на сальто; выключают же секундомеры в момент образования последней фигуры. Прыжок засчитывается, если парашютисты зафиксировали последнюю фигуру в течение 3 сек.

На чемпионате 15 стран выставили команды по 10 человек и 20 стран — по 4 человека.

Девять команд во всех прыжках собрали в «кольцо» по 10 человек. Лучшее время показали парашютисты США — 20,04 сек: 16,34; 21,67;16,98; 18,24; 14,05; 15,64;14,05; 12,13; 14,71. Второе место заняла команда Австралии — 16,99; 17,01; 16,33; 16,31; 16,78; 21,91; 17,86; 16,98; 16,13; 15,97. На третьем — спортсмены Франции — 16,70; 15,46; 17,80; 16,61; 16,93; 15,22; 18,27; 17,51; 17,06; 26,19.

Среди четверок призерами стали: команда США — 5,09; 4,27; 4,86; 4,94; 5,47; 4,62; 5,04; 5,15; 6,26; 4,22; Франции — 7,56; 5,01; 6,32; 4,91; 6,01; 6,18; 4,27; 6,55; 6,21; 4,67; ФРГ — 4,84; 6,73; 8,45; 20,56; 5,90; 5,07; 5,49; 4,39; 5,98; 5,42. Польские парашютисты заняли восьмое место.

В сумме двух упражнений победу одержали спортсмены США, за ними команды Франции и ФРГ.

КР 12/75

В помощь спортсмену

Когда полетом управляет радиоволна

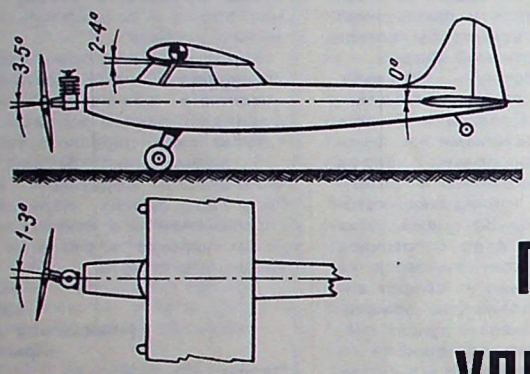
Радиомодель самолета с аппаратурой управления рулем поворота и рычагом газа регулируется так же, как и планер, с некоторыми, однако, дополнениями.

На земле следует опробовать двигатель и работу радиоустройства, обратив внимание на исполнение команд. Ручка управления газом расположена на левой стороне пульта передатчика: при ее движении вперед обороты двигателя увеличиваются, при движении на себя — уменьшаются, устанавливается малый газ. При дискретной аппаратуре рулевая машинка газа не имеет возврата в нейтральное положение, а останавливается в любом промежуточном положении, когда прекращается подача сигнала. О количестве оборотов судят по звуку работающего двигателя.

Пробный планирующий полет выполняют с выключенным двигателем. При нагрузке на крыле до 45 г на 1 дм² модель легко запускается с руки. В этом полете можно также включить аппаратуру, чтобы проверить ее работу во время планирования. Перед запуском модели в моторный полет на земле проверяют действия аппаратуры на расстоянии 250 метров, при этом пилот и его помощник ведут связь с помощью условных сигналов.

Первый запуск — с руки. Если нет возможности доверить его опытному спортсмену, то поступают следующим образом: как можно быстрее бегут против ветра, держа в одной руке передатчик, а в другой руке, подняв ее над головой, модель с работающим двигателем. Первые несколько секунд самостоятельного полета — решающие. Конечно, модель может сразу полететь удачно, но чаще случаются какие-либо отклонения. Наиболее характерные из них: модель резко взмывает, теряет скорость и сваливается на землю; не набирает высоту, а круто планирует; стремительно входит в спираль.

Причинами неудачного полета могут быть: плохое расположение центра тяжести (для однокомандных моделей с верхним расположением крыла он рекомендуется в пределах 28—30% САХ); неумелая регулировка установочных углов крыла и стабилизатора. На моделях с верхним расположением крыла разница в установочных углах должна быть 2—4°, то есть симметричный стабилизатор желательно установить под нулевым углом, а крыло с несимметричным профилем под углом 2—4° (см. рис.) .Не исключена также неудачная установка наклона оси тяги винта вниз и вправо (при правом вращении винта, когда смотришь на модель — сверху по полету). На моделях с верхним расположением крыла эти углы лежат в пределах: вниз — 3—6°, вправо — 2—4° (см. рис.).



При правильной установке всех указанных элементов в полете против ветра на больших оборотах двигателя модель плавно набирает высоту, на средних — летит горизонтально, на малых — плавно снижается. Если же она на больших оборотах двигателя круто набирает высоту и продолжает подъем на средних, а на малых оборотах зависает в горизонтальном полете, тогда уменьшают установочный угол крыла, подложив прокладку под его заднюю кромку.

Чтобы предупредить пикирование на полных и средних оборотах двигателя и зависание модели при малых оборотах, увеличивают наклон двигателя вниз, а также незначительно установочный угол крыла. В горизонтальном полете на средних оборотах и зависании на планировании — уменьшают установочный угол крыла, как и в первом случае, но несколько меньше.

Последовательно устраняя недостатки, переходят к следующей фазе регулировки модели. В тихий день ее против ветра выпускают в полет, который теперь не грозит неудачей. Полет можно спокойно наблюдать, короткими импульсами управляя ручкой руля направления.

Прямой полет свидетельствует: руль направления находится в нейтральном положении и смещение двигателя установлено правильно. В противном случае модель регулируют боковым смещением оси тяги двигателя с легким отклонением руля направления (производится поочередно).

При развороте модели на малых и больших оборотах увеличивают или уменьшают смещение оси тяги винта в сторону, противоположную развороту. Если с выключенным двигателем она склонна к разворотам, а моторный полет протекает нормально, проверяют положение руля направления. Для этого его ставят нейтрально, глядя сверху на киль, а затем изменяют отклонение оси тяги двигателя.

Теперь можно готовить модель к взлету с земли.

Правильное расположение двухколесного шасси определяется сверху, когда просматриваются половины колес. Плоскости их вращения должны быть параллельны фюзеляжу, а колеса одинаково свободно вращаться на осях. От этого зависит прямолинейность разбега на взлете. Когда модель при нормальной посадке становится на нос, проверяют легкость вращения колес и смещают их вперед.

Проверка трехколесного шасси включает подбор соответствующего угла между плоскостью поверхности земли и продольной осью модели, который должен быть в пределах ± 1° и регулироваться изменением длины стойки переднего колеса. В случае раннего отрыва на взлете и подпрыгивания на посадке — стойку укорачивают.

Допустим, модель вяло реагирует на действия руля направления даже при резких и больших отклонениях. Этот недостаток устраняют увеличением площади руля.

Правильно отрегулированная модель сама взлетает, плавно набирает высоту, устойчива в горизонтальном полете, выполняет развороты, плавно переходит на планирование, приземляется без кренов и подскоков.

Б. ТАРАДЕЕВ,
мастер спорта,
тренер Московского авиамодельного клуба,
В. ПОТАПОВ,
инженер



Содержание журнала «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» 1975

ПЕРЕДОВЫЕ И РЕДАКЦИОННЫЕ СТАТЬИ

Год великих свершений. № 1
Месячник оборонно-массовой работы. № 1.
Непобедимая и легендарная. № 2.
Шире размах социалистического соревнования! № 3.
За массовость и мастерство. № 3.
Скоро — финалы. № 5.
XXV съезду КПСС — достойную встречу. № 6.
Советский спортсмен. № 7.
Плоды Великой Победы. № 9.
Первичные организации — основа Общества. № 10.
На ударной вахте. № 11.
Под знаменем Октября. № 11.
На предсъездовской вахте. № 12.

XXV СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

Балакин Н. Наследники Стаханова. № 8.
Беляев Ю. Ведущий к цели. № 11.
Бобылев Б. Штурмуя небо Кубани. № 9.
Винокуров А. Новый авиационный рекорд. № 8.
Голованов Н. Штурмуя рекорды. № 12.
Жарковский И. День сегодняшний, день завтрашний. № 12.
Кузнецов Ю. Два рекорда в одном полете. № 10.
Мелехин Г., Кулик А. «Чайка идет на высоту. № 12.
Семенов М. В честь XXV съезда партии. № 7.

XXX ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Голубев В. Спасибо, оборонное Общество! № 5.
Грибов В. Пламень незабываемых дней № 5.
Иртюга М. Висло-Одерская операция. № 1.
Кожевников М. И на Тихом океане... № 8.
Козлов П. Строители «летающих танков» № 3, 4.
Леонтьева Т. Некогда стареть ветерану. № 5.
Лисов И. Впереди наступающих войск. № 9.
Платонов Н. Парад победителей. № 6.
Покрышкин А. Великая Победа великого народа. № 5.
Прутков С. От Сталинграда до Кенигсберга. № 1.
Скворцов А. Под флагом Спартакиады. № 4.
Ушаков С. Ночной фотограф. № 6.
Федоров А. Перед нами — Берлин... № 4.
Федоров А. Мост. № 8.
Цыбин П. Планеристы на войне. № 5.
Шатунов Г. Во имя Победы. № 3.
Шевченко С. Простое задание. № 4.
Штучкин Н. Испытана временем. № 5
Шумихин Н. Сражающаяся партия. № 4.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ И ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

Акимов И. Забота номер один. № 5.
Амельченко В. Ведущий. № 10.
Андреев А. Красные следопыты. № 1.
Бабич К. За себя и за героя-летчика. № 6.
Винокуров А. Клуб «Подвиг» продолжает поиск. № 7.
Власов Д. Письмо сыну. № 5.
Власов Д. Заслонить собой. № 12.
Волошинов В. Ярче свети, «Зарница»! № 12.
Гордиевская Л. Чтобы летать... № 2.
Грибов В. Группе — запуск. № 6.
Денисов Н. Звезды победного года. № 3.
Дробиз Б. Орбита юных. № 5.
Дынин И. Чкаловский характер. № 2.
Дынин И. Сигнал на рассвете. № 8.
Жарковский И. Пулями пробитые, кровью обагренные... № 6.
Журавлев А. Творчество. № 6.
Загорянский А. Последний удар. № 4.
Ильенко Д. Военрук школы. № 11.
Каширин С. Жаворонки над аэродромом. № 1.
Кисляков Ю. Высший класс. № 5.
Клюев А. Летчики дружат с ребятами. № 5.
Козлов П. История одного «ила» № 9.
Козырев В. Чтобы знали люди. № 9.
Колокольцев М. Первая ступенька в небо. № 7.
Контиевский А. За облаками... № 4.
Кривошапов Н. Молодежь достойна ветеранов. № 2.
Кривошапов Н. Альфонсо Гарсиа — Александр Герасимов. № 10.
Лановенко М. Сигналы друзей. № 9.
Левченко Б. Бабушка Барта. № 4.
Леонтьева Т. Не забудет юность подвига отцов. № 6.
Леонтьева Т. В школе имени Циолковского № 9.
Лесовой В. Друзья мои, десантники. № 1, 2.
Львов М. Это и есть вечная слава. № 10.
Маркова Г. Лена, Юша и Саша. № 3.
Минаков В. Атакуют черноморцы. № 7.
Моисеев В. Музей в Вороновице. № 3.
Мокряк Г. Возьми себе в пример. № 9.
Мороз И. Могучие крылья Отчизны. № 8.
Олейник А. Герой продолжает жить. № 10.
Протасов Ю. Первый пуск. № 7.
Самойлов Ф. На марше — юность страны. № 12.
Сиоморохов Н. Над голубым Дунаем. № 4.
Усольцев В. Мечта сбылась. № 3.
Федотовских М. Мое небо. № 3.
Фомичев В. Рождение десантника. № 7.
Фомичев В. Первый шаг. № 12.
Чечнева М. Имени Марины Расковой. № 10.
Шарончиков И. Имя на граните. № 11.
Шварцман Я. Он учит летать самолеты. № 12.
Штучкин Н. Цель — в морских глубинах. № 2.
Штучкин Н. Нить необрывная. № 7.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ И АЭРОКЛУБАХ ДОСААФ

Брунза П. Спортивные крылья Литвы. № 1.
Винокуров А., Кришкевич И. ГТО — основа физического воспитания. № 6.
Винокуров А. Над полями целинного края. № 9.
Голышев М. Набирая высоту. № 4.
Жарковский И. Идейная убежденность — залог успеха. № 1.
Жарковский И. Когда руководитель не служит примером. № 3.
Жуков А. Новаторы. № 11.
Кобец Д. Организация объективного контроля. № 2.
Комицын Ю. Имени Чкалова. № 3.
Кришкевич И. Лето и комплекс ГТО. № 5.
Кухман В. Рационализаторы. № 8.
Лебединский М. Ток задают коммунисты. № 6.
Поездник крылатых. № 9.
Шварцман Я. На одном меридиане. № 4.
Юрявичус А. Каунасский политехнический. № 12.

КОСМОНАВТИКА

Алексеев Г. Орбитальная станция «Салют-4» № 4.
Алексеев Г. Для науки и народного хозяйства, № 10.
Борисов О. Выдающийся эксперимент в космосе. № 9.
Борисов Т. Планета загадок. № 11.
Давыдов И. Их звездный час. № 3.
Денисов Н. На орбите космического сотрудничества. № 7.
Леонтьев В. XXXI Салон авиации и космонавтики. № 9.
Меркулов И. Сегодня и завтра космонавтики. № 11.
Новиков Н. В интересах всего человечества. № 6.
Новиков Н. Плодотворная работа в космосе. № 8.
Титов Г. Начало космоса — земное. № 4.
Традиционные научные чтения. № 6.
Фролов И., Белый К. Музеи пионеров космической техники. № 10.
Чембровский О. Космос служит человеку. № 12.
Чернецкий В. Испытания завершены успешно. № 1.
Чернецкий В. Советский Центр управления полетом. № 7.

САМОЛЕТНЫЙ И ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Балакин Н. На правом фланге. № 5.
Балакин Н. Друзья встречаются вновь. № 9.
Балакин Н. В небе винтокрылые. № 11.
Балакин Н. Абсолютный чемпион — спортсмен ДОСААФ. № 12.
Васильев В. Небо на всю жизнь. № 10.
Голованов Н. Есть мировые рекорды! № 5.
Жарковский И. Владимир Козодаев — абсолютный чемпион России. № 9.
Лебедев Е. На старте два звена. № 6.
Нажмудинов К. Подготовка к соревнованиям. № 5.
Пилипенко Д. «Л-29» идет на посадку. № 6.
Сейткулов Н. Впереди спортсмены Курска. № 11.
Тарасов Ю. Добрая традиция. № 1.
Тарасов Ю. Пилотаж должен быть красивым. № 7.
Тарасов Л., Тырсин А. Стартуют пилоты. № 11.
Шмелев В. На самолетах Як-12. № 1.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Акимов И. Общественный инструктор Пивоваров. № 2.
Беленький В. 22 приземления точно в цель! № 3.
Васина Б. Парашюты XII чемпионата мира. № 1, 2.
Васина Б. Наташа. № 4.
Васина Б. 14780 метров свободного падения! № 7.
Васина Б. И в дождь, и в ветер. № 9.
Васина Б. Вновь победили москвичи. № 11.
Волков В. Еще раз о безопасности прыжков. № 7.
Гладилов Е. Схождение в воздухе. № 11, 12.
Горбунов В. Встреча в Подмосковье № 1.
Довгобород Е. Живет такой парень в городе Чернигове. № 5.
Долгих А. Визит на... парашюте. № 5.
Евграфов В. Парашютист — полярный летчик. № 2.
Жариков В. Первый кубок — наш! № 8.
Кузнецов Н. Парашютисты Франции. № 12.
Лапицкий В., Альперович В. Раскрытие парашюта УТ-15. № 6.
Неринга Б. И началась шестая тысяча. № 12.
Смирнов В. На старте. № 8.
Суханов Г. Соревнования парашютистов ВВС. № 1.
Тивелькова И. На приз имени Николая Острякова. № 8.
Хибарин Б. Берегите лес! № 11.
Хоробрых А. Элла Миллер-Старшая. № 11.
Шерман Д. Тренеры Украины за партой. № 8.

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Винокуров А. Спортсмен, тренер, друг. № 3.
Винокуров А. Под крылом — Неман. № 10.
Гончаренко В. Есть у юных друг. № 2.
Загорянский А. Крылья энтузиастов. № 2
Карклюс И. Тележка для планера. № 11.
Коваль А. Групповым полетам — права гражданства. № 6.
Коваль А. Медали победителям. № 10.
Федоров А. Плюсы и минусы. № 8.
Шмелев В. Острые поединки. № 9.
Шметер С. Строение атмосферы и факторы, определяющие погоду. № 2.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Брагинский И., Стахурский А. Расти школьным кружкам! № 6.
Даукас П. «Пух». № 4.
Еськов В. Тактика и техника спортсменов. № 12
Ехтеннов В. Моя модель. № 1.
Карпель С. Тренировка скоростника. № 5.
Краславский Б. Необычные схемы. № 11.
Куманин В. Праздник малой авиации. № 12.
Лебединский М. Победы, потери, надежды... № 2.
Лебединский М. Дерзает молодежь. № 9.
Лебединский М. Чемпионы. № 10.
Лебединский М. Турнир сильнейших. № 11.
Львов М. Воспитывается характер бойца. № 3.
Матвеев В. «Перехватчик». № 3.
Мякинин В. Свободнонесущий моноплан. № 5.
Назаров А. В Центральном авиамодельном... № 8.
Назаров А. ГДР: встреча авиамоделистов социалистических стран. № 9.
Небувайло В., Щепотнин Б. Модель воздушного боя. № 5.
Осокин Д. Построй модель-копию Ил-14. № 8.
Петров Е. Кордовая пилотажная. № 11.
Ромашова М. Подарки летчикам-фронтовикам. № 3.
Семенов М. С прицелом на мировой чемпионат. № 1.
Семенов М. На финише спартакиадного года. № 12.
Сироткин Ю. Бельгия: европейская встреча кордовиков. № 11.
Тарадеев Б., Потапов В. Модель планера: регулировка и пилотирование. № 3.
Турьян В. Вумажные крылья. № 2.
Уколов Н. Имени Ю. А. Гагарина. № 10.
Фомин В., Зуев В. «Радуга-7». № 4.
Шахат А. Воздушный винт изменяемого диаметра. № 1.

ГРАЖДАНСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ

Жебрак В. «Сирена». № 6.
Катрич А. Аэрофлот: пилоты, самолеты, воздушные дороги. № 8.
Рождение подвига. № 8.
В. Сорокин. Над трассой мужества. № 6.

МОЛОДЕЖИ ОБ АВИАЦИОННОЙ НАУКЕ И ТЕХНИКЕ

Аветисов В., Волошин Н. Птицеподобные машины. № 3.
Асташенков П. Шаги в неизвестное. № 9.
Евтеев А. Первый серийный скоростной. № 12.
Коньков Н. Верность мечте. № 7.
Кулагин Б. Истребитель МиГ-21. № 10.
Павлов Е. Генеральный конструктор. № 8.
Семенкевич Н. Создатель первого самолета. № 3.
Самолеты второй мировой войны. №№ 1—12.

ЗА РУБЕЖОМ

Авиационный спорт ГДР. № 10.
Гжегожевски Е. Польские самолеты. № 10.
Казневский В., Цинцаренко В. Авиация недалекого будущего. № 2.
Квитницкий А. Противолодочные самолеты стран НАТО. № 2.
Краславский Б. Аэродинамическое совершенство модели. № 2.
Малиновски Т. Парашютисты Польши. № 4.
«НКТЛ29-39». № 1.
Планеры с прямоугольными крыльями. № 1.
Прочные конструкции. № 4.
Скоростная несимметричная. № 2.
Спортивный планер «ИС-29Д». № 2.

ЛИТЕРАТУРА И ИСКУССТВО

Алексеева О. «Небо со мной». № 6.
Бобылев Б. Инверсия. № 4.
Викторова Т. Фронтовой художник. № 1.
Викторова Т. Человек яркой судьбы. № 5.
Викторова Т. Летопись огненных лет. № 6.
Дебда Н. За все в ответе. № 7.
Землянский Д. По закону мужества крылатых. № 10.
Казьмин В. Под крылом — море. № 1.
Криванчиков Н. Земля и небо. № 1.
Кузнецов Л. Огни и звезды. № 4.
Кукушкин П. Выйдут в Воениздате.. № 1.
Лякишев С. Весна на аэродроме. № 4.
Маракулин Г. Крылатое племя. № 7.
Мейлахс М. Из шкатулки авиационных курьезов. № 1.
Михайлов Г. Советский народ — фронту. № 11.
Подвигу народному... № 11.
Родионов В. Запахи земли. № 6.
Родионов В. Аэродром, Инструктору, Первый прыжок, Призвание. № 10.
«Союз» — «Аполлон». № 10.
Федотов В. «Ночная тревога». № 5.
Черноусько Л. Опытом делится мастер. № 5.
Шаповалова В. Моим фронтовым подругам. № 10.
Щипахина Л. Парашютистке. Самолету. № 3.

В ПОМОЩЬ СПОРТСМЕНУ

— Таблица всесоюзных авиационных рекордов. № 6.
— Таблица мировых авиационных рекордов. № 7.

ХРОНИКА

Аэросмесь №№ 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11.
В Авиационной спортивной комиссии. № 10.
В Федерации парашютного спорта СССР. № 5.
Высокие спортивные звания. № 7.
Жуланов Н. 67-я Генеральная конференция ФАИ. № 3.
68-я Генеральная конференция ФАИ. № 12.
Почетные награды. № 1.
Почетные звания. № 3.

СРЕДИ БОЛГАРСКОЙ молодежи все более популярным становится авиамодельный спорт. Во всех районах республики есть модельные клубы. В штате каждого из них один сотрудник, который с помощью многочисленных общественников организует авиамодельную работу. Методическим центром является Центральный клуб моделизма. В нем работают шесть человек — по одному специалисту на вид моделизма, один станочник-универсал и заведующий клубом — в прошлом известный спортсмен-авиамоделист Петко Петков.

Военно-техническим спортом в Болгарии руководит Центральный Комитет Димитровского коммунистического союза молодежи в содружестве с органами народного образования. В ЦК есть специальный сектор моделизма (авиационный, ракетный, авто- и судомодельный).

У наших друзей

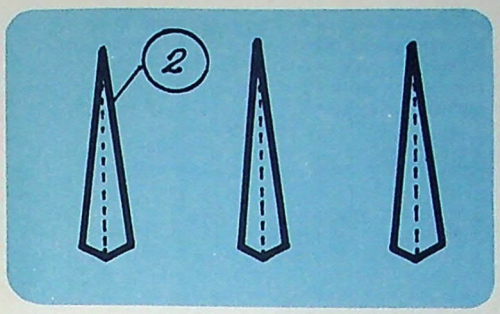
«АВИАМИНИМУМЫ», «РАКЕТОМИНИМУМЫ»

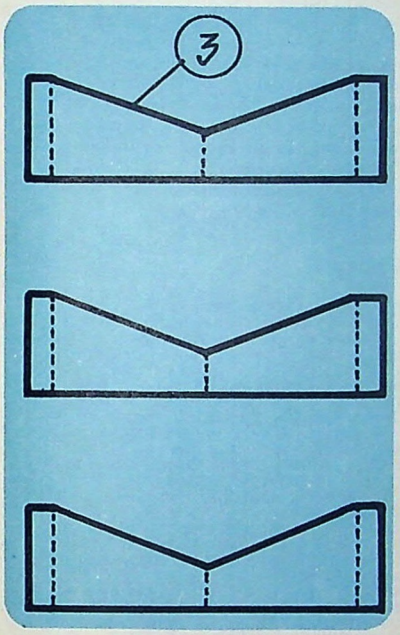
В республике действует четкая система подготовки спортивных кадров. Так, заведующие районными клубами и тренеры обучаются факультативно в Центральной комсомольской школе. Годовой выпуск школы — 25—30 специалистов, что почти полностью удовлетворяет потребности.

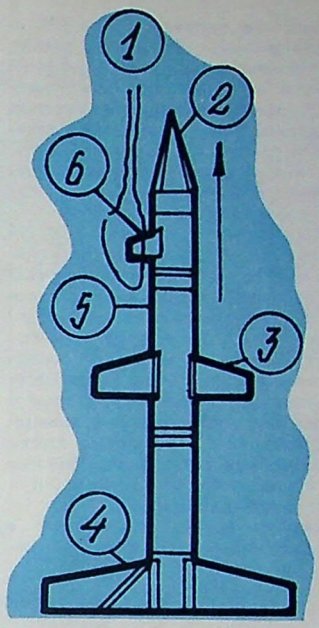
Практико-теоретические занятия по авиационному, ракетному, автомобильному и морскому моделизму включены как обязательные дисциплины в учебные программы начальных классов общеобразовательных школ. Центральным модельным клубом выпущены массовым тиражом учебники-альбомы. Они именуются «Авиаминимумы», «Ракетоминимумы» и рассчитаны на изготовление моделей в 1—3 классах. Их постройка на уроках сопровождается показом диафильмов, рассказывающих о создателях авиационной техники, ее истории и сферах применения, а также о моделировании.

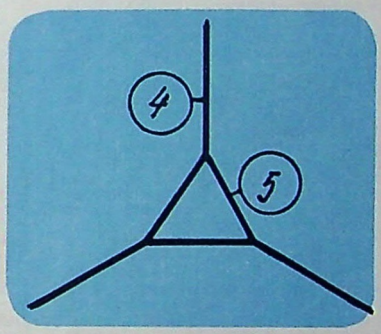
●

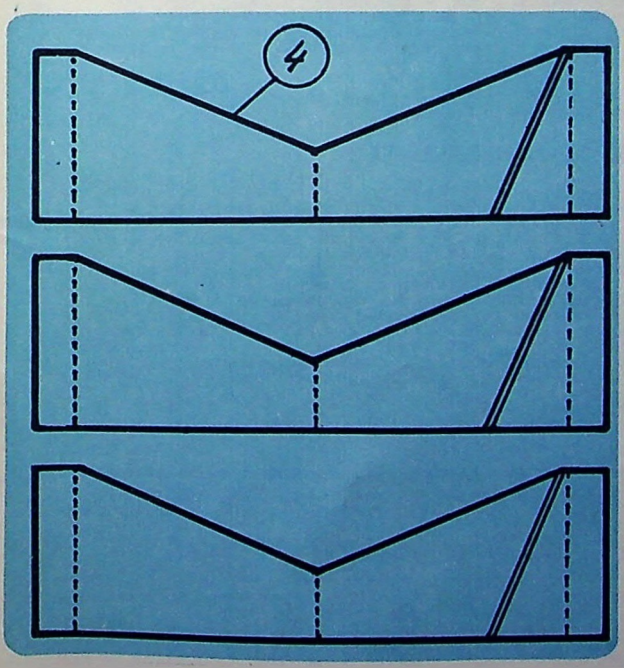
Рекомендуем юным читателям полуфабрикаты одной из моделей ракет, входящих в «Ракетоминимум». Выкройки выполнены в натуральную величину. Запускается ракета амортизатором из резиновой нити Ф1 мм. Ее компоновку можно изменять, масштаб же необходимо сохранить.

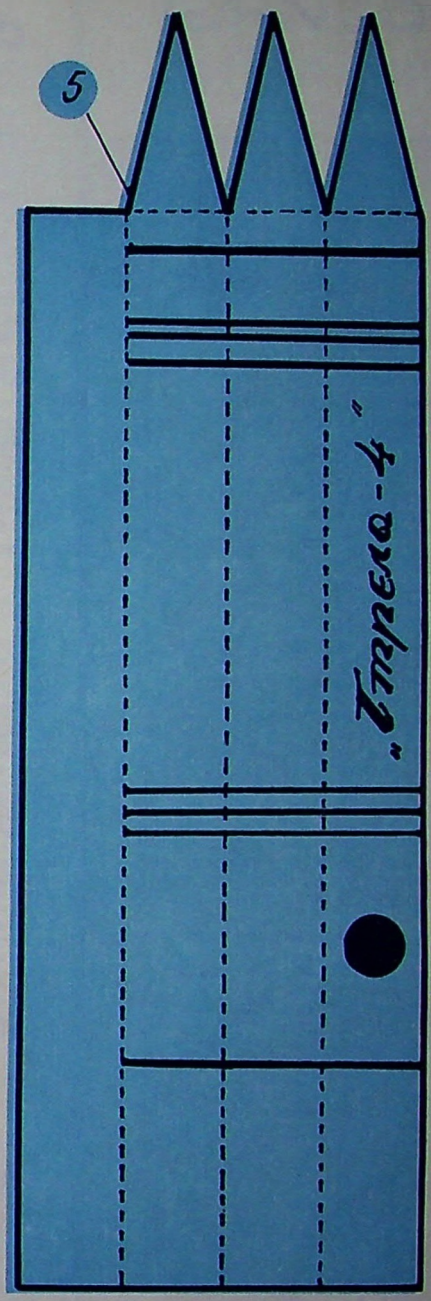




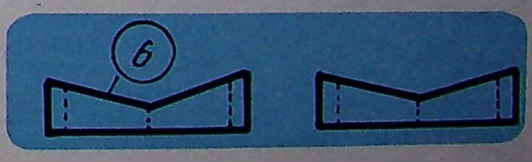








1 — резиновая нить;
2 — накладки;
3 — верхние стабилизаторы;
4 — нижние стабилизаторы;
5 — корпус ракеты;
6 — пусковой стабилизатор



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 12 1975

На предсъездовской вахте . . 2
Г. Мелехин, А. Кулик. «Чайка» идет на высоту 3
И. Жарковский. День сегодняшний, день завтрашний . . 4
Д. Власов. Заслонить собой . 6
В. Фомичев. Первый шаг . . 8
Я. Шварцман. Он учит летать самолеты 9
Н. Голованов. Штурмуя рекорды 11
Славу отцов умножим . . . 12
Ф. Самойлов. На марше — юность страны 14
В. Волошинов. Ярче свети, «Зарница» 15
А. Юрявичус. Каунасский политехнический 17
Л. Маликова. 4000! 18
Н. Балакин. Абсолютный чемпион — спортсмен ДОСААФ 19
Б. Неринга. И началась шестая тысяча 21
В. Куманин. Праздник малой авиации 23
М. Семенов. На финише спартакиадного года 25
В. Еськов. Тактика и техника спортсменов 27
О. Чембровский. Космос служит человеку 29
А. Евтеев. Первый серийный скоростной 31
68-я Генеральная конференция ФАИ 32
Самолеты второй мировой войны 34
Е. Гладилов. Схождение в воздухе (окончание) 36
И. Кузнецов. Парашютисты Франции 38
В. Тарадеев, В. Потапов. Когда полетом управляет радиоволна 40
Содержание журнала «Крылья Родины» за 1975 год . . . 41
«Авиаминимумы», «Ракетоминимумы» 42

ВСТРЕЧА С ЧИТАТЕЛЯМИ

Свыше ста человек собралось в Саратовском аэроклубе имени Ю. А. Гагарина на читательскую конференцию журнала «Крылья Родины». С большой заинтересованностью обсуждались вопросы развития авиационного спорта, освещения хода социалистического соревнования, передачи опыта лучших инструкторов, техников, спортсменов.

Положительно оценивая работу журнала, его оформление, читатели «Крыльев Родины» обратили внимание и на недостатки, внесли предложения по расширению тематики.

Курсанты А. Самойленко, П. Объектов, В. Князев считают, что о вертолетчиках пишется еще мало. Регулярно следует публиковать статьи о развитии вертолетостроения, авиационных двигателях. Интересны статьи об авиационной технике зарубежных стран. Надо, чтобы они чаще печатались на страницах журнала.

Курсант В. Хачай подчеркнул в своем выступлении, что больше нужно рассказывать о социалистическом соревновании клубов, с тем чтобы можно было сравнить, скажем, Саратовский аэроклуб с другими вертолетными клубами.

— Я давно читаю журнал, — сказал курсант А. Чугунов. — В нем есть раздел о замечательных конструкторах и ученых, хорошо если этот раздел будет появляться чаще.

Начальник аэроклуба С. Кабанов выразил пожелание, чтобы работники авиационной и космической медицины выступили в журнале со статьями, посвященными физиологии ощущений курсантов в полете. Больше нужно печатать материалов об ошибках в технике пилотирования вертолета, особых случаях в полете, безопасности полетов.

— Очень нужны нам, — заявил командир подразделения В. Чаптаров, — обстоятельные статьи лучших инструкторов, командиров звеньев, командиров подразделений об их опыте воспитания курсантов.

На кубок «Большой Донбасс»

В пятый раз встретились спортсмены сборных команд Ворошиловградской, Днепропетровской, Запорожской и Донецкой областей на розыгрыше кубка «Большого Донбасса».

Кроме сборных команд в соревнованиях на личное первенство участвовали спортсмены Харькова, Севастополя, Симферополя, Чернигова.

На этот раз спортивная встреча проходила на аэродроме Донецкого авиаспортклуба ДОСААФ. В первый день разыгрывалось упражнение № 1 — одиночные затяжные прыжки с выполнением комплекса акробатических фигур. Победителями стали мастера спорта Ольга Важенова (Ворошиловград) — 8,43 сек. и Владимир Покатилов (Донецк) — 7,46 сек. Вторые места заняли спортсменка 1-го разряда Галина Бужилова (Севастополь) и мастер спорта Валерий Махнорылов (Ворошиловград); третьи — мастера спорта Вера Нечехова (Ворошиловград) и Вадим Суббочев (Днепропетровск).

В пяти прыжках на точность приземления наименьшую сумму штрафных очков набрали кандидаты в мастера спорта токарь Днепропетровского завода Александра Вершебенюк (1,05 очка) и рабочий шахты «Красная Звезда» Донецка Владимир Трачук (0,14 очка); за ними Александра Филатова (Донецк), Василий Кулына (Харьков), на третьем месте — Светлана Матора (Харьков) и Дмитрий Абрамов (Донецк).

В сумме двух упражнений победу одержали кандидат в мастера спорта Александра Вершебенюк (Днепропетровск) и мастер спорта Валерий Махнорылов (Ворошиловград). В призовую тройку также вошли Александра Филатова (Донецк), Виктор Чернышов (Донецк), Вера Нечехова (Ворошиловград) и Дмитрий Абрамов (Донецк).

Групповые прыжки на точность приземления у женщин выиграла команда Днепропетровской области, у мужчин — Донецкой области.

В общекомандном зачете кубок «Большого Донбасса» завоевали парашютисты Днепропетровской области, на втором месте — спортсмены Донецка, на третьем — Ворошиловграда.

Впервые выполнили норму мастера спорта по двум упражнениям 7 человек, кандидата в мастера спорта — девять.

А. КОЛЬЧУГИНА,
главный судья соревнований
г. Донецк

Новые книги

«33 СТУПЕНЬКИ В НЕБО»

В школьных библиотеках всегда нарасхват книги об авиации. В последнее время их стало больше, но все-таки далеко не достаточно. С нетерпением ждет новых книг о самолетах, о летчиках юный читатель.

Новая книга Анатолия Маркуши «33 ступеньки в небо» («Детская литература», 1975 г.) в доступной форме отвечает на многие вопросы ребят, интересующихся авиацией. Автор, сам в прошлом летчик, увлекательно рассказывает о том, как осуществилась мечта человека подняться в небо, как был изобретен первый самолет, об устройстве самолета, назначении отдельных узлов, знакомит с тем, где и как используются крылатые помощники человека.

С особенным интересом читаются те страницы, где автор на ярких, убедительных примерах раскрывает, какими качествами должен обладать человек, выбирающий авиационную профессию, говорит о том, что подняться на высшую ступеньку «лесенки», ведущей в небо, может только упорный, волевой человек, не боящийся трудностей.

Ф. АРТЕМОВ
с. Старо-Юрьево, Тамбовской области

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОВАРЫКИН, М. И. ГОЛЫШЕВ (заместитель главного редактора), И. И. ЖАРКОВСКИЙ, Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, Н. А. МЕРКУЛОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, В. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Л. Шарапова. Корректор М. Ромашова.
Издательство ДОСААФ

Сдано в производство 23.9.75 г. Подписано в печать 20.11.75 г. 60×90¹/₈ б. л. 5,5 п. л. Г-72146. Тираж 70 000 экз. Зак. 3339. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

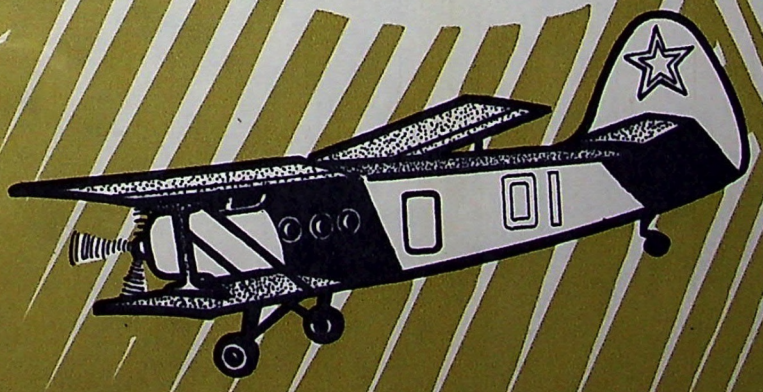
АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:
107066, Москва, В-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-68-08, 261-68-35, 261-73-07

Приобретайте билеты лотереи ДОСААФ!



5 января 1976 года в городе Кишиневе состоится тираж второго выпуска 10-й лотереи ДОСААФ!





Разыгрывается:
7,2 миллиона выигрышей,
в том числе
800 автомобилей «Волга», «Москвич», «Запорожец»;
7520 мотоциклов, мопедов и велосипедов;
21600 радиоприемников, магнитофонов и другие выигрыши на общую сумму
20 миллионов рублей.

Участвуйте в тираже выигрышей!

По обшивке гуляет ветер.
Рвут винты голубой простор...
Если слаб, ни за что на свете
со стихией не вступишь в спор...



Фото С. КИСЕЛЕВА

Индекс 70450
Цена 30 коп.