

9 МАЯ—ПРАЗДНИК ПОБЕДЫ



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

МАЙ

5

1979

**РЕШЕНИЯ
XXV СЪЕЗДА
КПСС —
В ЖИЗНЬ!**

ДОСТИГНУТОЕ — УМНОЖИМ, ЗАКРЕПИМ

Претворяя в жизнь решения XXV съезда КПСС, коллектив Воронежского аэроклуба вышел в истекшем 1978 году в число призовых учебно-спортивных авиационных организаций страны. В установленные сроки выполнены плановые задания и социалистические обязательства. Лучше стала трудовая дисциплина. Повысилось качество учебы. Увеличилось количество ударников и коллективов коммунистического труда. О том, как завоевывался успех, рассказывают: заместитель начальника аэроклуба, командир подразделения, инженер.

(Читайте статью на стр. 5.)

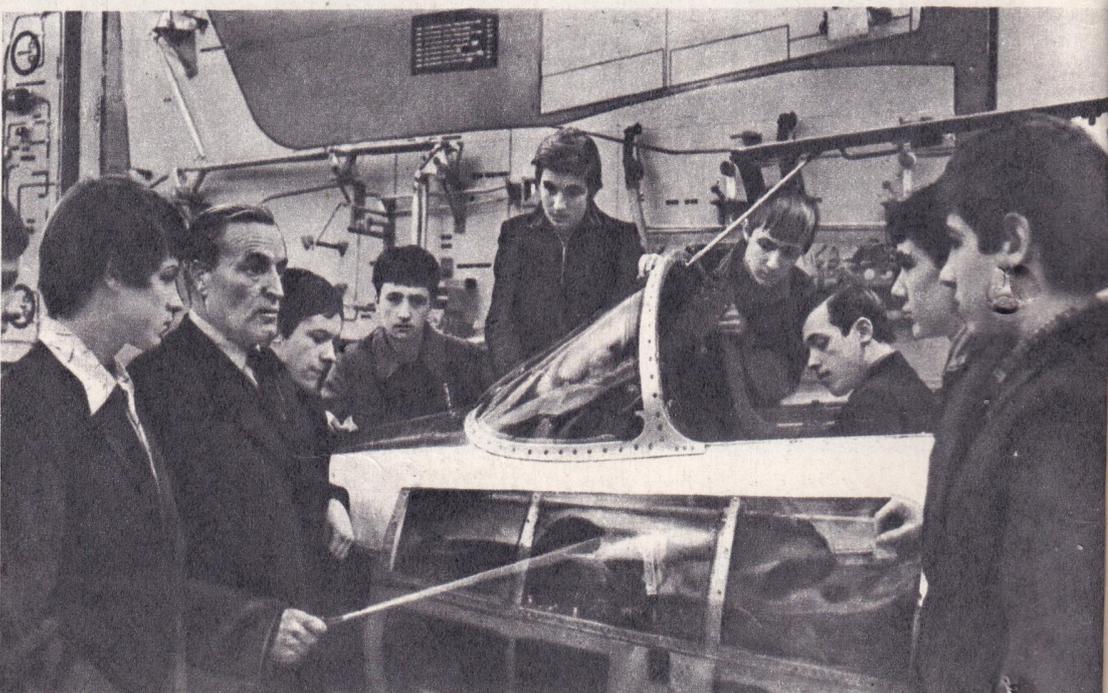
Инструктор-летчик мастер спорта В. Частухин знакомит курсантов с работой тренажера

В парашютном классе. Слева — инструктор М. Анненков

В кабине самолета ударник коммунистического труда мастер спорта инструктор С. Тюнин

Идут занятия в клубе «Юный пилот». Второй слева — преподаватель, участник Великой Отечественной войны Н. Бадяев

Фото В. ТИМОФЕЕВА



БЕССМЕРТИЕ ВЕЛИКОГО ПОДВИГА

В эти солнечные весенние дни мая мы в тридцать четвертый раз торжественно празднуем нашу великую победу над ударной силой мировой реакции — немецким фашизмом. День Победы вместе с нами отмечают народы братских социалистических стран, все прогрессивные люди планеты, все, кому дороги мир и свобода. 9 мая 1945 года стало историческим рубежом в истории человечества, рубежом, ознаменовавшим собой торжество прогресса над черными силами зла и войны, торжество светлых идей Октября над мракобесием.

Великая Отечественная война против немецко-фашистских поработителей явилась суровой проверкой идейной стойкости многонационального советского народа и армии, их морального политического единства. И такая проверка была выдержана с честью. Монолитное единство армии и народа, высочайший советский патриотизм, нашедший свое проявление в массовом героизме воинов на фронтах сражений и в самоотверженном труде тех, кто в цехах заводов, на колхозных и совхозных полях отдавал все свои силы ради победы, явились неодолимой преградой для гитлеровских захватчиков.

Родина помнит и никогда не забудет беспримерные подвиги миллионов своих сыновей и дочерей, шедших в бой, презирая смерть. Навечно золотыми буквами вписаны в летопись защитников завоеваний Октября, свободы и счастья социалистического Отечества имена Николая Гастелло и Александра Матросова, Зои Космодемьянской и Олега Кошевого, Тимура Фрунзе и Юрия Смирнова, Александра Горовца и Ивана Полбина, отважных защитников Москвы и участника Сталинградской битвы, прорыва блокады Ленинграда, богатырей Малой земли, Курского сражения, днепровских переправ и штурма Берлина. «Слава этих героев, — говорил Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Леонид Ильич Брежнев, — не померкнет в веках».

В битвах Великой Отечественной войны, длившейся 1418 дней и ночей, советский народ и его Вооруженные Силы под руководством Коммунистической партии совершили подвиг, равного которому история до этого еще не знала. В длительных и суровых сражениях были защищены свобода и независимость родной Отчизны. Разгром германского фашизма и японского милитаризма способствовал образованию мировой социалистической системы, оказал глубочайшее прогрессивное влияние на весь дальнейший ход исторического развития.

Великая Отечественная война с новой силой подтвердила, что подвиг во имя Родины — это норма поведения советского человека, воспитанного и закаленного идейно партией Ленина, всем нашим советским образом жизни. За мужество и отвагу, проявленные в боях с врагами Отечества, свыше 11 тысяч воинов были удостоены звания Героя Советского Союза, миллионы солдат, офицеров награждены орденами и медалями. Почти одиннадцать тысяч боевых орденов украсили знамена соединений, частей и кораблей.

Почти три с половиной десятилетия мы живем и трудимся под мирным небом. За минувшие годы Страна Советов прошла гигантский путь в своем развитии. Тридцать четвертую годовщину Победы Родина Октября встречает в расцвете своих исполинских сил и творческой энергии. По планам партии построены тысячи городов, промышленных комплексов, на Волге и Днестре, на реках Сибири и Дальнего Востока, Средней Азии и Казахстана возведены гигантские электростанции. На благо человека мы первыми заставили трудиться энергию мирного атома. Советский гражданин первым проник в просторы Вселенной и ныне успешно обживает околоземные космические трассы.

Советский народ в эти дни торжественно отмечает 50-летие со времени начала первой пятилетки. Каждая наша пятилетка — это очередной гигантский шаг в укреплении и развитии социалистической Родины. Пятилетние планы, подчеркиваются в Постановлении Центрального Комитета КПСС «О 50-й годовщине первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР», служат достижению высшей цели социалистического общественного производства — наиболее полному удовлетворению материальных и духовных потребностей людей.

Мы гордимся тем, что именно у нас, на родине Ленина, создано впервые в истории человечества развитое социалистическое общество и уверенно прокладывается дорога в коммунистическое завтра. О величайших достижениях нашей страны, ее экономики ярко и убедительно говорил в речи на собрании избирателей Бауманского избирательного округа Москвы Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Леонид Ильич Брежнев. Масштабы нашей экономики так велики, что приходится, подчеркнул товарищ Л. И. Брежнев, оперировать поистине астрономическими цифрами. Стоимость основных производственных фондов достигла одного триллиона рублей. Национальный доход только от выборов до выборов составил почти два триллиона, или на 400 миллиардов рублей больше, чем за такой же предыдущий период. Сегодня Советский Союз производит почти всех видов продукции вдвое-втрое, а то и в несколько раз больше, чем 15—20 лет назад.

Впечатляющих успехов достигли советская наука и культура. Всеми этому мы обязаны мудрому руководству Коммунистической партии. У родной Коммунистической партии, ее ленинского Центрального Комитета нет иных и более важных забот, чем забота о благе народа, об укреплении экономического, научно-технического и социального потенциала Родины. Все, что делается партией, делается для народа и во имя народа. Ради этой главной, магистральной цели ведет партия целеустремленную борьбу за мир, за разрядку напряженности, за исклечение войн из жизни человечества.

Однако вопреки миролюбивой политике Советского Союза, других братских социалистических государств, агрессивные силы империализма и реакции не сдают позиций без сопротивления и боя. Они активизируют свою подрывную деятельность, пытаются затормозить или сорвать процесс разрядки, отравить ядом клеветы, шантажа международный климат.

В одной упряжке с самой отвязанной и махровой реакцией идут нынешние руководители Китая. Маоисты открыто и нагло провозглашают курс на подготовку и развязывание новой войны, на создание единого с империалистами антисоветского, антикоммунистического фронта. С преступной легкостью предатели международного коммунистического движения, идеи социализма развязали кровавую авантюру против

героического народа Вьетнама. Попирая все нормы человеческого общежития и гуманности, они, подобно гитлеровским головорезам, подвергли уничтожению целые города и села приграничных вьетнамских провинций.

Коммунистическая партия, Советское правительство, проводя последовательную миролюбивую политику, вынуждены уделять особое внимание укреплению оборонного могущества страны, Вооруженных Сил. Забота об укреплении обороноспособности Родины — конституционный долг всех нас. Защита социалистического Отечества, говорится в Конституции СССР, относится к важнейшим функциям государства и является делом всего народа.

Каждому советскому человеку близки и понятны полные глубокого смысла слова Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Маршала Советского Союза товарища Леонида Ильича Брежнева о том, что предметом его главных забот всегда были и будут две вещи — хлеб для народа и безопасность страны.

Вооруженные Силы Советского Союза, благодаря усилиям партии и народа, находятся ныне в зените своего могущества. Разгромив тридцать четыре года назад фашистскую коричневую бронированную армию, они за время, отделяющее нас от последних залпов второй мировой войны, преобразились коренным образом. Техническая оснащенность, подготовка и воспитание личного состава, как подчеркивает член Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов, находятся на уровне современных требований и представляют собой могучий боевой монолит, способный отразить любую агрессию, откуда бы она ни исходила.

Существенный вклад в укрепление обороноспособности страны, могущества Вооруженных Сил вносит дважды орденоносное Добровольное оборонное общество. Приумножая добрые традиции, заложенные Осавиахижком, первичные и учебные организации ДОСААФ проводят серьезную и целенаправленную военно-патриотическую воспитательную работу среди членов Общества, особенно с подростками, допризывной и призывной молодежью, со спортсменами. На примерах героических свершений ветеранов Великой Отечественной войны, самоотверженной и образцовой ратной службы нынешних часовых наземных и воздушных рубежей Отчизны активисты ДОСААФ успешно растят достойных наследников славы фронтовиков.

Все дальше и дальше в глубины истории уходят боевые огненные годы Великой Отечественной войны, но и тем еще грандиознее, еще зримее предстает перед народами мира во всем величии бессмертный подвиг советского народа, его Вооруженных Сил. Этот подвиг будет жить вечно, он — бессмертен, как вечно дело, во имя которого он был совершен — великое дело коммунизма.

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

№ 5
(344)
1979

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

Издается с 1950 года

© «Крылья Родины», 1979.



Военный штурман 1-го класса майор Е. П. Заварухин полетные задания выполняет только с оценкой «отлично».

Разбор отлично выполненного полета... Слева направо: летчики-истребители капитаны В. Н. Титов, А. П. Мерзляков, Н. П. Сметовский, подполковник Л. И. Балинский, старший лейтенант Ф. В. Фоменко.



ПРОДОЛЖАТЕЛИ ДЕЛА ОТЦОВ

Воспитанные Коммунистической партией, верные ее ленинскому знамени, воины-авиаторы, продолжатели дела отцов, героев Великой Отечественной войны, бдительно и надежно охраняют наше советское небо. Свой напряженный воинский труд, боевую учебу они рассматривают как неотъемлемую часть коммунистического созидания, как свой вклад в практическое выполнение исторических решений XXV съезда КПСС, заветов великого Ленина по защите социалистического Отечества.

Их боевая учеба подчинена главной цели — научиться мастерски пилотировать вверенную технику, чтобы своевременно выйти в район, предусмотренный заданием, нанести точный

удар с первого захода первой бомбой, первой ракетой, первым снарядом. Точный удар — конечный результат, венец всего, на что затрачиваются недели, месяцы и годы напряженного ратного труда. В молниеносный неотразимый удар летчик-истребитель или экипаж бомбардировщика вкладывают все свое умение, знание техники, тактики, аэродинамики, мастерство пилотирования и боевого применения самолета. Успешно решить поставленные задачи им помогает морально-политическая, психологическая и физическая закалка.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

Отличник учебно-боевой и политической подготовки начальник технико-эксплуатационной части подразделения старший лейтенант технической службы В. И. Савоськин.

Тренаж в кабине — один из видов подготовки к полету. Тренаж необходим даже таким опытным авиаторам, как военные летчики 1-го класса подполковники В. С. Елисеев (в кабине) и В. П. Копылов.



Генерал-лейтенант
В. МОСЯЙКИН,
заместитель председателя
ЦК ДОСААФ СССР

★★★

Наше дважды орденоносное Добровольное оборонное общество в народе любовно называют школой советского патриотизма и мужества. И в этих простых, но емких по содержанию словах заложен глубокий смысл. Миллионы советских людей самых разных поколений и возрастов проходят школу закалки в первичных и учебных организациях Общества. Кто в предвоенные, наполненные романтикой подвига, годы не стремился стать осоавиахимовцем — метко стрелять, прыгать с парашютом, парить на планерах, овладеть искусством водить самолеты!

«В годы Великой Отечественной войны я летал на штурмовиках, — вспоминает воспитанник Свердловского аэроклуба дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации М. П. Одинцов. — И не однажды, возвращаясь с задания после жаркого боя, мысленно говорил: «Спасибо вам, Осоавиахим, аэроклуб, что заложили во мне фундамент стойкости и воли, что дали путевку в большую авиацию».

Так говорят и пишут в своих мемуарах десятки и сотни питомцев оборонного Общества, кто свою летную биографию начинал в небе осоавиахимовских аэроклубов, в планерных школах, в кружках авиамоделизма, в других организациях Осоавиахима.

В эти солнечные весенние майские дни советский народ торжественно отмечает тридцать четвертую годовщину Великой Победы. Свою весомую лепту в разгром немецкого фашизма внесли и воспитанники Осоавиахима. Среди сотен летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов, удостоенных звания Героя Советского Союза, немало число бывших аэроклубовцев. Среди них — трижды Герои Советского Союза Александр Иванович Покрышкин и Иван Никитович Кожедуб, кавалеры двух золотых звезд Героя летчики П. Я. Головачев, В. Д. Лавриненков, Д. Б. Глинка, М. Г. Гареев, многие и многие другие.

★★★

В настоящее время в оборонном Обществе содействия армии, авиации и флоту — ДОСААФ СССР состоит около 90 миллионов человек — почти одна треть населения страны. Под руководством Коммунистической партии ДОСААФ ведет большую и разностороннюю оборонно-массовую и

ВОЗЬМИ СЕБЕ В ПРИМЕР

военно-патриотическую работу, особенно с молодежью, допризывниками. Высокую оценку деятельности оборонного Общества дал в своем докладе, посвященном 60-летию Советских Вооруженных Сил, член Политбюро ЦК КПСС, министр обороны СССР, Маршал Советского Союза товарищ Д. Ф. Устинов. ДОСААФ, подчеркнул министр обороны, ведет очень нужную и полезную оборонно-массовую работу. Сейчас каждый третий призывник получает в Обществе профессиональную подготовку, необходимую и для Вооруженных Сил, и для народного хозяйства.

Только за минувшее пятилетие учебными организациями Общества подготовлено свыше 8 миллионов специалистов массовых профессий. Более 25 миллионов юношей и девушек в системе ДОСААФ занимаются техническими военно-прикладными видами спорта, в том числе сотни тысяч влюбленных в голубые просторы пятого океана.

Заслуженный мастер спорта СССР, неоднократная победительница мировых чемпионатов по самолетному спорту летчица Лидия Леонова говорила, выступая на VIII съезде ДОСААФ СССР: «Я летчица-спортсменка, воспитанница Тульского аэроклуба ДОСААФ. Военно-технический спорт стал поистине массовым в нашей стране. Таких как я, в Обществе двадцать миллионов. Спорт помогает молодежи формировать высокие волевые качества, умение мастерски владеть современной техникой. Все это необходимо строителю коммунизма, защитнику Родины».

Очень верные и точные слова!

У нашего Общества богатые традиции по подготовке молодежи к защите социалистического Отечества, по привлечению ее к военно-прикладным техническим видам спорта. И эти славные традиции не только закрепляются, но и повседневно, ежедневно приумножаются новыми и новыми успехами. За высокие показатели по подготовке специалистов, молодежи к службе в Вооруженных Силах, в развитии тех или других видов спорта, в том числе — авиационных, целый ряд учебных организаций, комитетов ДОСААФ отмечены по итогам минувшего года высокими наградами. Награждены переходящими Красными знаменами Министерства обороны ДОСААФ Литовской ССР, Омской и Волгоградской областей, видов Вооруженных Сил — Минская и Хмельницкая морские школы, Краснопресненская автомобильная школа Моск-

вы, Владивостокская радиотехническая школа. Переходящих Красных знамен удостоились Брянский и Егорьевский аэроклубы. Первый — Знаменем воздушно-десантных войск, Егорьевский — Военно-Воздушных Сил.

Переходящими Красными знаменами ЦК ДОСААФ СССР награждены оборонные коллективы Грузинской и Армянской союзных республик, Хабаровского края и Тульской области. Многие учебные организации в ходе социалистического соревнования добились звания образцовых.

Задача состоит в том, чтобы богатейший опыт, который накоплен передовыми коллективами, победителями социалистического соревнования, не остался только их достоянием, а был тщательно изучен, обобщен и взят на вооружение всеми организациями Общества по обучению и воспитанию членов ДОСААФ, молодежи, призывников и спортсменов.

Важнейшая обязанность, возложенная партией на наше Общество — военно-патриотическое и интернациональное воспитание подрастающего поколения. «Утверждение в сознании трудящихся, прежде всего молодого поколения, идей советского патриотизма и социалистического интернационализма, гордости за Страну Советов, за нашу Родину, готовности встать на защиту завоеваний социализма, — говорилось в Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду, — было и остается одной из важнейших задач партии».

Эту почетную, сложную и многогранную работу ДОСААФ ведет под руководством родной партии совместно с комсомолом, профсоюзами, политорганами армии и флота, военкоматами, обществом «Знание» и другими общественными организациями. Как показывает практика, военно-патриотическая работа достигает лучших результатов, когда она составляет как бы единый и нераздельный процесс — воспитание советских людей в духе патриотизма, высоких нравственных качеств и практическая подготовка к защите своей социалистической Родины. В основе же всего этого лежит воспитание у каждого высокой идейной убежденности, преданности коммунистическим идеалам.

Стержнем всей работы каждой первичной организации ДОСААФ, комитетов, школ и аэроклубов составляет неустанный и целенаправленный разъяснение, пропаганда ленинского уче-

ния о защите социалистического Отечества, неутомимой деятельности партии: по воплощению ленинских заветов в жизнь, по разъяснению требований Конституции СССР, ее положений об укреплении обороноспособности страны.

Формы и методы работы по военно-патриотическому воспитанию трудящихся, особенно юношей и девушек, различны: месячники и недели оборонно-массовой работы, лекционная пропаганда, кинофестивали на военно-патриотические темы, встречи с ветеранами давно отгремевших сражений, организация всевозможных выставок.

Огромное воспитательное значение имеет хорошо поставленная пропаганда героических революционных, трудовых и боевых традиций Коммунистической партии, советского народа, Вооруженных Сил. В этих замечательных традициях, утвердившихся за годы существования советского строя, закреплена поистине богатейший опыт борьбы и творческого созидания, носителем которого стало уже не одно поколение советских людей. Славные революционные, ратные и трудовые традиции, подвиги тех, кто в жестоких битвах отстаивал завоевания Октября, властвуют над умами и сердцами молодежи, зажигают мечты жаждой подвига во имя самых светлых целей и идеалов.

«Подвиг героев сделал бессмертными камни Мамаева кургана, — говорил тов. Л. И. Брежнев во время торжественной церемонии открытия в городе-герое на Волге величественного ансамбля богатырям Сталинградской битвы. — Пройдут годы и десятилетия. Нас сменяют новые поколения людей. Но сюда, к подножию величественного монумента Победы, будут приходить внуки и правнуки героев. Сюда будут приносить цветы и приводить детей. Здесь, думая о прошлом и мечтая о будущем, люди будут вспоминать тех, кто погиб, защищая вечный огонь жизни».

И когда бываешь на Мамаевом кургане и видишь нескончаемую череду людей, приезжающих со всех концов страны и мира, чтобы воздать должное тем, кто на этой земле и в небе дрался с врагом насмерть, а потом нанес сокрушительный удар гитлеровским армиям, неволью захватывает дух.

Волгоградцы ведут большую и разностороннюю воспитательную работу с молодежью. Ведут по единому плану, организованно и действенно. В

ней активное участие принимают ветераны былых сражений, активисты оборонного Общества, преподаватели школ, комсомол, общество «Знамя». На площади Павших борцов у Вечного огня, негасимо горящего над братской могилой защитников волжской твердыни, вот уже много лет несет почетную вахту комсомольско-пионерский пост. За право встать в караул у святыни города в школах идет соревнование. Право быть направленным на этот пост завоевывается старшеклассниками упорной учебной, примерным поведением, образцовой дисциплиной.

Стало традицией города начинать каждый новый учебный год уроками мужества. Их проводят герои сталинградской битвы, офицеры запаса, воины частей гарнизона. В Волгограде по инициативе обкома ДОСААФ и комсомола созданы и успешно действуют народные университеты будущего воина.

Большую военно-патриотическую работу с подростками, допризывниками проводят аэроклуб, школа юных космонавтов при Качинском высшем военно-авиационном ордена Ленина Краснознаменном училище летчиков имени А. Ф. Мясникова.

В августе минувшего года в Волгограде успешно работал международный оборонно-спортивный лагерь молодежи призывного возраста. В нем побывали, приняли участие в военно-патриотических мероприятиях юноши из Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Чехословакии. Вместе с советскими друзьями они встречались с ветеранами Великой Отечественной войны, несли почетный караул у памятников героям революции, гражданской и Великой Отечественной войн, побывали в совхозах и колхозах, на предприятиях, участвовали в военно-прикладных соревнованиях. Это была хорошая школа интернационального воспитания.

Опыт пропаганды революционных, боевых и трудовых традиций располагают и многие другие коллективы и аэроклубы оборонного Общества. Известен своими достижениями в подготовке авиационных спортсменов Кемеровский авиаспортклуб. Третий год подряд коллектив клуба награжден переходящими Красными знаменами ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников. Немалую роль в достижениях кемеровчан играет целенаправленная, тщательно продуманная военно-патриотическая воспитательная работа с молодежью города, с курсантами клуба. Всяческого одобрения заслуживает пропаганда героических свершений воспитанников аэроклуба, тех, кто в суровые годы битв с немецко-фашистскими захватчиками показал подлинное мастерство и отвагу в воздушных сражениях, и тех, кто в послевоенный период прославил клуб спортивными достижениями на внутрисююзных и международных состязаниях.

В учебном корпусе авиаспортклуба оборудована комната Славы. Ее экспонаты рассказывают, как после IX съезда ВЛКСМ, бросившего клич:

«Комсомолец, на самолет!», на окраине города руками энтузиастов-осовиахимовцев, комсомола было оборудовано летное поле и молодежь местных предприятий, учебных организаций приступила к овладению летным делом, парашютными прыжками. Многие питомцы аэроклуба стали впоследствии Героями Советского Союза, отмечены орденами и медалями за подвиги в Великой Отечественной войне. Знакомясь с документами и экспонатами, юные посетители комнаты Славы подробно узнают о героических делах своих старших земляков-летчиков Героев Советского Союза С. С. Брюханова, В. М. Лыкова, А. В. Сарыгина, абсолютного чемпиона мира по самолетному спорту Владимира Мартемьянова. В комнате проводятся беседы о питомцах клуба, о героическом прошлом и настоящем Советских Вооруженных Сил, о славных делах во имя Отчизны отважных соколов Родины. Специальный цикл таких бесед с молодежью прошел под девизом: «Возьми себе в пример».

Подобные комнаты Славы, музеи имеются и в ряде других аэроклубов, школ Общества. Жизнь показывает, что они служат мощным средством патриотического и интернационального воспитания молодежи. Особенно, если вся работа здесь тесно увязывается с решаемыми задачами. Однако еще имеются и такие учебные организации, в том числе и авиационные, где наглядной пропаганде, собиранию материалов о своих воспитанниках и использованию этого материала серьезного значения не придается. Очень важно, чтобы молодой человек, придя в аэроклуб, узнавал не только его историю, героев минувших битв, но и о людях, которые множат традиции клуба, о спортивных победах на соревнованиях. Одним словом, обо всем, чем живет данный коллектив, что составляет его славу и гордость и что каждому новичку непременно и невольно захочется взять в пример.

Активную работу по воспитанию населения, молодежи на героических традициях ведут комитеты, учебные и первичные организации Белоруссии, Украины, Москвы, Куйбышева, Рязани, Омска, других городов, областей и республик.

Популярны у молодежи походы по местам, прославленным бессмертными подвигами революционеров, воинов Вооруженных Сил, героев трудового фронта. Увлекательно и поучительно проходят всесоюзные молодежные военно-спортивные игры «Зарница», «Орленок». В них принимают участие десятки миллионов школьников, учащихся ГПУ страны. Последний финал «Орленка» состоялся летом прошлого года в Днепрпетровске.

Это было волнующее зрелище, настоящий урок высокого советского патриотизма и социалистического интернационализма. На берегах седого Днепра собрались юноши и девушки со всех союзных и автономных рес-

публик, областей РСФСР — представители десятков национальностей страны. Финал военно-спортивной игры вылился в демонстрацию дружбы и нерушимого братства юного поколения советских людей.

★★★

Опыт военно-патриотической работы среди населения постоянно совершенствуется, обогащается новыми формами и содержанием. В проведении этой работы все мы должны исходить каждый раз из конкретной обстановки, учитывать состав и уровень подготовки тех, с кем ведем воспитательную работу. Одно дело — люди, умудренные жизненным опытом, а совсем другое — молодежь, не прошедшая настоящей закалки. Готовя молодежь к вступлению в ряды вооруженных защитников Родины, надо помнить и о том, что современная армия, авиация, флот имеют на вооружении сложную боевую технику и оружие. В этих условиях с каждым днем возрастают требования как к уровню возрастной подготовки, так и к военно-патриотической воспитательной работе с молодежью.

Цель всей военно-патриотической и оборонно-массовой работ — воспитать каждого молодого человека, каждого гражданина страны пламенным патриотом, преданным великому делу Коммунистической партии, горячо и глубоко любящим свою прекрасную социалистическую Родину, свой народ, способным в любой час выполнить до конца священный долг по защите Отечества, готовым, как и старшее поколение, с оружием в руках отстаивать революционные завоевания Октября.

Советский народ — народ мира и творческого созидания. Наша партия, ее Центральный Комитет, Политбюро, лично Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Леонид Ильич Брежнев ведут настойчивую и неутомимую борьбу за мир, за исключение войн из жизни человечества. И на этом благородном пути достигнуты немалые успехи. Однако агрессивные силы империализма, заправилы военно-политического блока НАТО, хозяева монополий, производящих оружие смерти, пытаются всячески тормозить процесс нормализации международных отношений, взвинчивают и до того баснословные военные бюджеты, разжигают очаги напряженности. С ними в одной упряжке действуют пекинские маоисты.

Действия врагов мира обязывают всех нас удешевить бдительность, еще настойчивей и качественней проводить с молодежью, со всеми членами оборонного Общества массовую военно-патриотическую работу, лучше, эффективнее готовить призывников к службе под овеянными боевой славой знаменами Вооруженных Сил СССР, растить мастеров военно-технических видов спорта, множить их ряды.



ДОСТИГНУТОЕ — УМНОЖИМ, ЗАКРЕПИМ

СОРЕВНОВАНИЕ СТАЛО МАССОВЫМ

Основное в достижении цели — широко развернутое социалистическое соревнование. Оно приняло у нас массовый характер, охватило всех летчиков, техников, инженеров, преподавателей, обслуживающий и переменный состав. При организации соревнования мы исходим из того, что оно может быть эффективным, действенным лишь в том случае, если принимаются реальные обязательства, а для их выполнения создаются необходимые условия. Вот почему перед тем, как принимать индивидуальные обязательства, с соревнующимся беседуют, определяют основные рубежи на конец года и что нужно для их достижения. Конкретную и всестороннюю помощь оказывают летно-техническому составу коммунисты А. Старков, Н. Блеканов, П. Борзаков, В. Толмачев, А. Мямлин, В. Маликов и другие. О том, как лучше организовать соревнование, ведется деловой разговор на методических совещаниях, в партийной, профсоюзной и комсомольской организациях.

Разработано положение о подведении итогов соревнования, определении победителей, мерах поощрения. Еще в начале учебного года командование, партийная, профсоюзная, комсомольская организации обратились к личному составу с призывом изыскать дополнительные резервы и возможности для выполнения социалистических обязательств, лучше использовать самолетный парк, оборудование, наземную технику, экономить горюче-смазочные материалы, электроэнергию, повысить культуру производства на рабочих местах, обеспечить безопасность полетов и парашютных прыжков.

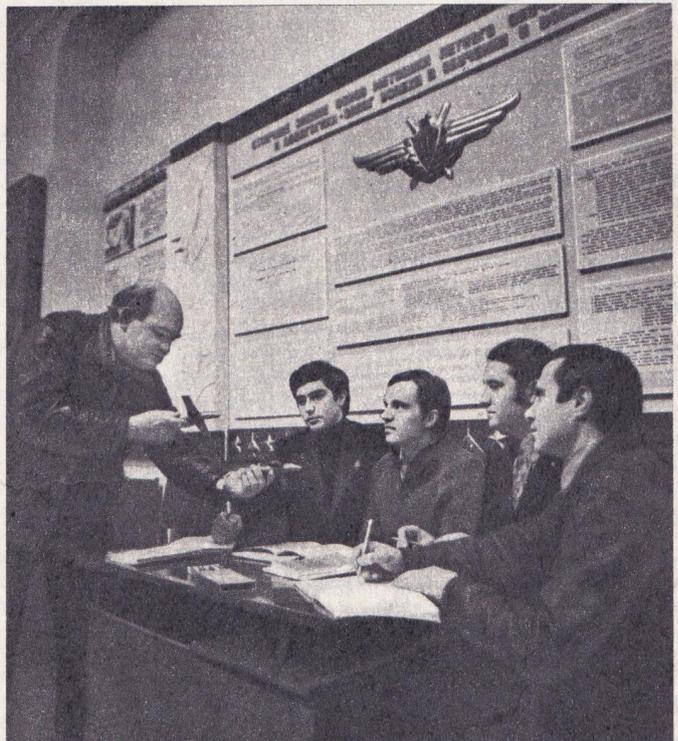
Каковы формы соревнования? Их немало. Основная — это движение за коммунистический труд. Наиболее отличившимся присваиваются звания «Лучший инструктор-летчик», «Лучший авиационный техник», «Лучший связист» и т. д.

Инструктор-летчик ударник коммунистического труда, мастер спорта СССР Борис Васильевич Литвинов обладает высокой техникой пилотирования реактивного самолета ЛТ-29, отличный методист, он на протяжении ряда лет готовит лет-

чиков-спортсменов только высокого класса. Ему вместе с лучшим авиационным техником А. Чеботаревым было предоставлено право начать плановые учебные полеты.

Звание «Лучший авиационный техник» присвоено ударнику коммунистического труда С. Кириллову, «Лучший инструктор-летчик-парашютист» — мастеру спорта СССР И. Толмачевой. Звания «Лучший связист» удостоена старший техник связи В. Ананьева, которая работает в клубе более 14 лет. И все эти годы готовит и эксплуатирует средства связи только на «отлично». Она награждена общесоюзным знаком «Победитель социалистического соревнования».

Пример борьбы за выполнение планов летной и парашютной подготовки с высоким качеством и в установленные сроки показывают летчик-инструктор мастер спорта С. Тюнин, коман-



После полетов. Командир звена В. Стрижов (слева) и летчики В. Наумнин и А. Тартышный.

В методическом кабинете. Командир звена В. Федоров вместе с инструкторами-летчиками готовится к полету.

дир звена В. Федоров, техники-бригадиры В. Глазков, В. Власов, авиационный техник В. Кузнецов и многие другие.

Итоги соревнования подводятся ежемесячно на собрании личного состава аэроклуба, затем они отдаются в приказе начальника клуба. Коллективу, занявшему первое место, вручается переходящий приз имени летчицы, воспитанницы аэроклуба Екатерины Зеленко, погибшей в годы Великой Отечественной войны.

В клубе привилась и такая форма социалистического соревнования, как борьба за «Отличный самолет». В настоящее время отличными признаны шесть самолетов, которые обслуживают авиационные техники В. Гуляев, В. Филиппов, П. Чеботарев, В. Баутин, А. Чеботарев, В. Ветров.

Во всех наших делах по развертыванию социалистического соревнования мы стремимся к тому, чтобы оно было действенным. В этом неоценимая роль средств наглядной агитации. Тематические стенды «Сегодня впереди», «Внимание! Передовой опыт», «Ударники коммунистического труда», «Коллективы коммунистического труда», доска Почета, стенная газета, боевые листки популяризируют опыт работы передовиков.

С. ВОЛОДИН,
заместитель начальника аэроклуба
по политчасти



Ударник коммунистического труда старший инженер Н. Блеканов и авиационный техник-бригадир В. Глазков проверяют готовность материальной части к полету.

УСПЕХ ПОЛЕТОВ КУЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

Только пробивают первые лучи солнца, а техники уже готовят самолеты к вылету. И вот уже разведчик погоды в воздухе. Так начинается летный день!

Летчики-инструкторы и курсанты построились и внимательно слушают указания, которые дают перед началом летного дня начальник аэроклуба и руководитель полетов.

Летный день распланирован по минутам. Во всем чувствуется четкий порядок, атмосфера товарищеской взаимопомощи. Видимо, в том особом микроклимате, который царит в коллективе, и есть секрет успеха. Ведь именно он создает деловое настроение, располагает к плодотворному творческому труду, к полной отдаче сил.

Надежная опора коллектива — это богатый опыт и пример ветеранов, в первую очередь летчиков Б. Литвинова, А. Михайлова, А. Тартышиного. Они показывают образец выполнения своих обязанностей, с них берут пример остальные, на них равняется молодежь.

Нельзя не назвать звено, где командиром В. Федоров. Он постоянно в тесном контакте со своими подчиненными. Больше чем кто-либо другой знает уровень их летной выучки и теоретической подготовки, индивидуальные способности, наклонности, характеры. Это помогает вести работу с людьми конкретно, целеустремленно, замечать все лучшее, вовремя придти на помощь тем, кто в ней нуждается. Не случайно поэтому звено, где все летчики — ударники коммунистического труда, занимает первое место в социалистическом соревновании.

Образцово выполняют свои обязанности командиры звеньев В. Стрижов, В. Андрейцев, летчики В. Стариков, С. Тянин, В. Бунин, Е. Чеботарев. Быстро вошли в строй выпускники Волчанского авиационного училища инструкторы-летчики Ю. Калинин, В. Жучков. Они выпустили курсантов с хорошим и отличным качеством. Большое доверие оказал коллектив подразделения В. Жучкову, выбрав его профгруппом, а Ю. Калинин стал секретарем комсомольской организации аэроклуба. Оба ударники коммунистического труда.

В подразделении каждый почувствовал свою причастность к достигнутым результатам и делает все, чтобы быть достойным подразделения, носящего высокое звание коллектива коммунистического труда, где работают по принципу: один за всех, все за одного.

А. СТАРКОВ,
исполняющий обязанности
командира подразделения

НАШИ РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ

Надежность авиационной техники, а, следовательно, и безопасность полетов зависят от того, насколько качественно она подготовлена к полетам, своевременного прогнозирования возможных отказов, их обнаружения и устранения на земле. Для этого в нашем аэроклубе имеется контрольно-измерительная аппаратура, позволяющая проверять состояние агрегатов и систем самолета инструментальным методом. Инженерно-технический состав постоянно совершенствует его, добиваясь повышения производительности труда. Велика роль в этом наших рационализаторов. Она заметно выросла после выхода в свет книги Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева «Возрождение», в которой убедительно показана громадная роль рационализаторов при восстановлении разрушенного войной народного хозяйства страны. Почти все специалисты инженерно-авиационной службы клуба являются членами ВОИР.

В 1978 году подано более двадцати рационализаторских предложений. Предложения эти различные, но все они направлены на обеспечение безаварийной летной работы. Приведу лишь некоторые. Инженер группы регламентных работ Н. Агеев, техник-бригадир Н. Баженов и авиатехник С. Кириллов усовершенствовали метод проверки состояния замков лопаток турбины, заменив обыкновенную лупу бинокулярной. Если раньше для фокусирования лупы надо было держать в руке (что сильно утомляло), то теперь бинокулярная лупа закрепляется на двигателе неподвижно, специалист, располагаясь на удобном стуле, изменяющемся по высоте, имеет возможность более тщательно осмотреть лопатки и замки диска турбины.

Техник-бригадир В. Жупитяев предложил инструментальный метод проверки величины люфта якоря генератора. Это позволило своевременно предупреждать возможность отказа генератора в воздухе.

Основная забота рационализаторов — это повышение производительности труда, качества работы. Так, механик по ремонту самолетов А. Нагурский предложил для проверки зазоров между щитками шасси и крылом самолета при выполнении регламентных работ комбинированный щуп на 2,6 и 8 мм. Вроде бы нехитрый инструмент, а время экономит значительно, да и качество работы повысилось.

Большую помощь оказывают рационализаторам, да и сами являются рационализаторами, руководители служб П. Борзков, Н. Блеканов, И. Колесов, И. Черкасов.

Конечно, в работе рационализаторов и изобретателей нашего клуба имеются и недостатки. О них много говорилось на отчетно-выборном собрании членов ВОИР. Собрание показало, что у нас есть все для того, чтобы рационализаторская работа и впредь оказывала командованию помощь в решении сложной задачи, которая стоит перед клубом.

П. ВЯЛЫЙ,
заместитель начальника аэроклуба
по инженерно-авиационной службе

Воронеж

СЕВАСТОПОЛЬ...

Рисунок
Н. Захаржевского

Разгром немецко-фашистских захватчиков в Крыму вошел в историю Великой Отечественной войны как одна из крупнейших наступательных операций наших Вооруженных Сил, как важное слагаемое окончательной победы советского народа. Она отличалась всесторонней подготовкой и высокой организованностью, решительностью и быстротой боевых действий, полным взаимопониманием и четким взаимодействием сухопутных войск, авиации и военно-морского флота. Все это обеспечило в короткие сроки сокрушающее поражение двухсоттысячной группировки вражеских войск, освобождение Крыма и города-героя Севастополя.

После победоносного наступления советских армий на Правобережной Украине фашистская группировка в Крыму оказалась блокированной. Но она представляла собой еще весьма внушительную силу. Создав мощную глубокоэшелонированную систему обороны на севере у Перекопа и Сиваша, а также на востоке — у Керчи, гитлеровцы считали ее непреодолимой.

Проведение Крымской наступательной операции было возложено на войска 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии. Их поддерживали с моря корабли Черноморского флота и Азовской флотилии, а с воздуха — мощная авиационная группировка. В нее входили 8- и 4-я воздушные армии под командованием генералов Т. Т. Хрюкина и К. А. Вершинина, насчитывавшие в общей сложности 1250 самолетов, части авиации Дальнего действия и Черноморского флота, что сильно превосходило численность авиации противника.

В дни, предшествующие операции, авиаторы тщательно изучили и сфотографировали с воздуха всю систему обороны противника. Истребители и штурмовики перебазировались ближе к линии фронта. Каждый полк, эскадрилья, экипаж изучили свои задачи — какие цели атакуют, кого прикрывают, с кем взаимодействуют. Все средства партийно-политической работы использовались для мобилизации личного состава на умелые, отважные, самоотверженные действия.

Накануне наступления войск фронта

авиация 8-й воздушной армии нанесла одновременный массированный удар по пяти вражеским аэродромам в Крыму.

Штурм неприятельской обороны на Перекопе начался 8 апреля 1944 года после мощной более чем двухчасовой артиллерийской и авиационной подготовки. За одну-две минуты до атаки стрелковых соединений на участке прорыва 108 самолетов нанесли сосредоточенный удар по первой линии укреплений врага, его огневым точкам. В дальнейшем над упорно сопротивлявшимися фашистами постоянно находились группы штурмовиков. Уничтожая живую силу, подавляя огневые точки противника, они обеспечивали продвижение наших атакующих частей. Над полем боя непрерывно патрулировали истребители, прикрывая наземные войска, штурмовиков и бомбардировщиков.

Мощная и эффективная поддержка с воздуха способствовала успешному прорыву «неприступных» фашистских укреплений и быстрому выходу наших подвижных соединений на оперативный простор. 11 апреля был взят Джанкой. В это же время перешли в наступление войска Отдельной Приморской армии. Активно поддержанные авиацией 4-й воздушной армии, уже на следующий день они освободили Керчь и Феодосию и вскоре очистили от врага весь Керченский полуостров. Наши летчики днем и ночью громили отходившие войска противника, не давая им закрепиться на тыловых оборонительных рубежах, атаковали железнодорожные эшелоны и автотранспортные колонны гитлеровцев.

Темп наземного и авиационного наступления был чрезвычайно высок. Как только подвижные группы советских войск освобождали какой-либо аэродром, на него тут же перебазировались наши авиационные подразделения.

Понесшие большие потери фашистские войска поспешно отходили к Севастополю, надеясь укрыться за его мощными укреплениями. Гитлеровское командование, рассчитывая удержаться здесь, перебрасывало по морю и воздуху особо надежные маршевые батальоны на подкрепление 17-й армии. Гитлер сменил командующего армией, объ-

явил Севастополь городом-крепостью, увеличил военным служащим оклады. Но ничто уже не могло предотвратить скорый и бесславный конец крымской группировки фашистских войск.

4-й Украинский фронт, в состав которого вошла Отдельная Приморская армия, планомерно готовился к штурму фашистских укреплений.

Авиация продолжала вести активные боевые действия. Воздушные разведчики изучили и многократно сфотографировали всю систему вражеской обороны. Бомбардировщики не давали противнику возводить и совершенствовать инженерные сооружения.

Успешно решали авиаторы и другую важную задачу — систематически нарушали морские коммуникации, связывающие фашистские войска в Крыму с западными портами Черного моря. В осуществлении этой задачи было достигнуто тесное взаимодействие всех видов авиации с кораблями флота.

Самолеты Дальней авиации наносили удары по вражеским портам и причалам. Торпедоносцы и бомбардировщики Черноморского флота топили транспорты противника в открытом море. Воздушные разведчики наводили наши корабли на обнаруженные ими караваны фашистских судов. Фронтальная авиация атаковала плавсредства врага в прибрежных районах. В сообщении Совинформбюро об итогах Крымской операции говорилось, что нашей авиацией и кораблями Черноморского флота с 8 апреля по 12 мая потоплено 191 судно разного тоннажа.

5 мая наши войска перешли в наступление. Враг упорно сопротивлялся. Приходилось буквально «прогрызать» его оборону. Авиаторы всемерно содействовали нашим атакующим частям. Штурм Севастополя продолжался четверо суток, но они потребовали от всех его участников огромного напряжения сил, высочайшего наступательного духа, боевого мастерства, инициативы, мужества, самоотверженности. Авиаторы ни на час не прекращали активного воздействия на противника. Они искали и находили наилучшие способы помощи наземным войскам в преодолении вражеского сопротивления.

7 мая 1944 года — самый напряженный день сражения. Наши соединения вышли к ключевому пункту обороны противника — Сапун-горе. Ее каменные склоны фашисты оцепляли укреплениями от подножья до самого гребня, а за ним расположили артиллерию, минометы и резервы. Сплошные линии траншей на склонах, 36 дотов и 27 дзотов, до предела насыщенных огневыми средствами, возвышались над местностью, преграждая путь наступающим частям. В эти часы мне, в то время военному корреспонденту, довелось быть на КП стрелкового корпуса генерал-майора К. Провалова. С него хорошо просматривалась вся картина боя на земле и в воздухе. На противника шла наша авиация. Выше всех — бомбардировщики, разившие врага с горизонтального полета. Ниже — пикировщики. А прямо над головами проносились штурмовики, поддерживающие пехоту на участке прорыва. А над всем этим районом барражировали наши истребители, обеспечивая действия бомбардировщиков и штурмовиков. Все небо над полем боя вспыхивало разрывами снарядов зениток, темнело клубами дыма, прочерчивалось цветными траассами «эрликов». А красноезвездные самолеты наперекор огню все шли и шли на врага. Картина незабываемая!

В тот день авиаторы совершили более трех тысяч самолето-вылетов. Особо следует сказать о штурмовиках. Они действовали исключительно четко и согласованно с наземными войсками, проявляли бесстрашие, находчивость и инициативу. При штурме Сапун-горы особо отличились подразделения 1-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии. Чтобы поразить вражескую оборону на склонах горы, командир эскадрильи штурмовиков Василий Козенков предложил использовать только крупные бомбы и сбрасывать их на траншеи врага под углом к склонам горы, начиная с ее гребня. По расчетам летчика взрывы крупных бомб должны были вызвать обвалы породы, которая завалила бы передний край обороны гитлеровцев. Предложение приняло, согласовали с сухопутными войсками и приступили к его осуществлению. Вот что рассказывает об этом бывший командир дивизии Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации в отставке С. Прутков:

«7 мая в 18 час 15 мин старший лейтенант Козенков нанес первый удар. Крупные бомбы, буквально втыкаясь в склоны горы, взрывались, потрясли оборону фашистов. Каменная лавина, устремившись вниз, сметала все на своем пути. Через десять минут эскадрилью Козенкова сменила эскадрилья Анисова, затем Степанищева... Сапун-гора окуталась облаком известковой пыли, и не успела она осесть, как серия ракет подняла в атаку нашу пехоту. А в это время, сменяясь в воздухе, группа за группой штурмовики «утюжили» плато, уничтожая и подавляя огневые средства противника, его живую силу, не давая фашистам возможности организовать сопротивление».

Вскоре на Сапун-горе взвилось Красное знамя. Наши соединения с боями все ближе подходили к городу. Авиация по-прежнему непрерывно поддерживала их. Ночью удары по врагу нанесли дальние и фронтовые бомбардировщики, днем — пикировщики и штур-

мовики. 9 мая, прорвав внутренний оборонительный обвод, советские войска ворвались в Севастополь. Уцелевшие фашистские части бежали на мыс Херсонес, надеясь спастись на транспортных. Авиация и дальнбойная артиллерия не допустили подхода вражеских судов, сорвали эвакуацию противника. 12 мая 1944 года Крымская операция советских войск закончилась.

Известный английский журналист А. Верт писал: «Одной из загадок войны остается вопрос, почему в 1941—1942 гг., несмотря на подавляющее превосходство немцев в танках и авиации и существенное превосходство в людях, Севастополю удалось продержаться 250 дней и почему в 1944 году русские взяли его за четыре дня». Для нас же никакой загадки тут нет. Советская Армия превосходила противника и в военном искусстве, и в мощи своего оружия, и прежде всего в морально-боевых качествах воинов всех родов войск, сражавшихся за свою социалистическую Родину с беспримерным мужеством, воодушевлением, стойкостью и отвагой.

Многие авиационные части и соединения получили наименования Керченских, Феодосийских, Севастопольских. 1-я гвардейская штурмовая авиационная дивизия была награждена орденом Суворова II степени. Командир истребительного авиационного корпуса Е. Я. Савицкий и другие наиболее отличившиеся летчики удостоены звания Героя Советского Союза. Тысячи авиаторов были отмечены орденами и медалями.

Одним из первых памятников Великой Отечественной войны в Севастополе стал обелиск на Малаховом кургане, воздвигнутый в честь летчиков-героев, участников боев за Крым. Его венчает самолет, который как бы парит над возрожденным городом-героем, над лазурными бухтами и взбегающими террасами белокаменных домов по их берегам. Многие улицы носят имена героев-авиаторов. Свободно пролегал широкий нарядный проспект Острякова, названный в честь командующего ВВС Черноморского флота Героя Советского Союза Николая Алексеевича Острякова, погибшего в Севастополе в 1942 году. Глубокий смысл видится в том, что на этом проспекте помещается авиационно-спортивный клуб ДОСААФ, открывающий дорогу в небо новым поколениям советской молодежи.

На бывшем Куликовом поле, где в дни обороны города был оборудован аэродром, пролегли улицы Иванова и Лобанова. Летчик-истребитель Герой Советского Союза Я. Иванов дважды таранил вражеские самолеты. Летчик-штурмовик Герой Советского Союза Е. Лобанов ценой своей жизни спас командира эскадрильи. На горе Матюшенко улица носит имя прославленного летчика, командира черноморского истребительного полка Героя Советского Союза М. Авдеева.

В названиях улиц города, в его музеях, в величественном ансамбле на Сапун-горе запечатлены имена богатырей воздуха. Они значатся и на карте Крыма — Остряково, Токарево, Вилино, Самохвалово... Славные имена и бессмертные подвиги героев минувших сражений живут в благодарной памяти народной, вдохновляя все новые поколения на беззаветное служение Отчизне.

Капитан 2-го ранга в отставке
Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

ВОЙСК

Это одно из замечательных качеств советских воинов — войсковое товарищество. Оно воспитывается в каждом солдате, матросе, командири, политработниками, партийными и комсомольскими организациями, всем строгим армейским образом жизни. Дорожить войсковым товариществом требуют уставы и Присяга. В Уставе внутренней службы Вооруженных Сил СССР сказано: «Военнослужащий обязан дорожить войсковым товариществом, помогать товарищам словом и делом, удерживать их от недостойных поступков и, не щадя своей жизни, выручать их из опасности».

Героическая летопись славных Советских Вооруженных Сил хранит многие тысячи ярких образцов проявления подлинного боевого товарищества и взаимной выручки. В годы Великой Отечественной войны мне не раз пришлось испытать это на деле, в сражениях с немецко-фашистскими захватчиками. Почти три с половиной десятка лет минуло с той огненной поры, но память хранит эпизоды. О некоторых из них и хочется рассказать вам, мои юные друзья.

С воздуха в широкой долине железную дорогу узнать нетрудно. Кроме отвесных на солнце двух серебристых нитей, хорошим ориентиром являлись пирамидальные тополя, стоящие точно часовые с длинными пиками вдоль насыпи.

Два Ил-2 летят над долиной вдоль железной дороги. Задача летчиков — обнаружить отступающего противника. Ведущий пары — двадцатидвухлетний лейтенант Антипов медленно переключает самолет из одного крена в другой. Ведомый младший лейтенант Дорохов повторяет все движения боевого друга. Командир звена коммунист Михаил Антипов — один из лучших летчиков полка. На его счету 500 боевых вылетов.

— Командир, на полустанке эшелон, — доложил Дорохов.

— Вижу! — ответил Антипов. — Будем штурмовать.

Пара «илов» понеслась стремительно вниз, на эшелон. Ведущий повернул самолет влево и взял голову эшелона в перекрестье прицела. Два реактивных снаряда сорвались с направляющих. Сверху видно, как фашисты выскакивают из горящих вагонов и разбегаются.

За первой атакой последовали вторая, третья, потом — четвертая. Сброшены и последние бомбы.

На выходе из четвертой атаки в мотор самолета ведущего попал вражеский снаряд. Антипов повел машину над до-

ОВОЕ ТОВАРИЩЕСТВО

линой, выбирая площадку для вынужденной посадки. Высота 75—100 метров.

— Дорохов, иду на посадку! Мотор отказал, — сообщил Антипов.

— Прикрою, не волнуйся!

Площадка, которая виднелась впереди, примыкала к небольшой речке и входила на заболоченный луг. Выпускать шасси и садиться на мягкую землю — очень рискованно.

Самолет фюзеляжем коснулся земли. Семитонная масса штурмовика, прочертив глубокий след, остановилась. Антипов и воздушный стрелок выскочили из кабины. Ведомый, сделав круг, тоже пошел на посадку. Едва самолет Дорохова приземлился, к нему устремились Антипов и его стрелок. Медлить нельзя, от деревни бежали фашисты. Дорохов пересел к стрелкам, а Антипов занял его место в кабине. Михаил дал полный газ, отпустил тормоза, но самолет не двинулся с места. Колеса застряли в мягком грунте.

«Неужели смерть?»

И вдруг в небе послышался гул моторов. Из-за облачка вынырнули два красноразвездных «ястребка». Меткие очереди насмерть разили фашистов. Тем временем Дорохов и стрелки, сойдя на землю, приподняли за плоскость самолет, помогли летчику стронуть тяжелую машину с места. Самолет рванулся, разрезая грунт, устремился вперед.

— Давай на дорогу, — кричал Дорохов, показывая рукой в сторону.

Штурмовик выкатился на шоссе. Антипов убрал газ и нажал на тормоза. Дорохов и стрелки мигом влезли в кабину. Над шоссе, словно показывая дорогу, пронеслись два истребителя. Самолет побежал по шоссе. Минута — и он уже в воздухе. Истребители подошли вплотную к штурмовику, покачали крыльями. Антипов узнал в ведущем пары известного всему 3-му Украинскому фронту Героя Советского Союза Александра Колдунова (ныне дважды Герой Советского Союза, маршал авиации). Он уже не раз приходил на помощь штурмовикам и бомбардировщикам, прикрывая их от атак «мессершмиттов».

— Саша, спасибо за выручку, — взволнованным голосом передал по радио Антипов.

— Мы с Витей двенадцать раз атаковали фашистов, — ответил Колдунов. — Доведем вас до дома.

И вот — родной аэродром. Антипов подробно доложил командиру полка о полете. Командир, внимательно выслушав доклад, обращается к Дорохову:

— Товарищ младший лейтенант, за спасение командира объявляю вам благодарность и представляю к ордену.

— Служу Советскому Союзу!

Летчики ушли. Командир позвонил в истребительный полк и от души поблагодарил за благородный поступок летчиков Колдунова и Степанова.

Вспоминается и такой эпизод.

Группе из восемнадцати Ил-2, которой я командовал, было приказано под прикрытием истребителей нанести штурмовой удар по танковой колонне противника.

Благополучно выходим на цель. С пикирования — бомбами и пулеметно-пушечным огнем атакуем танки и автомашины фашистов. С земли ведут огонь зенитные пулеметы, пушки. На третьем заходе слышу резкий металлический треск. Машина содрогнулась. Слышу по радио:

— Товарищ командир, вы горите!

Воздушный стрелок Виктор Сучков подтверждает: самолет, действительно, горит.

Ну что же? Я горел в воздухе, но ни разу еще не покидал самолета с парашютом. Пламя можно сбить, а машину спасти. Передаю командование группой своему заместителю — Герою Советского Союза Николаю Сербиненко. Сам перехожу в пикирование. Так делал и раньше в подобной ситуации. Когда машина развивает большую скорость, сильный встречный поток воздуха обычно срывает пламя и пожар прекращается. Думаю, что и на сей раз маневр удался.

Вывожу самолет из пикирования на высоте метров тридцать. По внутренней самолетной связи запрашиваю воздушного стрелка.

— Все-таки горим! — слышу неутешительный ответ.

Значит зенитный снаряд разорвался внутри масляного радиатора, загорелось масло, и дым черным шлейфом тянется за самолетом. Прикидываю: над масляным радиатором находятся бензиновые баки. Если огонь дойдет до них — взрыв неизбежен. Остается одно — идти на вынужденную посадку.

Машина касается земли. Прямо перед собой вижу железнодорожную насыпь. Она стремительно надвигается на самолет. Удар был настолько сильным, что я на некоторое время потерял сознание.

Когда очнулся, то увидел двух наших солдат. Один из них трясет меня за плечо и торопит:

— Товарищ летчик, быстрее вылезайте из самолета!

Солдаты помогают мне и стрелку покинуть кабины.

— Вон там, в овраге, фашисты, — говорит один из солдат, — а в той стороне, в траншеях, наши.

Враг открыл минометный и пулеметный огонь. Кругом рвутся мины, свистят осколки и пули. Пришлось залечь и плотно прижаться к земле. За три фронтных года случалось мне не раз лежать под бомбежками и обстрелом. В первые мгновения, как упадешь на землю, невольно стараешься плотнее прижаться к ней. Только потом переворачиваешься на спину, чтобы можно было оценить обстановку.

Я лежу на спине, смотрю в небо. Появилась группа штурмовиков во главе с Петром Орловым. Его самолет я узнал по надписи на фюзеляже: «Дар башкирцев!». Петя всегда при выполнении ответственных заданий был моим ведомым. Мои товарищи видели сверху, что происходит на земле. Когда они поняли, что мы находимся под сильным обстрелом, то решили нам помочь. Позже я узнал, что Орлов дал по радио команду:

— Все на помощь командиру!

Летчики засекли вражеские огневые точки и начали штурмовать их. Огонь утих. Поднимаемся и бежим вдоль железнодорожной насыпи. Быстро добираемся до наших траншей. Крепко целую солдата, который тормозил меня в кабине горящего самолета и вывел к своим.

Мы вышли на шоссе. По обочинам дороги вижу обгорелые автомашины, танки, артиллерийские орудия. Видно по всему, что бой здесь был жаркий. Возле нас остановилась грузовая машина. Из кабины вышел майор-артиллерист:

— Товарищи летчики, садитесь, подвезем.

Вечером мы были вновь в кругу боевых друзей.

В одном из стихотворений Александра Твардовского есть такие замечательные строки:

У летчиков наших такая порука,

Такое заветное правило есть:

Врага уничтожить — большая заслуга,
Но друга спасти — это высшая честь!

У меня, не раз испытывавшего силу боевой дружбы, особые основания свято помнить эти замечательные слова.

Полковник запаса
Н. ШМЕЛЕВ,
Герой Советского Союза

Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. И. Минаков — воспитанник оборонного Общества, окончил аэроклуб в Минеральных Водах, Ейское военно-морское авиационное училище.

Воевал на Тихоокеанском и Черноморском флотах, летал на ДБ-3Ф, совершил 206 боевых вылетов, потопил 7 кораблей самостоятельно и 6 в группе с товарищами. Его экипаж сбил 4 вражеских самолета. После войны продолжает служить в Вооруженных Силах.



ФРОНТОВОЙ СУВЕНИР

Кубань, год 1944-й. 25 августа. Этот день запомнился мне особо. Утром стало известно, что наша 77-я стрелковая дивизия, нанеся контрудар по противнику под Неберджаевской, захватила ряд господствующих высот южнее станицы. Фашисты яростно сопротивляются, подтягивая в район боев свежие силы, укрепляют противовоздушную оборону. Туда и планируется наш боевой вылет, бомбоудар по танкам, автомашинам и тягачам.

И вот мы в воздухе. Ведущий — командир эскадрильи Николай Балин, ведомые — Василий Сорокопудов, Василий Андреев, Александр Литвяков, Сергей Артюков и я, шесть наших самолетов, шесть экипажей. Полет не представляет трудности: видимость отличная. Идем в 10-15 километрах мористее берега, но береговая черта просматривается четко, ориентироваться легко. Справа от меня идет самолет Сорокопудова. Летчик уверенно держится в строю, чуть реагирует на каждую эволюцию группы. Чувствуется, экипаж моего ведомого окреп, возмужал. Полет проходит в молчании: каждый занят своим делом, разговаривать некогда, да и не о чем — не на прогулку летим. В районе Геленджика к нам подходят истребители сопровождения, девять И-16, они будут оберегать нас от вражеских истребителей.

— До цели осталось немного, — предупреждаю свой экипаж, — наденьте каски.

После двух случаев, когда осколками снарядов были тяжело ранены два наших летчика, командир авиабригады приказал брать на боевые задания армейские каски и надевать их перед выходом на цель.

За возвышенностью уже хорошо просматривается Неберджаевская. Ложимся на боевой курс, и сразу вокруг разрывы зенитных снарядов. Комэск обернулся, глянул на строй и поднял вверх большой палец — жест, понятный всем летчикам мира: отлично, так держать!

Гитлеровцы пристрелялись быстро, снаряды рвутся кучно и все ближе и ближе. Из люков самолета Балина падают «сотки». Бросает бомбы и штурман моего экипажа Дмитрий Никитин. «Все, теперь ничего не страшно, — подумалось мне, — задание выполнено». И вдруг вспышка огня перед глазами, резкий, тяжелый удар по машине, кабине...

Очнувшись, я бросил взгляд на прибор. Высота четыреста метров. Бомбардировщик снижается, земля несется навстречу. Инстинктивно хватаю штурвал, тяну на себя, пытаюсь выйти в горизонтальный полет. Не тут-то было: машина не реагирует на рули. Мелькает страшная мысль: а вдруг они перебиты?! Но в запасе есть какое-то время. И есть триммер руля высоты. Он может сыграть свою роль.левой рукой быстро возвращаю ручку триммера, правой — продолжаю тянуть штурвал на себя. Не верится, но вижу, что самолет реагирует. Все

меньше и меньше угол снижения. Самолет поднимает нос и круто, у самой земли переходит в горизонтальный полет. Пронесло! Вытираю холодный пот, застилающий мне глаза.

— Командир, как самочувствие? — слышится голос Никитина.

Молчу, похвалиться пока нечем: болит голова, немного поташнивает. Но боль постепенно проходит, мне уже лучше. Осматриваюсь. Вокруг пока никого, ни своих, ни чужих. Надо скорее уходить за линию фронта, к морю, пока нас не заметили фашистские истребители. Срочно разворачиваюсь, с набором высоты иду в сторону Цемесской бухты. Теперь можно заняться и собой. Давно ощущаю боль в правой половине лица. Тронув щеку рукой — перчатка в крови. Пятна крови на комбинезоне и спасательном жилете. Но это уже не страшно, голова цела, руки, ноги целы, глаза видят землю.

— Все в порядке, Никитин! Летим домой через Цемесскую! — бодро кричу штурману. — На какой высоте сбросил бомбы?

— Три тысячи двести...
Вот это да! Значит мы кувыркались более трех тысяч метров.

Справа, на уровне моей головы пробит фонарь кабины. Пуля это или осколок, понять трудно, плекс раздроблен. Выходного отверстия нет. Странно.

Снимаю каску, кладу ее рядом с сидением. На ней — большая вмятина. Так вот в чем дело, вот причина потери сознания, причина падения. Меня оглушило ударом осколком по каске. Спрашиваю Никитина, видел ли он, что случилось над целью.

— А как же, — охотно объясняет товарищ. — Только я сбросил бомбы, вижу: самолет перешел в пике. Смотрю, твоя голова на штурвале. Поняв, что тебя зацепило, стал вставлять рукоятку в гнездо, чтобы взять управление. Но ты пришел в себя...

Вот и аэродром. Сходу сажусь, заруливаю на стоянку, выключаю моторы. Не успел сойти с плоскости, как к самолету подошел командир эскадрильи. Долгож о выполнении задания, рассказываю о происшедшем.

Подходит техник самолета Иван Варварычев. В руках у него каска и осколок снаряда, который нашел в кабине. Комэск внимательно все осматрел, покачал головой:

— Как в песне поется: «До тебя мне дойти нелегко, а до смерти четыре...»

— Сантиметра, — говорит Варварычев.

— Верно. На четыре сантиметра пониже, и все. Возьми, Минаков, на память этот фронтовой сувенир. Желаю, чтобы в твоем домашнем музее он был последним и единственным.

И протянул мне рваный кусок стали.

В. МИНАКОВ
Герой Советского Союза

Казанский авиаспортклуб создан всего десять лет назад. Вначале его материально-техническая база была слабая. Это в значительной степени сказывалось на учебно-летном процессе. В 1975 году началось строительство фундаментальной учебно-технической базы. Через год уже был сооружен ангар-хранилище для планеров, затем с помощью Казанского авиационного института на аэродроме были построены два деревянных дома. Все строительство велось в основном своими силами.

Когда в 1976 году клуб получил новое просторное помещение в городе, весь коллектив с большой энергией взялся за оборудование классов. Так, инструктор-планерист Михаил Бизенков разработал и изготовил 60 схем и плакатов по аэродинамике и самолетовождению. Многие сделали инструктор Валерий Кузьмичев и бывший председатель совета клуба Владимир Корниенко.

В прошлом году в авиаспортклубе закончилось строительство жилого дома для личного состава на десять комнат с двумя верандами и столовой площадью 120 м². Строится и новое кирпичное здание площадью 200 м², в котором будут размещены классы, штаб, авиационно-техническая служба. Скоро оно войдет в строй.

Теперь, в период летних лагерных сборов, есть где разместить летчикам, авиатехникам и авиационным спортсменам. Причем каждый инструктор-летчик имеет возможность жить на аэродроме со своей семьей. Ему не надо тратить время на длительные поездки. Его быт устроен, и он может уделять больше внимания занятиям со своими учениками. Создание нормальных условий для труда и отдыха уже принесло положительные результаты. В прошлом году, например, весь состав клуба находился в лагерях почти все лето. Это позволило вести летную работу более интенсивно и качественно. Заметно увеличился налет на каждый планер. Улучшилась методика обучения планеристов. Значительно повысилось мастерство спортсменов; план летной подготовки был выполнен по всем показателям.

Команда авиаспортклуба в составе первоурядников инструктора Виктора Ларина (капитан и тренер), студентов авиационного института Веры Шишлаковой и Джаудата Садыкова, выступая на чемпионате РСФСР, завоевала первое место. Это большой успех молодых казанских планеристов. Они награждены юбилейным Почетным Знаком ДОСААФ и именными часами. Кстати сказать, казанская команда на соревнованиях была самой молодой.

— Наш авиаспортклуб, — говорит председатель областного комитета ДОСААФ Г. Шакиров, — сейчас на подъеме. Много сделано для создания его материально-технической базы, подбора и расстановки кадров. Начальником клуба стал бывший инструктор Борис Полищук. С высшим авиационным образованием, молодой,

К пленуму ЦК ДОСААФ
СССР



НА ПОДЪЕМЕ

инициативный, знающий свое дело специалист, он энергично взялся за работу. На президиуме обкома мы регулярно заслушиваем начальника клуба, помогаем ему.

Надо признать, что к подбору, воспитанию и расстановке кадров в Казанском авиаспортивном клубе подходят вдумчиво, с перспективой на будущее. Большинство инструкторов — бывшие спортсмены клуба, мастера спорта, имеют высшее авиационное образование. Командир звена Юрий Логвин, инструкторы-планеристы Валерий Кузьмичев и Михаил Бизенков выросли в родном авиаспортивном клубе.

Пройти в клубе ступени роста от начинающего планериста до инструктора — не просто. Надо познать специфику и сложность планерного спорта. Поэтому такие инструкторы работают с увлечением, быстро осваивают методику обучения, становятся хорошими воспитателями, в короткий

Команда планеристов клуба — чемпион Российской Федерации. Слева направо: Д. Садыков, В. Шишланова, В. Ларин.

Фото А. КОВАЛЯ

Начальник авиаспортивного клуба В. Полищук проводит занятия у действующей модели самолета «Вильга-35А».

Фото автора

срок добиваются высоких показателей в работе.

Обучение полетам и воспитание спортсменов — единое целое. И в клубе это понимают правильно. Здесь установили порядок — воспитывать не только призывами и разъяснения-

ми, а главным образом — личным примером. А для этого требуется непрерывно повышать знания, приобретать многие другие навыки, предъявлять к себе более жесткие требования.

Специфика планеризма такова, что спортсмену приходится не только летать, а порой быть слесарем и плотником, шофером и маляром, математиком и чертежником. А чтобы всему научить своих воспитанников, воспитателю самому надо уметь все делать и делать хорошо.



Наряду с нравственным и трудовым воспитанием в клубе самое серьезное внимание обращается на физическую подготовку планеристов. И здесь основную роль играет личный пример воспитателей. Сто процентов значкистов ГТО — таков итог повседневной и кропотливой работы с молодежью.

Воспитательная работа ведется не только со спортсменами. Казанский авиаспортклуб проявил хорошую инициативу, взяв шефство над юношеской планерной школой «Факел», созданной при райкомах ВЛКСМ и ДОСААФ Вахитовского района. Комсомольцы Валерий Кузьмичев, Александр Копылов и Виктор Соколов стали общественными инструкторами юных планеристов. Они организовали занятия по теоретическим дисциплинам, изготовили хорошие наглядные пособия. Клуб выделил школе планер «Бланик», на котором вот уже не первый год производятся учебные полеты. Областной комитет ДОСААФ и Вахитовский райком ВЛКСМ дают высокую оценку воспитательной работе, которую ведет в школе юных планеристов авиаспортклуб.

Планеризм способствует гармоничному развитию человека, обогащает его знания, развивает кругозор, закаляет волю. Не случайно, что из бывших инструкторов и спортсменов Казанского авиаспортклуба вышло много хороших летчиков, конструкторов, крупных инженеров, командиров производства.

Сейчас у казанских планеристов, практически, есть все необходимое для хорошей организации учебного процесса, и в этом немалая заслуга областного комитета ДОСААФ. Председатель обкома ДОСААФ Гайнулла Шарипович Шакиров и его заместитель по авиации Валентин Иванович Сидоров постоянно интересуются делами клуба, они частые гости и на аэродроме. Нужды клуба знают до мелочей.

Летчики, авиатехники, спортсмены клуба, обсудив речь Л. И. Брежнева на встрече с избирателями Бауманского избирательного округа столицы, с большим воодушевлением продолжают работу. Каждый летный день используется максимально. Инициатива и творчество в повышении производительности труда и качества обучения спортсменов находят всеобщую поддержку. Спортсмены клуба усиленно готовятся к финальным стартам VII Спартакиады и полны решимости удерживать первенство среди команд Российской Федерации.

А. ВИНУКОВ

Казань

Бюро Федерации авиамodelьного спорта СССР обсудило важные вопросы спортивной работы. Какие же приняты решения?

● КНИГА ПОЧЕТА

Учреждена книга Почета Федерации авиамodelьного спорта СССР. Ее цель — широко популяризировать лучших авиамodelьстов и организаторов спорта.

В книгу Почета заносятся: заслуженные мастера спорта и заслуженные тренеры СССР; заслуженные тренеры союзных республик; чемпионы мира и чемпионы Европы; рекордсмены мира, установившие не менее двух рекордов по авиамodelьному и пяти — по ракетомodelьному спорту; судьи международной категории; спортивные работники и активисты, внесшие значительный вклад в развитие авиамodelьства.

Основанием для занесения в книгу Почета являются представления Центральных комитетов ДОСААФ союзных республик, горкомов Москвы и Ленинграда, а также Центрального авиамodelьного клуба ДОСААФ, утвержденных бюро Федерации авиамodelьного спорта СССР. Каждому, занесенному в книгу Почета, вручается специальный диплом.

● СТАРТЫ ЮНЫХ

Живой интерес юных спортсменов вызвали всесоюзные заочные соревнования по простейшим моделям и всеобщий конкурс на лучший макет самолета периода Великой Отечественной войны. Многие кружковцы решили участвовать в этих состязаниях. Они готовят новую технику; лабораторные занятия сопровождаются полевыми тренировками.

В помощь юным участникам соревнований, например, Московский областной модельный клуб изготовил чертежи простейших летающих моделей и макетов, организует показательные выступления ведущих спортсменов. Так, в начале весны в Химках радиоуправляемые модели демонстрировали заслуженный тренер СССР М. Васильченко, чемпион Российской Федерации В. Архиповский и другие.

Заочные соревнования и конкурс следует использовать для пропаганды авиамodelьства среди подростков. И это важная задача федерации, ее комитета по работе среди юношей, подчеркивается в решении бюро. Широко освещать старты юных в печати, по радио и телевидению.

С этой целью Центральный авиамodelьный клуб, федерация совместно с Центральным телевидением в течение года планируют проводить телепередачи, посвященные всеобщим стартам и всероссийскому конкурсу, встречи с летчиками — героями боев, соревнования в пионерских лагерях и межлагерные матчи, выставки лучших моделей кружковцев школьных первичных организаций ДОСААФ и внешкольных учреждений, авиационные викторины и так далее.

● НАКАНУНЕ СИМФЕРОПОЛЬСКОГО ТУРНИРА

13—17 июня в Симферополе состоится международная встреча авиамodelьстов-кордовиков стран социалистического содружества. Это один из крупнейших турниров нынешнего спортивного сезона. Нашу страну будут представлять две сборные команды — Советского Союза и Украины.

Полным ходом идет подготовка к международным соревнованиям. Скописты, пилотажники, гонщики, строители копий самолетов и воздушные бойцы в своих клубах совершенствуют авиамodelьную технику. Ремонтируется симферопольский кордодром, в частности, улучшается асфальтовое покрытие площадки для запуска моделей.

Бюро федерации решило в мае провести десятидневный тренировочный сбор, призванный отобрать кандидатов в сборную страны.

Главным арбитром турнира утвержден заслуженный мастер спорта Б. Шкурский (Москва). В жюри войдут представители всех команд — участники международных соревнований.

Молодежь Хабаровского края любит авиационный спорт. В ряде первичных организаций ДОСААФ действуют авиационно-спортивные секции, объединяющие сотни юношей и девушек. Краевой комитет ДОСААФ и его авиационный отдел помогают оборонным коллективам и авиационно-спортивному клубу в развитии спорта.

Вот что нам рассказал заместитель председателя крайкома Владимир Коневцев.

— Формы пропаганды спорта — самые различные. Это, прежде всего, авиационные праздники, привлекающие тысячи горожан. В их программе — прыжки парашютистов, показательные полеты вертолетчиков, выступления авиамodelьстов. Большой интерес вызывают прыжки парашютистов на воду, они по традиции проводятся в День Военно-Морского Флота. Организуем выставки авиатехники. Опытные лекторы из числа работников клуба рассказывают об истории, развитии и успехах авиаспорта в стране и в крае.

Праздники, выставки оставляют след в памяти дальневосточников, они привлекают и авиационному спорту новичков, влюбленных в небо.

— Для развития спорта нужна хорошая материально-техническая база, — продолжает тов. Коневцев.

И этому важному делу мы уделяем особое внимание. Не так давно построено двухэтажное здание Хабаровского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ. В его учебных классах есть все необходимое для занятий. Сооружен также кордодром. Есть где тренироваться и проводить соревнования авиамodelьстам-кордовикам. В 1979 году будет построен дом для технического состава.

Сооружается новое здание авиаспортклуба в Комсомольске-на-Амуре. Этот клуб имеет замечательные традиции, он был открыт энтузиастами авиационного спорта в тридцатых годах. Клуб дал путевку в небо летчику герою минувшей войны А. П. Маресьеву.

★★★

Старший летчик-инженер В. Ф. Власенко, работающий в Хабаровском клубе более 20 лет, с гордостью говорит о достижениях авиационных спортсменов. Парашютисты не раз занимали первые места на соревнованиях Сибирской зоны. Например, в 1976 году были чемпионами РСФСР по групповым прыжкам на точность приземления. В минувшем 1978-м звание абсолютного чемпиона зоны завоевал мастер спорта Сергей Жодышев. Он начал прыгать лет десять назад, совершил более 1800 прыжков. Сергей — студент-заочник института инженеров гражданской авиации.

Ежегодно в клубе обучается 400 спортсменов, в числе которых много девушек. Около 40—50 человек полностью нормативы высших спортивных разрядов. Активное участие в работе принимают шесть мастеров спорта.

Кроме того, клуб готовит летчиков-спортсменов, проходят обучение и 400—500 авиамodelьстов, из них, как правило, около 70 становятся спортсменами-разрядниками. Создана секция дельтапланеристов.



Крылатые

дальневосточники

Летчик-парашютист мастер спорта Александр Козин инструктирует группу перед прыжком.

Как же ведется работа с молодежью, в частности, с будущими парашютистами?

В клубе организуются группы парашютистов по 30 человек каждая. В течение семи дней они занимаются теорией, три дня — на прыжки. Полеты начинаются обычно рано, летом с 3 часов утра, зимой с 8 утра.

В Хабаровске выросло много хороших парашютистов, летчиков. Среди них — Александр Козин — мастер спорта, инструктор, летчик-парашютист с 2060 прыжков на его счету. 13 лет назад он увлекся парашютным спортом и продолжает им заниматься, а в последнее время тренирует начинающих спортсменов. Активно участвует в работе клуба. Виктор Кривицкий прыгает с парашютом всего 3 года, но уже выполнил норму мастера. На его счету 600 прыжков. Новичкам совершенствовать свою выучку помогают мастера спорта Вера Жолтышева и Наталья Дубинина.

Нельзя не упомянуть об активисте, большом энтузиасте парашютного спорта В. А. Шуrove. Начав прыгать в далекие тридцатые годы, Владимир Арсеньевич остался верен парашютизму до сих пор, хотя ему около

семидесяти. Он председатель краевой Федерации авиационного спорта, организатор различных соревнований, ему за многолетнее успешное судейство присвоено звание «Почетный судья СССР».

...Подъезжаем к аэродрому. Метет поземка. Холодно. Видимость ограниченная. Сегодня — летный день. Полетами и прыжками руководит начальник клуба Анатолий Дуданов. Он внимательно следит за обстановкой на аэродроме. В воздухе очередная группа спортсменов-парашютистов. Вывозит ее командир звена, мастер спорта Юрий Бирюков. Самолет идет заданным курсом. Вот в небе появились едва видимые фигурки парашютистов, вспыхнули купола, и вскоре на поле стали приземляться спортсмены...

Идут напряженные тренировки. Хабаровские спортсмены готовятся к зональным стартам. Их мечта — завоевать право участвовать в финальных соревнованиях Спартакиады по военно-техническим видам спорта.

На краю летного поля — здание клуба. У входа — мемориальная доска, посвященная воспитаннику клуба Герою Советского Союза Василию Васильевичу Данчуну, павшему смертью храбрых в боях за Родину.

Пять лет назад комсомольцы создали штаб поиска ветеранов. Они разыскали шестерых Героев Советского Союза, воспитанников клуба. Среди них Николай Михайлович Искрин. Он во время боев на Кубани летал в группе вместе с трижды Героем Советского Союза А. И. Покрышкиным.

— На примерах мужества и героизма воспитанников клуба мы растим нашу молодежь, готовим ее к защите Родины, — говорит заместитель начальника клуба П. Бергсвой. — Авиационный спортсмен должен быть прежде всего пламенным патриотом.

В. ЗАБОЛОТНЫЙ

Хабаровск



ТАКОЕ ЗНАКОМОЕ ИМЯ...

Арцеулова как-то спросили: — Константин Константинович, как вы относитесь к сочетанию двух творческих профессий?

— Знаете.., — чуть помедлил он, — мне всегда казалось, что Авиация и Искусство сродни друг другу. Обе профессии требуют от человека наивысших эмоциональных сил, ибо это профессии, — он мягко улыбнулся, — неземные...

Теперь я знаю, что секрет вечной молодости в постоянной одухотворенности, в неустанном стремлении найти новую тему для творчества.

Любопытно, что в ночь перед полетом Юрия Гагарина Константин Константинович работал над символическим рисунком: юноша, взметнувшийся к звездам. На другой день на первой полосе центральной газеты появился этот оригинальный рисунок, послуживший, как мне думается, идеей для многих монументов в честь космонавтики.

Все, что связано с Арцеуловым, с его деятельностью, — необычно, удивительно. Учился летать он почти семьдесят лет тому назад, когда «курс» начинался с пробежек на одноместном аэроплане, чтобы овладеть рулем направления. Затем переходили к прыжкам, подлетам: предоставленный самому себе ученик, действуя рулем высоты и элеронами, должен был научиться скользить в воздухе так, чтобы аппарат не ударился колесами и крыльями о землю, но и не взвился вверх.

Что касается Арцеулова, то он учился летать в условиях еще более удивительных. Тогда, в 1910 году, работал в петер-

бургских авиамастерских Щетинина, где строились самолеты «Россия-А» и «Россия-Б». Второй из них строился без точных чертежей, по фотографиям и при испытаниях не полетел — оказался перетяжеленным. Фабрикант предложил аппарат под залог желающим учиться летать. Среди желающих был и Арцеулов. И вот однажды, после многих пробежек к немалому своему изумлению и удивлению окружающих, Арцеулов взлетел на «нелетающем» аэроплане. Так на первых же шагах выявились исключительные способности будущего летчика-испытателя, ведь именно испытателям приходится порой учить летать и «нелетающие машины».

«Птичке чутье» помогало летчику одерживать победы в схватках с неприятельскими самолетами в 1915—1916 годах. За личную храбрость он трижды удостоивался боевых наград.

Но особенно ярко талант испытателя проявился в нем осенью 1916 года, когда Арцеулов впервые выполнил преднамеренный штопор на самолете.

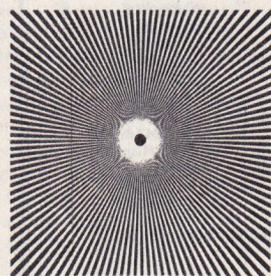
Хочется привести выдержку из статьи французского авиатора Роберта Морана (на самолете конструкции Морана П. Н. Нестеров совершил первый в мире таран в воздушном бою), писавшего в 1919 году о пилотах на западе, которые... «до конца войны (1914—1918 гг. И. Ш.) пренебрегали тем, что называется штопором: многочисленные смертельные случаи были следствием этого движения, которое не могли объяснить. Не умели делать штопор добровольно, и как след-

ствие этого не могли и остановить его добровольно».

Видя нередко самопроизвольные срывы в штопор, которые, как правило, заканчивались гибелью летчиков, Арцеулов не мог оставаться равнодушным свидетелем трагедий. Он познакомился с работами ученых по динамике полета и постепенно пришел к выводу, что штопор — результат потери самолетом воздушной скорости, возникновения в силу каких-то обстоятельств несимметричной подъемной силы на концах крыльев, приводящей к самовращению самолета при падении. Арцеулов решил, что летчик не должен тянуть ручку управления* рулем высоты на себя, как это очевидно делали не умеющие выйти из штопора пилоты, а напротив — отдавать ручку от себя и ждать, пока самолет наберет скорость, и затем выводить его в горизонтальный полет.

И все же решиться на эксперимент было нелегко: платой за ошибку могла быть жизнь — парашюты тогда еще не применялись. Арцеулов решился и победил.

В первые годы Советской власти Арцеулов учит летать молодежь. Среди многочисленных учеников его был и Валерий Чкалов. Будучи начлетом Московской школы красвоенлетов, он провел ряд испытаний новых самолетов. При испытании первого поликарповского истребителя Ил-400 чуть не погиб: самолет оказался неуправляемым и, сделав «свечу» на взлете, рухнул на землю. Летчик попал в больницу. К моменту, когда он поправился, был готов новый, улучшенный экземпляр Ил-400, и Константин Константино-



ПРЕМЬЕРА В ЗВЕЗДНОМ

Я хочу, как Водопьянов,
Быть страны своей пилотом,
Чтоб летать среди туманов,
Управляя самолетом.

Эти стихи очень любил и часто декламировал школьник из деревни Клушино Гжатского района Смоленской области Юра Гагарин. Об этом вспоминает в своей книге Валентин Гагарин, просто и тепло рассказывающий о детстве брата, о юности, о его постоянном стремлении «быть там, где труднее».

В книге В. Гагарина много живо написанных диалогов, ярких и запоминающихся моментов, которые буквально «просились» на театральную сцену, на концертную эстраду.

И вот состоялась звуковая премьера книги Валентина Гагарина «Мой брат Юрий», композицию по которой сделала и прочла Клавдия Блохина, актриса Малого театра.

Малый. Многие связывает старейший наш театр с летчиками, с космонавтами. В грозные годы войны на средства его работников была построена эскадрилья

самолетов; на каждой машине рядом с красной звездой значились слова «Малый театр — фронту».

Герой Социалистического Труда, народная артистка СССР, Лауреат государственных премий, председатель военной шифровой комиссии Министерства культуры СССР Елена Николаевна Гоголева рассказывает: «У Малого театра давняя дружба с летчиками. Это началось еще с Чухновского, с челюскинцев. В Малый любили приходить и Громов, и Чкалов, и Мазурук. И все мы, актеры Малого театра, очень их любили. А разве забуду я когда-нибудь свои встречи с Мариной Расковой, Валентиной Гризодубовой?»

В годы войны фронтовая бригада Малого театра ездила по летным частям. Я тоже была в этой бригаде. Какое высокое творческое волнение испытывали мы, играя сцены из наших спектаклей для людей, которые после нашего выступления поднимутся в тревожное военное небо. И сегодня мы испытываем не меньшее волнение, когда играем или читаем для тех, кто завтра поднимется выше неба. Это бывает, когда нас приглашают в Звездный городок...»

вич успешно провел его испытания. Машина, получившая название И-1, стала строиться серийно.

Шесть тысяч часов налета, множество испытаний, аэрофотосъемки, учебно-летная работа... А ведь нельзя забывать и об общественной деятельности Константина Константиновича.

Первый арцеуловский кружок «Парящий полет» в Москве, его успехи в парении на первых планерных состязаниях в 1923 году на горе Узун-Сырт в Коктебеле (кстати, эта гора была открыта для парения Арцеуловым) вызвали к жизни десятки, сотни планерных кружков.

В плохо отапливаемых клубах, в подвалах молодые энтузиасты вечерами после работы, учебы строили планеры. А осенью на открытых платформах «товарняков» ехали с ними в Крым на очередной планерный слет. И невозможно было тогда в этих пропыленных молодых людях разглядеть будущие знаменитости — С. В. Ильюшина, А. С. Яковлева, С. П. Королева, О. К. Антонова, В. А. Степанченко, С. Н. Анохина, И. М. Сухомлинов. На страницах книг Яковлева «Цель жизни» и Антонова «На крыльях из дерева и полотна» есть немало слов благодарности человеку, заронившему в их сердца пламенную любовь к авиации. Имя его — Арцеулов!

Мы, мальчишки, играли в летчика Арцеулова и «штопорили» с крыш сараев в сугробы, желая узнать, есть ли у нас задатки его смелости. Юные авиаторы-планеристы, мы учились парить, как он, и дрались за рекорды. Овладевали высшим пилотажем, строили, конструировали оригинальные планеры, испытывали их. И это помогло нам стать конструкторами, научными работниками, боевыми летчиками, испытателями... Нас много, тех, кто любит Константина Константиновича Арцеулова, знает его исключительное обаяние и не знающую усталости одухотворенность — признаки немеркнувшей молодости.

И. ШЕЛЕСТ,
летчик-испытатель

...Звездный — город космонавтов. Здесь и состоялась премьера литературной композиции «Мой брат Юрий»...

В Доме культуры собрались работники разных служб Звездного городка, учителя здешней школы и ученики, дети космонавтов. И вместе с артисткой Малого театра Клавдией Блохиной вспомнили они великую легенду о Дедале и Икаре. Таким торжественным прологом открывается литературная композиция о Юрии Гагарине.

А потом собравшиеся в клубе услышали прочитанные актрисой воспоминания брата космонавта. Как живые встали перед нами первый космонавт, его брат Валентин — автор книги, мужественный военный летчик Ларцев, впервые посадивший маленького Юру в свой израненный фашистскими пулями самолет...

Воспоминания В. Гагарина завершаются апрелем 1961 года, когда первый на Земле человек, гражданин Советского Союза Юрий Гагарин открыл новую эру в истории человечества. О первом космическом полете рассказал в своей книге «Визу Землю» сам Юрий Гагарин.

Ю. ЗАРАНКИН

Анатолий СМИРНЫХ

НОВЫЕ СТИХИ

Пока мы спим.

Но скоро, очень скоро

Команда вспыхнет хлесткая:

— Подъем!

Мы,

веря в синь небесного простора,

К аэродрому весело пойдем.

Пока с ресниц лишь

самолеты стаей

Взлетают,

заставляя сердце млеть, —

Мы и во сне

летаем все, летаем,

Как будто родились

не на земле.

За гарнизонном

где заря забрезжит,

Где только часовые и леса,

Прожектор тучи

на куски разрежет,

И солнцу он расчистит небеса.

И вот с бетонки

самолеты стаей

Взлетают,

заставляя сердце млеть...

Мы наяву

летаем все, летаем,

Хотя и родились мы

на земле.

ПОДСОЛНУХИ

Светает.

Чуть прохладно. Ветренно.

Восход на крыльях

в небеса летит.

И вот —

взрывая горизонт уверенно,

Стартует солнце

в голубой зенит.

И повернулись к солнцу

возбужденные

Решета и мгновенно, и легко.

Подсолнухи —

локаторы надежные —

Ведут над миром солнце высоко.

ВЫСОКАЯ НАГРАДА

В ЕГОРЬЕВСКОМ аэроклубе — радостное событие. По итогам работы в 1978 году и за лучшие показатели в социалистическом соревновании среди авиационных организаций ДОСААФ клубу вручено переходящее Красное знамя Военно-Воздушных Сил СССР.

Под звуки торжественного марша Красное знамя вносят в зал лучшие летчики аэроклуба — двукратный чемпион мира мастер спорта СССР международного класса А. Ламбакахар, В. Павлов, мастер спорта А. Арбузов.

При вручении Красного знамени заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза С. Харламов сказал:

— За высокой оценкой, данной аэроклубу, — большой труд коллектива. За последние годы значи-

тельно улучшилось воспитание и обучение авиационных спортсменов, выросла и окрепла материальная база.

Знамя принимает начальник аэроклуба Ю. Шатский. Награжденных тепло поздравляют представители городских организаций.

В заключение Ю. Шатский, ветеран аэроклуба А. Шешин, секретарь комсомольской организации Е. Смирнов заверили собравшихся в том, что коллектив еще шире развернет социалистическое соревнование, приложит все усилия для достижения новых рубежей.

В. КАПУСТИН,
заместитель начальника
аэроклуба
по политчасти

Егорьевск

Читайте В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

● ЛЕТНЫЙ ДЕНЬ В АЭРОКЛУБЕ

Первичная организация — основа Общества

● СЕЛЬСКИЕ АКТИВИСТЫ

● ИДЕТ СОРЕВНОВАНИЕ...

● ЧЕМПИОН РОССИИ

● МОЛОДЕЖИ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОФЕССИЯХ

Бойцы вспоминают минувшие дни

● ЮНОСТЬ МАРШАЛА

● ПОДВИГ ДЕСАНТНИКОВ

● ЛАСТОЧКА

● ХАРАКТЕР — СОВЕТСКИЙ

В помощь участнику

Спартакиады

● ДЛИННОКРЫЛЫЕ ПЛАНЕРЫ:

особенности пилотирования

● РАДИОУПРАВЛЯЕМАЯ МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА

● ТРЕНИРОВКА НА СПОРТИВНЫХ СНАРЯДАХ

Читатель спрашивает — редакция отвечает

● УЧИЛИЩА АЭРОФЛОТА (беседа с заместителем министра гражданской авиации А. Назаровым)

● У НАШИХ ДРУЗЕЙ

● ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

● НОВЫЕ КНИГИ

Аэрофлот: десятая пятилетка

В. ЖЕБРАК,
начальник Главного агентства
воздушных сообщений Министерства
гражданской авиации СССР



...И СОКРАЩАЮТСЯ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ

Из московских аэропортов один за другим поднимаются десятки самолетов. В полетных листах их экипажей — названия городов нашей великой Родины. Столица связана воздушным путем с 200 городами Советского Союза, со всеми крупными новостройками пятилетки Сибири, Дальнего Востока, Казахстана и других районов. Свыше 500 рейсов ежедневно выполняется из Москвы.

Приведу лишь некоторые цифры. Они, думается, красноречивее слов. Так, за три года нынешней пятилетки, из столицы улетело на самолетах на 8,2 миллиона человек больше, чем за этот же период предыдущей пятилетки. А в этом году предстоит отправить из Москвы более 12 миллионов пассажиров и 124,5 тысячи тонн грузов. На долю Московского авиационного узла — главного в нашей стране — приходится более десяти процентов всех пассажирских перевозок Аэрофлота.

Аэрофлот — важная составная часть единой транспортной системы страны. Доля его в суммарных междугородных пассажирских перевозках железнодорожным и воздушным транспортом составляет около сорока процентов.

В последние годы наблюдается особенно ускоренный рост воздушных перевозок пассажиров. Новая техника позволила открыть ряд беспосадочных трасс, среди которых самая протяженная в нашей стране магистраль Москва — Петропавловск-Камчатский. Расширяется применение авиации в комплексном освоении районов Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера, совершенствуется организация перевозок.

В четвертом году пятилетки, скажем, с вводом более скоростной авиационной техники произошли качественные изменения на ряде маршрутов. Так, выигрыв более чем в час получили пассажиры в связи с выходом на трассы Москва — Омск и Москва — Фергана лайнера Ту-154. На воздушных дорогах, связывающих столицу со Ждановом и Балхашом, самолет Ил-18 заменен Ту-134. И подобных изменений в расписании много.

К концу нынешней пятилетки почти 75 процентов перевозок возьмут на свои «плечи» Ил-62, Ту-154, Ту-134 и самолет-аэробус Ил-86.

Партия ставит перед нами, работниками гражданской авиации, как и перед всеми советскими тружениками, важнейшую задачу — усилить

борьбу за эффективность и качество работы.

Одно из главных обязательств работников Аэрофлота в четвертом году пятилетки — это сделать обслуживание пассажиров образцом, эталоном для всех других видов транспорта. Такая задача поставлена впервые.

Широко внедряются новые формы обслуживания. В этом году, например, около четверти миллиона москвичей еще до вылета по 110 направлениям смогут приобрести обратные билеты. Подобная продажа организована и для жителей Крайнего Севера и Дальнего Востока, обычно в августе возвращающихся с отдыха через столицу.

Курс на эффективность неотделим от ускорения научно-технического прогресса. В Аэрофлоте широко используются достижения современной науки и техники. Уже седьмой год действует автоматизированная система продажи билетов «Сирены». В ее памяти содержится информация о расписании рейсов, типах самолетов, выполняющих рейс, наличии свободных мест и о многом другом. Сейчас проводится модернизация центра обработки данных — действующие ЭВМ заменяются на более совершенную электронно-вычислительную технику. Напомним, память «Сирены» рассчитана на продажу билетов на самолеты, вмещающие не более 200 человек. А как же быть с аэробусом Ил-86, который уже в нынешней пятилетке начнет свою трудовую деятельность на воздушных дорогах? Ведь в нем размещаются 350 пассажиров. В связи с этим в работу «Сирены» вносятся существенные изменения.

Ныне ученые совместно со специалистами Главного вычислительного центра гражданской авиации и Главного агентства воздушных сообщений проектируют общесоюзную автоматизированную систему продажи билетов и бронирования мест, которая в ряду автоматизированных систем получила условное название АСУ-5. Она даст в перспективе возможность продавать билеты с помощью автомата в любом пункте страны и по любым направлениям, вплоть до путешествия с пересадками.

Что же собой представляет АСУ-5? Предполагается, что она будет состоять из ряда зональных подсистем, границы которых совпадают в основном с границами управления гражданской авиации. Зональным подси-

стемам предстоит управлять продажей билетов и бронированием мест на рейсы, начинающиеся в аэропортах зоны и выполняемые как на ее территории, так и за ее пределами. Наряду с этими подсистемами планируется создать периферийные центры.

Важное звено АСУ-5 — информационная подсистема. Она состоит из средств передачи информации и видеотерминальных комплексов, установленных в кассах, службах транзита и других технологических подразделениях. Задача этой подсистемы — обеспечить связь внутри всей АСУ-5, совместимость и взаимодействие как всех ее технических средств, так и их программного обеспечения.

Кроме продажи билетов, бронирования мест транзитным пассажирам, контроля за их продвижением, выдачи необходимой информации задача АСУ-5 заключается в том, чтобы собирать и обрабатывать статистические данные по всем производимым операциям, вести оперативный учет хода выполнения плана, что должно облегчить управление перевозками, а в отдельных случаях и принятие решений самой системой. В этом отличие АСУ-5 от «Сирены», которая сама не принимает решений, а лишь дает советы.

АСУ-5 способна при необходимости выбрать кратчайший путь до пункта назначения или предложить несколько вариантов маршрута. В системе предусмотрено несколько программ, повышающих комфортность обслуживания. Она, например, оставит за вами билет на некоторое время, если вы забыли дома паспорт или деньги, «придержит» на обусловленный срок заказанный билет и продаст его лишь тогда, когда вы в этот срок не явитесь, и так далее.

АСУ-5 явится фактором, который определит не только ближайшую, но и более далекую перспективу развития авиационных перевозок, в том числе, разумеется, и дальнейшее увеличение отправок пассажиров из столичного аэроузла.

Создаваемый московский центр новой системы рассчитан на обслуживание 20 миллионов пассажиров в год. Этот центр, который должен войти в строй в начале следующей пятилетки, придет на смену «Сирене» и значительно расширит наши возможности, послужит опытным «полигоном» для отработки технических, программных и технологических решений для внедрения крупных и средних зональных центров других аэроузлов страны.

Автоматика — автоматикой, но есть и другие резервы более эффективной нашей работы, повышения качества обслуживания воздушных путешественников. Очевидно, что резервы роста перевозок на дальние расстояния практически исчерпаны. В города Средней Азии, Дальнего Востока и Крайнего Севера предпочитают летать на самолетах. А вот на авиалиниях протяженностью до двух с половиной тысяч километров мы уступаем железнодорожникам. В Сочи и Симферополь, скажем, железнодорожники пустили дополнительные поезда, и это облегчает приобретение билетов. А пассажир на этот фактор реагирует чутко. Так что и нам надо кое-какие поправки внести. Требуется совершенствовать транзитные перевозки, затрагивающие интересы очень широкого круга советских людей. В прошлом году, например, мы организовали 2918 дополнительных рейсов и отправили из Москвы свыше 200 тысяч пассажиров.

Роль Аэрофлота в экономике страны все более возрастает. Это обязывает нас работать еще лучше, еще эффективнее. Гражданские авиаторы преисполнены решимости успешно выполнить поставленные перед ними задачи, добиться новых успехов.

★★★

Все оживленнее становится на клубных аэродромах. Парашютисты, как и все авиационные спортсмены оборонного Общества, напряженно готовятся к финальным стартам Спартакиады: идут наземные занятия, тренировочные прыжки...

В спартакиадном году крайне важно закрепить достигнутое, взять новые рубежи. Истекший сезон принес немало радостей. Взять хотя бы подготовку молодежи к службе в армии. Она стала более качественной. Многие юноши-призывники, пройдя начальное обучение в клубах ДОСААФ, совершившие прыжки с парашютом, решили навсегда связать свою жизнь с армией, Воздушно-десантными войсками. Среди призывников тысячи парашютистов-разрядников. С каждым годом их становится все больше и больше. Лучшими коллективами по подготовке молодежи к армейской службе признаны Брянский, Симферопольский и 3-й Московский городской аэроклубы ДОСААФ. За высокие показатели в социалистическом соревновании коллектив Брянского авиаспортивного клуба (начальник В. Горбачев, командир звена В. Никифоров) награжден переходящим Красным

погодные условия и можно тренироваться круглый год, мало перворазрядников, кандидатов в мастера спорта, уже не говоря о мастерах спорта? Здесь порой даже трудно набрать спортсменов в команду, которая могла бы достойно выступать на соревнованиях, защищать спортивную честь своего клуба, республики. Как правило, представители этих республик замыкают турнирную таблицу на всесоюзных стартах. Причина в том, что работники клубов трудятся без огонька, энтузиазма. Клубы не связаны с первичными организациями ДОСААФ, не думают о росте общественных инструкторов — основных своих помощников, о расширении сети парашютных кружков.

А как идет подготовка парашютистов? Сделал спортсмен прыжок и ладно... Но главное, как выполнил этот прыжок и весь комплекс, как работал под куполом, приближаясь к цели...

Серьезное препятствие для успешного развития спорта — отсутствие надлежащей материально-технической базы. До сих пор не созданы нормальные условия для занятий в Курском, Липецком, Великолукском,

были обнаружены также случаи небрежной укладки парашютов, превышение времени задержки в раскрытии купола.

Есть клубы, где еще плохо поставлена политико-воспитательная работа со спортсменами. Например, Кишиневский аэроклуб даже ее не планирует. И не удивительно, что клуб по различным нарушениям в числе... первых.

Наличие негативных сторон в деятельности парашютных звеньев — результат бесконтрольности со стороны комитетов ДОСААФ, невыполнения ими требований постановления бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР от 22 февраля 1976 года «О мерах по повышению качества работы парашютных подразделений и авиационных организаций ДОСААФ».

Сейчас подготовка парашютистов в авиаспортивных клубах оборонного Общества в полном разгаре. Впереди — финальные старты VII летней Спартакиады народов СССР.

В связи с тем, что определить сильнейшего парашютиста становится все труднее и труднее (значительно возросли результаты в отдельных упражнениях), — увеличено количество

МЕРОЙ ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ

знаменем Командующего Воздушно-десантными войсками.

Множатся ряды высококвалифицированных парашютистов в аэроклубах, например, в 3-м Московском, Казанском, Барнаульском, Ворошиловградском и Симферопольском. Здесь выращены перворазрядники, кандидаты в мастера и мастера спорта. Следует сказать добрые слова в адрес тренеров — заслуженных мастеров спорта А. Хмельницкой и Л. Ереминой, мастера спорта В. Горбунова, которые отдают свои силы, умение воспитанию спортсменов высокого класса.

О размахе спортивной работы можно судить по масштабу спартакиадных соревнований: в 1978 году в организациях ДОСААФ их было проведено свыше 800, они привлекли более четырех тысяч участников.

Наша парашютная дружина успешно выступала на всех международных встречах. Внесены существенные поправки в таблицу мировых достижений. Сейчас парашютистам Советского Союза принадлежит 25 рекордов из 36 зарегистрированных Международной авиационной федерацией.

Истекший сезон, к сожалению, обнаружил в работе парашютных звеньев и существенные недостатки, мешающие поднять парашютный спорт на более высокую ступень. На них следует остановиться подробнее.

На протяжении ряда лет плохо готовятся спортсмены высших разрядов в Туркмени, Таджикистане, Киргизии, Азербайджане, Грузии, Латвии, не все благополучно в Вологодском и Ессентукском авиаспортивных клубах. Снизил темп роста разрядников и клуб Московского авиационного института.

Почему же в республиках Средней Азии, Закавказья, где великолепные

Харьковском, Гомельском авиационных клубах ДОСААФ. И не случайно в этих коллективах серьезные упущения, нарушения правил безопасности полетов.

Вызывают тревогу все еще имеющиеся предпосылки к происшествиям при прыжке по вине инструкторов. Они порождаются прежде всего плохой организацией тренировок, недисциплинированностью, отсутствием бдительности и чувства ответственности. Так скажем, из-за халатного отношения выпускающего в самолете инструктора-летчика Аникеева в Пермском авиаспортивном клубе спортсмену начального обучения пришлось приземлиться на запасном парашюте. В Омске выпускающий инструктор не обнаружил у парашютистки Голихметовой неправильно смонтированную вытяжную веревку, в результате девушка повисла за самолетом и лишь случайно прыжок не закончился тяжелым происшествием. Подобное можно полностью изжить, но для этого необходимо резко повысить ответственность, качество организации прыжков, улучшить состояние учебной базы и постоянно ее совершенствовать.

Дисциплина — одно из главных требований, обеспечивающих безопасность полетов. Но среди спортсменов, а иногда и инструкторов есть и такие, которые нарушают предполетный режим. За приход на старт в нетрезвом виде отстранен от полетов на шесть месяцев инструктор-летчик-парашютист Усть-Каменогорского авиаспортивного клуба А. Прудаев. Командир звена этого же клуба В. Задорожный грубо нарушил летную дисциплину — начал прыжки без руководителя полетов. Из-за недисциплинированности пять спортсменов получили травмы, двое приземлились на препятст-

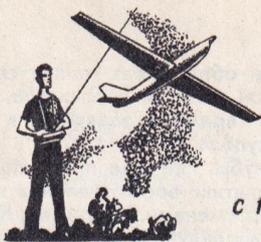
вьях на соревнованиях. Это требует роста объема тренировок. Впервые в программу Спартакиады включены прыжки по групповой акробатике. Перед тем, как приступить к тренировкам в воздухе, следует много поработать на земле: детально изучить методы схождения, мягкой стыковки — все, что касается безопасности прыжков. Крайне важно тщательно готовиться к каждому летному дню, полету, прыжку.

★★★

В преддверии финальных стартов Спартакиады руководители клубов и комитетов ДОСААФ призваны шире привлекать молодежь к занятиям парашютным спортом, создать все условия для плодотворных и качественных тренировок, которые бы помогли спортсменам повысить мастерство, добиться высоких результатов на спартакиадных соревнованиях.

А. ГУСЬКОВ,
начальник отдела
парашютной подготовки и спорта
ЦК ДОСААФ СССР





Беседа
с председателем
Федерации
авиационного
спорта СССР
Г. С. Титовым.

рации по семи видам авиационного спорта и космонавтике. Кстати сказать, две из них — космонавтики и дельтапланизма — образованы совсем недавно.

Задачи федерации многогранны, они заключаются в том, чтобы воспитывать спортсменов в духе высоких принципов морального кодекса строителей коммунизма, всемерно пропагандировать авиационный спорт и содействовать развитию его видов в стране, добиваться повышения мастерства совет-

— Федерация решила в нынешнем году принять участие во многих чемпионатах и соревнованиях. Готовятся команды, тренируются спортсмены, и очень скоро мы будем «болеть» за наших мастеров. О всех соревнованиях рассказать сложно, укажу лишь на наиболее интересные. В июне в Венгрии наша команда примет участие в международных соревнованиях летчиков социалистических стран по высшему пилотажу.

Нашим парашютистам предстоит от-

СПОРТ ОТВА

Как сообщалось в «Крыльях Родины», председателем Федерации авиационного спорта СССР избран летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации Г. С. Титов. В связи с этим в его адрес из Международной авиационной федерации (ФАИ) от ее президента пришло письмо следующего содержания: «...Мы с удовольствием узнали о Вашем недавнем избрании на пост президента Федерации авиационного спорта СССР. Разрешите мне послать Вам мои самые теплые поздравления по случаю этого избрания и выразить надежду, в чем все мы уверены, что наша совместная работа даст нам возможность продолжать прогресс по достижению целей, как Вашей федерации, так и ФАИ. С наилучшими пожеланиями искренне Ваш Десмонд Келли, президент ФАИ, Париж».

☆☆☆

Корреспондент «Крыльев Родины» встретился с Г. С. Титовым, поздравил его от имени читателей с избранием председателем Федерации авиационного спорта СССР и попросил ответить на ряд вопросов. Публикуем запись беседы.

Герман Степанович, расскажите, пожалуйста, о структуре и задачах федерации.

— Федерация авиационного спорта СССР (ФАС СССР) имеет свою замечательную историю и, я бы сказал, предысторию. Еще на заре авиации в 1905 году родилась Международная авиационная Федерация — ФАИ. Она в те годы организовывала состязания авиаторов, регистрировала их достижения. В начале нынешнего века многие русские летчики многократно демонстрировали свое высокое мастерство, и их рекорды фиксировала ФАИ. В эту организацию Страна Советов, обретшая в тридцатых годах могучие крылья, вступила в 1936 году и с тех пор участвует в ее работе через ФАС СССР. Мы объединяем ныне феде-

ских спортсменов и на этой основе содействовать завоеванию ими мировых первенств и рекордов, расширять международные связи, пропагандируя идеи мира и дружбы между спортсменами.

Федерация на своих пленумах избирает бюро, которое на заседаниях, проводимых раз в три месяца, решает все вопросы, связанные с текущими и перспективными задачами. Хочу подчеркнуть, что главное, конечно, не заседания и пленумы, а живая организаторская работа по всем направлениям многогранной деятельности Общества.

Федерация ведет работу по регистрации авиационных рекордов. Как выглядит таблица мировых рекордов, каков в нее вклад советских спортсменов?

— Вклад советских спортсменов в таблицу мировых рекордов и в довоенные годы и сейчас является весьма весомым. На 1 января 1979 года наши соотечественники установили 277 мировых рекордов из общего количества 706, т. е. почти 40 процентов. Цифра весьма убедительная, но должен сказать, что за последнее время мы по некоторым видам авиационного спорта несколько ослабили работу, связанную с установлением рекордов. Судите сами по следующим показателям. За нашей страной значатся по самолетному спорту из 403 рекордов — 186; по вертолетному из 91 рекорда — 33; по планерному из 39 только 5; по парашютному из 36 достижений — 25; по авиамodelьному из 77 рекордов — 18 и, наконец, по космическим из 63—25. Нашими основными соперниками в этой области являются американские спортсмены. Необходимо отметить серьезные успехи авиационных спортсменов стран социалистического содружества, и мы искренне приветствуем их достижения. Наша задача заключается в том, чтобы настойчиво заниматься выращиванием мастеров высокого класса во всех видах авиационного спорта на основе его массовости, всемерно содействовать созданию более совершенной спортивной техники, научно разрабатывать новые способы и методы ее эксплуатации, словом, совершенствовать все компоненты, которые определяют в конечном счете рекорды в авиации и космонавтике.

На марше — год 79-й. Какие международные встречи будут, на ваш взгляд, наиболее интересными?

стаивать честь советского спорта на многих международных встречах. Во Франции в августе состоится 3-й чемпионат мира по акробатике. Спортсмены социалистических стран встретятся у нас на соревнованиях по многоборью. В июне в небе солнечной Болгарии состоятся кубковые встречи-мемориалы, в Польше также будут проведены международные соревнования команд социалистических стран. В августе парашютисты Бурятской автономной советской социалистической республики встретятся со спортсменами Монгольской Народной Республики. Эта встреча в рамках братского сотрудничества будет способствовать укреплению дружбы со спортсменами Монголии.

Планеристов социалистических стран ждут соревнования в конце июня в Чехословакии, в середине июля — в Германской Демократической Республике, а в октябре — будут соревнования у нас в высотных полетах.

Много мероприятий намечено провести авиамodelистам. В Бельгии в июле им предстоит соревноваться по кордовым моделям. Авиамodelисты социалистических стран еще в мае проведут международные соревнования по свободнолетающим моделям. В июне в Симферополе кордовики примут участие в международных соревнованиях. В июле в Чехословакии спортсменам предстоит провести международную встречу по радиоуправляемым пилотажным моделям, в августе в Корейской Народно-Демократической Республике проверят свое мастерство строители радиоуправляемых и свободнолетающих моделей. В Болгарии в сентябре пройдут две встречи — международные соревнования по кордовым моделям на кубок «София» и по моделям ракет.

Как видим, чемпионатов и соревнований намечено много. Будем надеяться, что наши спортсмены покажут хорошие результаты и оправдают надежды болельщиков, еще выше поднимут спортивную славу нашей Отчизны.

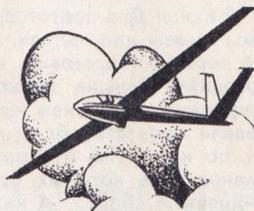
В прошлом наши спортсмены отказывались участвовать в международных встречах, где с разрешения руководства ФАИ допускались команды стран капиталистических режимов, например, ЮАР. Будут ли допускаться представители этих стран в этом году?

— Мировая спортивная общественность всегда возмущается тем, что на

международные соревнования, и не только по авиационным видам, допускаются команды стран расистских режимов. В прошлом от нашей Федерации в ФАИ поступали протесты с требованием исключить из числа участников, в частности, команду ЮАР. Однако, руководство ФАИ принимало решения в пользу команды ЮАР, что, естественно, лишало наших спортсменов возможности участия в таких чемпионатах. В этом году мы вновь поставили вопрос о раси-

та стали летчики-космонавты СССР. Федерацию парашютного спорта возглавляет летчик-космонавт СССР В. В. Горбатов; вертолетного — Е. И. Хрунов, космонавтики — А. В. Филипченко. Что мне бы хотелось сказать по этому поводу? С авиационным спортом большинство летчиков-космонавтов сроднилось, можно сказать, с детских лет. Мечтая о небе, мастерили модели самолетов, повзрослев, шли в аэроклубы оборонного Общества, где получили путевку в небо.

ЖНЫХ



стах в повестку дня заседания ФАИ, в итоге пока принято решение о создании комиссии для изучения, казалось бы, вполне ясного вопроса, чтобы на очередном заседании принять решение. Мы будем упорно добиваться решительного и безоговорочного исключения команды расистов из мировых чемпионатов, хотя, повторю, этот вопрос решается очень трудно.

В последнее время ряд федераций авиационных видов спорта возглавили летчики-космонавты. Как вы оцениваете этот факт!

— Да, действительно, председателями трех из семи видов авиационного спор-

Вот примеры. Юрий Алексеевич Гагарин, будучи студентом техникума, стал курсантом аэроклуба, а затем шагнул в военную авиацию, а из авиационного полка пришел в Звездный городок в память для нас 1960 году — почти двадцать лет назад. Подобный путь — у Павла Поповича, Валерия Быковского и других космонавтов. Следовательно, с авиационным спортом мы сроднились на всю жизнь и вполне закономерно, что летчики-космонавты ныне возглавляют федерации этого замечательного вида спорта. Важно, чтобы их приход на посты председателей федераций был подкреплен делом, чтобы он вызвал новый подъем активности и эффективности спортивной работы во всех отношениях — и в

области массовости и в области повышения качества авиационного спорта. Хочется пожелать успехов в работе также и председателям других федераций: самолетного спорта — Александру Филипповичу Коссу; планерного — Ивану Александровичу Ковалеву; авиамодельного — Александру Федоровичу Метелкину; дельтапланерного — Евгению Никитовичу Елизарову. Первейшая забота федераций — создание актива из числа настоящих энтузиастов спорта крылатых, людей, знающих дело, широко мыслящих, видящих контуры завтрашнего дня.

Выходит на финишную прямую VII летняя Спартакиада. Какова роль Федерации в этом большом мероприятии!

— Если ответить в двух словах, то можно сказать так: большая, ответственная. Для Федерации — проведение Спартакиады является первоочередной задачей. Многие уже сделано, но многое еще предстоит осуществить в области широкой пропаганды этого важнейшего мероприятия в спортивной жизни страны, а также в решении конкретных вопросов — выборе мест соревнований, подборе судей, установлении тесных контактов с местными комитетами ДОСААФ и многое другое. Финалы Спартакиады — это праздник советского спорта и, конечно, он должен быть расцвечен новыми рекордами как по массовости участников, так и по новым достижениям мастеров. Мы надеемся, что так оно и будет в действительности, что к Олимпиаде-80 наши спортсмены выдержат хороший предолимпийский экзамен.

Ваш любимый вид спорта!

— Вопрос сложный, однозначно ответить на него нельзя. И вот почему. Каждый человек, на мой взгляд, должен быть разносторонним спортсменом, а значит и его симпатии не должны быть отданы какому-то одному и только одному виду спорта. Надо познавать секреты и прелести разных видов спорта, по возможности заниматься ими, ибо каждый из них дополняет друг друга и это дает в конечном счете свои результаты. К примеру, парашютист должен быть силен физически, ему нельзя, скажем, отрываться занятия легкой атлетикой от тяжелой, ему надо быть и гимнастом и пловцом, словом, разносторонне развитым спортсменом.

А все-таки!

— Люблю хоккей, волейбол, бадминтон. В свое время не читал парашютизм, но в процессе подготовки к космическому полету прошел специальный курс в этой области и по достоинству оценил этот эмоциональный вид авиационного спорта.

Ваши пожелания читателям журнала!

— Хочу, чтобы читатели всегда с интересом ждали очередной номер журнала «Крылья Родины», чтобы находили в нем вдохновение для трудовых свершений на финише десятой пятилетки и радовали всех нас высоким мастерством и массой, новыми рекордами.



Председатель Федерации авиационного спорта СССР летчик-космонавт, Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Г. С. Титов вручает диплом ФАИ и медаль Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР мастеру спорта Гургену Карапетяну за установление мирового рекорда на вертолете А-10.



СИБИРСКАЯ ЗОНА: РАЗМЫШЛЕНИЯ, ВПЕЧАТЛЕНИЯ, НАДЕЖДЫ

На страницах журнала поговорим серьезно о состоянии парашютного спорта в зоне Сибири и Дальнего Востока. В этом назрела необходимость, поскольку итоги последних зональных соревнований показывают, что результаты спортсменов наших клубов значительно отстают от показателей ведущих парашютистов страны.

Зона в 1978 году объединяла 10 команд из Барнаула, Хабаровска, Новосибирска, Томска, Иркутска, Кемерово, Читы, Красноярска, Улан-Удэ, Братска. Несмотря на строго ограниченное количество участников розыгрыша личного первенства (2 спортсмена), клубы привозят их гораздо больше. Объясняется это тем, что на огромной территории от Новосибирска до Владивостока организованы практически только одни официальные соревнования, на которых можно выполнить разрядные нормативы. Правда, в последние годы проводятся соревнования на кубок Дальнего Востока в Хабаровске, кубок Плотникова в Барнауле, но по ряду причин, далеко не все команды приезжают на эти встречи. Для подавляющего большинства спортсменов ДОСААФ зональные соревнования — единственная возможность для подведения итогов спортивного года. Но настаивают на результатах. Достаточно сказать, что ни один спортсмен на наших зональных соревнованиях не выполнил норматив мастера спорта.

На примере Иркутского авиаспортклуба попробую показать, какие возможности имеют спортсмены Сибири для подготовки к зональным соревнованиям (это также типично и для команд Новосибирска, Томска, Кемерово, Красноярска, Братска, Читы, Улан-Удэ). Прыжки в клубе начинаются в январе. В это время погода не балует. В морозы мы выполняем только прыжки на точность приземления. Занятые работой с первокурсниками, допризывной молодежи, мало обращаем внимания на целенаправленную тренировку спортсменов. Другая проблема: в клубе нет новых парашютов ПО-9, кроме того, очень мало и УТ-15, годных для зимних прыжков. Приходится прыгать с устаревшими Т-4-4М, но ведь тренировки на разнотипной технике

дают только количество прыжков, а не качество. Отсюда и невысокие результаты.

Первые сборы проводятся в марте (10 дней). Все еще холодно, земля покрыта льдом. Каждый спортсмен выполняет примерно 30—40 прыжков, из них с задержкой раскрытия парашюта около 15. Результаты, как правило, низкие. В апреле, мае прыжков нет: в наших краях распутица, весенние ветры. Снова приступаем к летной работе 25—30 мая. Начало же зональных соревнований 1979 года — 12 июня! Для подготовки спортсменов мы имеем две недели. Можно ли за такой период подготовить команду к соревнованиям? Раньше зональные старты планировались на конец июня, и клубы успевали провести областные соревнования, по их итогам отбирали лучших спортсменов, для которых организовывали 10-дневные сборы. А как теперь?

Видимо, нужно учитывать наши проблемы, назначать соревнования позднее, чтобы эффективно использовать и без того короткий летний период. Такое планирование позволяет уже в августе прекратить тренировки со спортсменами, поскольку больше нет встреч, к которым надо готовиться.

В наших условиях за год парашютист, не пропустивший ни одного летного дня, имеет возможность выполнить 100—140 прыжков, из них 30—40 на акробатику. Достаточно ли этого при современном развитии парашютного спорта? Явно, нет. Обидно, что у нас нет тренеров по парашютному спорту. Обычно тренером назначается представитель постоянного состава, капитан команды, совмещающий прыжки с тренерской работой. И подготовка спортсменов не может быть качественной, поскольку нет ощутимого тренерского контроля за каждым прыжком. Спортсменов Сибири редко оставляют на республиканских сборах. Считается, что они дорого обходятся (проезд в обе стороны и прочие расходы). А кто подсчитает, как дорого обходится это развитию парашютного спорта в Сибири? И вот результат: после Риммы Рукосуевой и Любови Масич нет в истории Иркутского клуба новых имен рекордсменов...

Теперь о судействе на зональных соревнованиях. Два года подряд возглавляла коллегию арбитров Валентина Михайловна Селиверстова — опытный судья, человек большой души.

А как комплектуется судейская коллегия? На запросы в клубы организаторы соревнований ответа, как правило, не получают, а потому не знают, сколько приедет судей, какой квалификации. Валентина Михайловна за два года проделала большую работу, вырастила до уровня республиканской категории несколько молодых арбитров... Но... из всех присутствующих никто не участвовал в семинарах, проводимых в ЦК ДОСААФ СССР, ни один не привлекался к работе на соревнованиях более крупного масштаба. А для судьи не участвовать в соревнованиях — это дисквалификация. Именно в отсутствие хорошей учебы арбитров и кроется причина возникающих на соревнованиях неувязок и ошибок.

Все это мешает широкому развитию парашютного спорта в Сибири.

**Т. ЛЕНИЦ,
судья республиканской категории**

Иркутск

Многие читатели, спортсмены-парашютисты обращаются в редакцию с просьбой дать на страницах журнала советы, как укрепить вестибулярный аппарат. Редакция попросила ответить на этот вопрос кандидата педагогических наук, доцента Р. Макарова.

Организм парашютиста подвергается целому комплексу отрицательных воздействий факторов среды, из которых наибольшую значимость имеют вестибулярные расстройства, из-за чего резко усложняется пространственная ориентировка.

Вестибулярные расстройства чаще всего происходят под воздействием угловых ускорений, при кислородном голодании и увеличении высоты полета. Они могут выражаться в головокружении, нарушении пространственной ориентировки, потере координации движений, тошноте, рвоте, побледнении, холодном потоотделении. В некоторых случаях вестибулярным расстройствам сопутствует головная боль, притупление мыслительных процессов.

Существует несколько способов повышения надежности работы вестибулярного аппарата. Условно их можно разделить на две группы: пассивные (медикаментозные, вращения на кресле Барани) и активные (с использованием средств физической подготовки).

Для парашютистов особую значимость приобретают активные способы. С их помощью одновременно формируется целый комплекс психофизиологических качеств: эмоциональная устойчивость, внимание, уверенность в своих силах. При этом укрепляются здоровье и морально-волевые качества.

Ниже приводятся некоторые физические упражнения, которые помогут укрепить вестибулярную устойчивость и совершенствовать пространственную ориентировку. Их можно выполнять во время утренней зарядки или тренировок в спортивном городке.

Упр. 1. Ускоренная ходьба с выполнением круговых движений головой вправо и влево (2—3 серии по 4—8 круговых движений головой в разные стороны).

Упр. 2. Исходное положение — упор присев. 1 — выпрямляясь, подняться на носки, руки дугами вперед-вверх, посмотреть на руки; 2 — наклон вперед, голову опустить, руки назад до отказа; 3 — выпрямляясь, подняться на носки, руки дугами вперед-вверх, посмотреть на руки; 4 — снова исходное положение (выполнить 8-10 раз в быстром темпе.)

Упр. 3. Ноги на ширине плеч, руки на поясе: 1 — наклон вперед, голову повернуть вправо; 2 — наклон назад, голову повернуть влево; 3 — наклон влево, голову повернуть вправо; 4 — наклон

КАК ТРЕНИРОВАТЬ ВЕСТИБУЛЯРНЫЙ АППАРАТ



вправо, голову повернуть влево (повторить 8-10 раз в быстром темпе).

Упр. 4. Руки — на пояс, голова откинута назад. Переступая с ноги на ногу, выполнить 5—6 поворотов на 360° в правую (левую) сторону. Закончив повороты, принять положение равновесия на правой (левой) ноге, руки в стороны, глаза закрыты. Удерживать равновесие 8-10 с (повторить 2-3 раза в среднем, быстром темпе).

Упр. 5. Присесть: 1 — упор присев, голову опустить; 2 — упор лежа; 3 — упор присев; 4 — прыжок вверх с поворотом вправо на 360°; 5-8 — то же, но с поворотом в другую сторону (выполнить 10—12 раз в среднем, быстром темпе).

Упр. 6. Бег с поворотами на 360° (выполнить по 4-6 поворотов в каждую сторону, темп — средний).

Упр. 7. Ноги врозь, руки на пояс, глаза закрыты: 1 — наклон головы вперед; 2 — наклон головы назад; 3 — наклон головы влево; 4 — наклон головы вправо (повторить 10 раз в быстром темпе).

Упр. 8. Упор лежа: 1—2 — поворот на 360° вправо; 3—4 — поворот на 360° влево (6 раз).

Упр. 9. Ноги врозь, руки в стороны: 1 — наклон вперед, правая рука к левой ноге; 2 — исходное положение; 3 — наклон вперед, левая рука к правой ноге; 4 — исходное положение (10 раз в быстром темпе).

Упр. 10. Основная стойка, руки вверху: 1 — упор присев, голову опустить; 2—3 — перекач назад; 4 — снова встать, руки вытянуть вверх (повторить 6 раз в среднем темпе).

Упр. 11. Из положения стоя: 1 — упор присев; 2 — упор лежа; 3 — упор присев; 4 — встать (выполнить 10 раз в быстром темпе).

Упр. 12. Основная стойка: 1 — упор присев; 2 — упор лежа; 3—4 — поворот на 360° направо; 5—6 — поворот на 360° налево; 7 — упор присев; 8 — встать (повторить 6 раз в среднем, быстром темпе).

Упр. 13. Ноги врозь, руки за голову: вращение кругом вправо и влево (выполнить 6-8 раз в быстром темпе).

Упр. 14. Стоять лицом к стене, правая рука касается стены. Не отрывая руки от стены, выполнить 5-6 поворотов на 360° вправо. То же, но другой рукой и в другую сторону (выполнить 2 серии в среднем, быстром темпе).

Упр. 15. Согнуться, правая рука касается пола. Переступанием выполнить 6-8

поворотов в левую сторону и столько же в правую (повторить 2-3 раза в среднем, быстром темпе).

Упр. 16. Основная стойка: 1 — присесть, руки вперед; 2 — выпрямляя ноги, наклон вперед, руки до отказа назад; 3 — пружинящий наклон вперед, хлопок руками сзади ног; 4 — выпрямиться (выполнить 8-10 раз в среднем, быстром темпе).

Упр. 17. Стоять спиной к стене на расстоянии 1 м. Повороты туловища вправо и влево с касанием стены ладонями (выполнить 10-15 поворотов в каждую сторону в быстром темпе).

Упр. 18. С положения стоя: 1 — левую руку в сторону, голову повернуть влево; 2 — правую руку в сторону, голову повернуть вправо; 9 — подняться на носки, руки через стороны вверх, смотреть на руки; 4 — наклон вперед, руки через стороны вниз; 5-8 — два поворота на 360° вправо; 9-12 — два поворота на 360° влево; 13 — выпрямиться, руки через стороны вверх, смотреть на руки; 14 — упор присев; 15 — подняться, руки вверх, смотреть на руки; 16 — закрыть глаза, стоять 10 секунд, сохраняя равновесие.

В одно занятие целесообразно включать 5-6 упражнений на вестибулярную устойчивость. Каждую неделю добавлять не более 2-3 новых упражнений. Для выработки вестибулярной устойчивости необходимо проводить тренировки в течение 1,5—2 месяцев, не реже 3-х раз в неделю.

Также рекомендуется акробатика в воде в процессе плавания: 1 — кувырки вперед в группировке; 2 — кувырки назад в группировке; 3 — выполнение стойки на руках; 4 — ходьба по дну, бассейна в стойке на руках; 5 — плавание с вращением вправо и влево вокруг продольной оси; 6 — поворот способом «сальто»; 7 — плавание способом «кроль на груди» с дыханием в обе стороны; 8 — прыжки с бортика с поворотом на 180 и 360° ногами вниз; 9 — прыжки с бортика головой вниз; 10 — выполнение сальто вперед или назад с бортика или тумбочки; 11 — прыжки с вышки (3-5 м): вперед согнувшись, вперед прогнувшись, ногами вниз с поворотом на 180 и 360°, назад прогнувшись.

Акробатические занятия в воде включаются в начале и в конце основной части занятий.

Упражнения на подвижном гимнастическом колесе: катание вправо и влево,

вперед и назад, по спирали с подниманием колеса. Упражнения на стационарном гимнастическом колесе: 10 оборотов в правую и левую стороны; 10 оборотов вперед и назад.

Упражнения на батуте: прыжки с поворотами на 180 и 360°, после прыжка приземление на колени и кувырок вперед, на спину; сальто вперед или назад; после прыжка падение на спину и встать, после прыжка падение на живот и встать; поворот вокруг поперечной оси.

Акробатические упражнения: кувырки вперед в темпе (от 3 до 6-8), кувырки с закрытыми глазами (от 2 до 4-5), перевороты боком вправо (влево), кувырки назад с закрытыми и открытыми глазами.

Упражнения на лопинге необходимо выполнять с двух плоскостей вращения (расstopоренный лопинг), в одно занятие включать не более 30-40 оборотов. Количество занятий в месяц не более 8.

В качестве контрольного теста вестибулярной устойчивости и пространственной ориентировки может служить хорошо себя зарекомендовавший комплекс:

— из положения присев, два кувырка вперед с закрытыми глазами, встать, шаг влево, поворот направо, левая рука в сторону, правая вперед, стоять 3 секунды, открыть глаза.

Тест выполняется за 10 секунд. Нечеткое исполнение, нарушение нормы времени и неустойчивое положение говорят о недостаточной вестибулярной устойчивости и пространственной ориентировке.

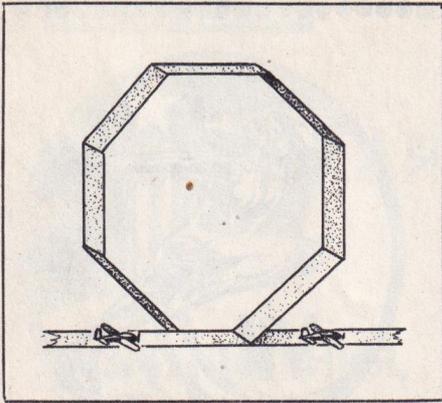
Полезны и увлекательны тренировки на «чертовом колесе», обыкновенных качелях, в танцах (особенно вальс)...

Упражнения на гимнастических колесах, батуте, лопинге и по акробатике включаются в основную часть занятий по гимнастике (отдельным видом-снарядом) или комплектуются с плаванием, кроссовой подготовкой, спортивными играми.

В занятие включается только один вид упражнений.

Начинать необходимо с более простых упражнений, потом постепенно усложнять тренировки. Систематические занятия дают хорошие результаты: исчезают вегетативные рефлексы (тошнота, рвота, расстройство равновесия), спортсмены хорошо переносят самые сложные прыжки.

Р. МАКАРОВ,
кандидат педагогических наук, доцент



За последние годы программа чемпионатов по самолетному спорту значительно усложнилась. Увеличился перечень фигур, из которых составляются пилотажные комплексы. Одна из самых сложных фигур — восьмигранная петля. При выполнении ее нужно добиться, чтобы рисунок фигуры соответствовал ее графическому изображению, представляющему правильный восьмиугольник с одинаковыми гранями и углами.

Сделать это, особенно в ветреную погоду весьма сложно.

ВОСЬМИГРАННАЯ ПЕТЛЯ

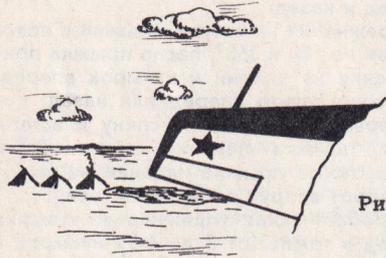


Рис. 1

В штилевых условиях полет проходит на линиях, расположенных под углами: 45° (кабрирование), 90° (восходящая вертикаль), 45° (вверх на спине), 0° (горизонтальный полет на спине), 45° (вниз на спине), 90° (вертикаль вниз), 45° (пикирование), 0° (нормальный горизонтальный полет).

При ветре более 8 м/с в величину углов вводят поправки на 5° в сторону уменьшения, если угол ставится против ветра и в сторону увеличения, если он — по ветру. Например, встречный ветер 8—10 м/с. Полет будет проходить на углах 40° , 90° , 50° , 0° , 50° , 90° , 40° , 0° . При попутном ветре той же силы устанавливаются углы: 50° , 90° , 40° , 0° , 40° , 90° , 50° , 0° .

При выполнении восьмигранной петли скорость полета уменьшается с определенным темпом от 300 км/ч в горизонтальном полете до 140 км/ч в верхней точке, после прохода которой скорость с таким же темпом начинает возрастать до 300 км/ч. Таким образом временные отрезки, в течение которых выполняются полеты на различных углах, не будут равны.

Для облегчения отсчета времени, необходимого для полета на том или ином угле (обозначения какой-либо грани петли) можно рекомендовать обычный счет. Например, на счет «раз, два» обозначается первая грань петли, на счет «раз, два, три» — вторая и т. д.

Перед тем, как приступить к выполнению фигуры, нужно проанализировать метеоусловия, представить временные интервалы, необходимые для того, чтобы создать зрительное равенство всех сторон петли и величины углов с учетом поправок на ветер.

Спортсмен устанавливает первый номинальный режим работы двигателя и на пикировании разгоняет скорость до 300 км/ч. После этого выводит самолет в горизонтальный полет. Осмотревшись (особое внимание обращает на верхнюю полусферу), намечает впереди по курсу характерный ориентир для вывода. Педали — нейтрально. Убедившись в отсутствии кренов и скольжения, приступает к выполнению восьмигранной петли.

Энергичным движением ручки управления на себя спортсмен должен установить угол набора 45° и коротким движением — от себя зафиксировать это положение самолета. Время фиксации равно двум секундам. Установка угла производится по авиагоризонту или по

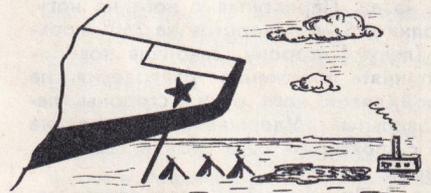


Рис. 5

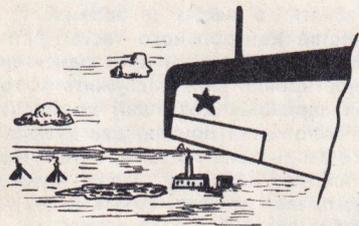


Рис. 2

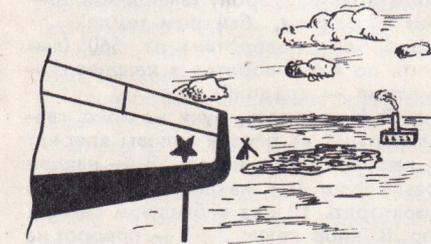


Рис. 6

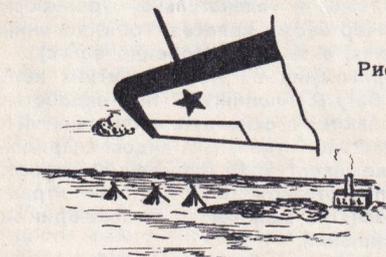


Рис. 3

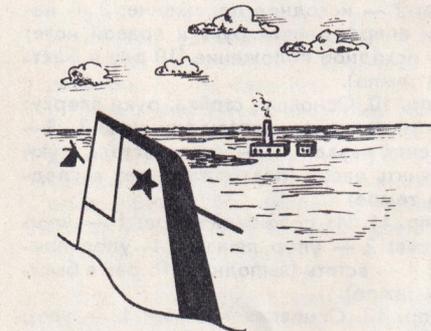


Рис. 7

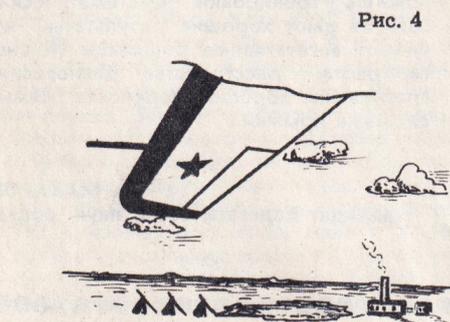


Рис. 4

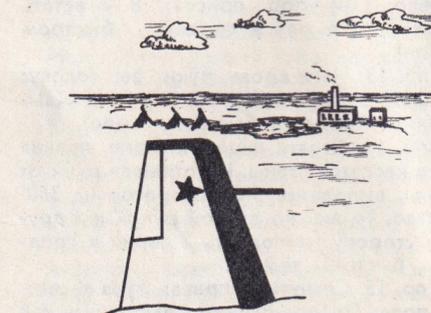


Рис. 8

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ— ПРЕЖДЕ ВСЕГО

положению консоли крыла относительно естественного горизонта. Зазор между горизонтом и консолями, расположенными под углом 45° к нему, должен быть одинаковым (рис. 1).

Через две секунды энергичным движением ручки управления на себя необходимо установить вертикаль и зафиксировать это положение. На восходящей вертикали положение консоли должно быть как показано на рис. 2. Время полета на этой линии увеличивается до 2,5 секунды, после чего устанавливается угол 45° в положении на спине (рис. 3). Наличие кренов контролируется положением консолей относительно горизонта.

Через 3,5 секунды дальнейшим движением ручки управления на себя самолет переводится в положение вверх колесами. Капот должен быть на 20—25 см выше горизонта, а левая консоль и трубка ПВД — расположиться параллельно горизонту (рис. 4). Время полета на этой линии равно четырем секундам, если самолет летит по ветру. Во время штиля и полета против ветра оно увеличивается.

Обозначив верхнюю линию петли, движением ручки на себя перевести самолет на угол пикирования 45° (на спине) и зафиксировать это положение (рис. 5). Спустя 3,5 секунды, самолет переводится на нисходящую вертикаль (рис. 6), одновременно газ прибирается на $1/3$ хода сектора. Время полета на этой линии равно времени полета на восходящей вертикали, то есть 2,5 секунды. Затем самолет переводится в угол пикирования 45° , устанавливаемый по показанию авиационного горизонта или же по положению консоли относительно горизонта (рис. 7).

Спустя 2 секунды, самолет энергично переводится в нормальный горизонтальный полет (рис. 8). Скорость на выводе равна 300 км/ч. Правильная восьмигранная петля выполняется без потери высоты.

В процессе отработки фигуры могут быть допущены характерные ошибки и отклонения. Спортсмену не всегда удается выдержать одинаковые по величине грани из-за неправильного учета силы ветра и времени, необходимого для обозначения граней. Неумение определить положение самолета относительно естественного горизонта, а также правильно взять поправку на ветер приводит к тому, что углы, заключенные между гранями, становятся различными. Вследствие недостаточно энергичной установки углов или чрезмерно малой скорости ввода самолета в фигуру (менее 270 км/ч) грани петли будут нечетко отделены одна от другой. Все эти ошибки устраняются в процессе тренировок.

Л. НЕМКОВА,
мастер спорта СССР
международного класса

В нашем клубе накоплен некоторый опыт подготовки планеристов, а также обучению безопасности полетов, и мы хотим им поделиться.

Конечно, в короткой статье невозможно охватить все вопросы. Основной упор мы сделаем на организацию учебных полетов и обеспечение их безопасности.

...Набрана новая группа. Идут теоретические занятия. И уже в этот период можно заметить, что многие курсанты не стремятся запоминать материал точно, в определенной последовательности и надолго. Здесь порой сказывается школьная привычка — лишь бы сдать экзамен. В таких случаях мы делаем отступление, даем спортсменам некоторые понятия по психологии, методике и специфике летной работы, рассказываем, как надо самостоятельно изучать тот или другой предмет. Например: беглое чтение уже знакомого материала вызывает иллюзию полного запоминания.

Сейчас существуют следующие формы подготовки к полетам: теоретическая, комплексные тренировочные занятия на авиационной технике, наземная (заблаговременная) подготовка, предварительная, предполетная, непосредственная и разбор полетов.

Очень важно, чтобы спортсмен знал назначение каждой формы, ее содержание, объем работ, последовательность и время проведения. Все это необходимо законспектировать в тетрадь подготовки к полетам. Ввести такие тетради нас заставила сама жизнь. В нее заносятся конспекты по наземной подготовке с самым подробным изложением техники выполнения всех отработываемых элементов полета, порядок радиообмена, меры безопасности, характерные ошибки, летно-тактические данные планеров и т. д. Записывается в тетрадь и предварительная подготовка, где после контроля готовности инструктор ставит свою роспись, что дисциплинирует и спортсмена и инструктора. Эти конспекты используются спортсменами при самостоятельной тренировке в кабине планера. Подробные записи разборов полетов облегчают процесс обучения, делают его более плодотворным и безопасным.

Добиваемся также, чтобы спортсмены хорошо знали летно-тактические данные летательных аппаратов, расположение оборудования и его устройство, документы, регламентирующие летную работу, умели последовательно и точно излагать пройденный материал и правильно

действовать во время работы на материальной части и в полетах.

Не последнее место в летном обучении занимает морально-психологическая подготовка спортсмена. Ей мы придаем серьезное значение. Летчик-инструктор и руководящий состав вопрос воспитания пилотов-планеристов решают комплексно, всесторонне приближают его к реальной обстановке. Ведь не секрет, что формула эмоций выражается дробью, где в знаменателе стоят объективные требования реального полета, а в числителе уровень подготовки спортсмена. И чем ближе эта дробь к единице, тем более стенические (положительные) становятся эмоции. Если же дробь уменьшается, они превращаются в астенические (отрицательные). Поэтому многолетний опыт показывает, что спортсмену надо давать посильные задания, не перегружать его сразу. Особенно это важно в начале обучения.

Инструктор-летчик у курсантов пользуется большим авторитетом. Юноши и девушки чутко воспринимают каждое его замечание, реагируют на любое действие. Учитывая специфику летного обучения, инструктор должен подходить к своим ученикам индивидуально. Ни в коем случае нельзя показывать в воздухе что-то «особенное», допускать резких движений рулями и грубой техники пилотирования, кричать на своего воспитанника и тем более оскорблять его.

Когда у спортсмена-планериста навыки в технике пилотирования приобретают достаточную прочность, например, во время отработки восьмого упражнения курса учебно-летной подготовки спортсмена-планериста-74 (КУЛП-СП-74), мы умышленно и неожиданно для курсанта создаем сложную обстановку. Как правило, делаем имитацию самоотцепки, причем вначале на траверзе посадочных знаков, потом после первого разворота, а затем до первого разворота на высоте 80—90 метров. Конечно, такие имитации производим не подряд.

Работая в экстремальных условиях (но в посильных!), спортсмен совершенствует свою эмоционально-моторную устойчивость. В этих полетах очень важен личный пример летчика-инструктора и квалифицированное руководство полетами.

Помнится такой случай, произошедший со спортсменом Мироновым. Выполнив десятый самостоятельный полет, он произвел посадку на колесо с несколькими поднятым хвостом. Планер ус-

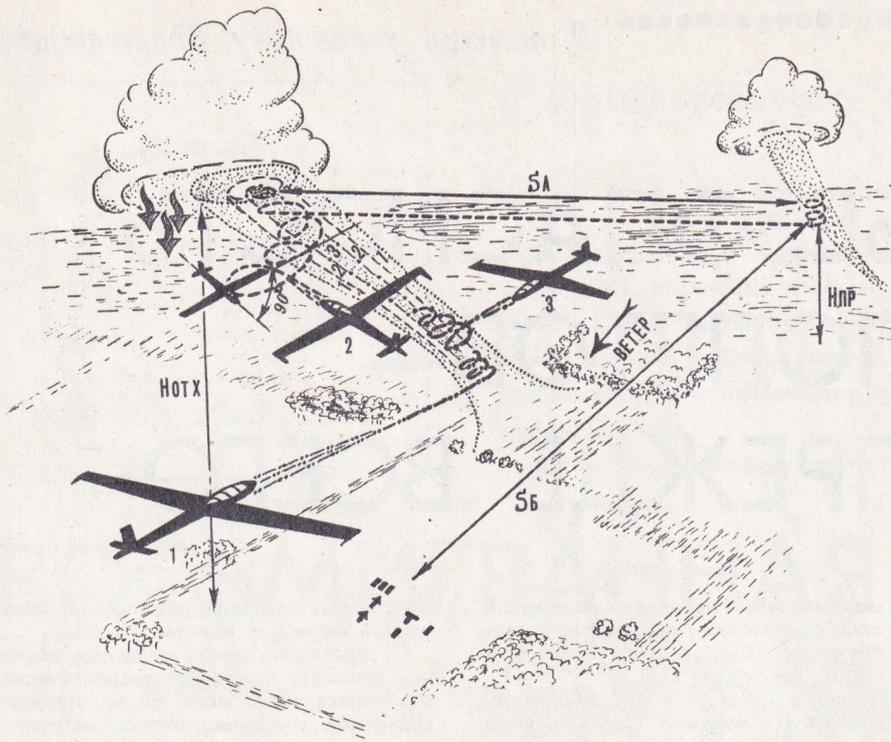


Рис. 1.

тойчиво совершал пробег. Вдруг последовала команда руководителя полетов — «Добирай ручку!». Она была подана с большим эмоциональным подъемом. Миронов среагировал мгновенно. В итоге планер отошел от земли на 2—3 м и по счастливой случайности остался цел. Неправильно поданная команда причинила двойной вред: нанесла морально-психологическую травму спортсмену и создала предпосылку к летному происшествию. Этот факт заставил нас строже относиться к руководству полетами и разъяснять спортсменам, что любое распоряжение должно выполняться с соблюдением мер безопасности полета.

Большое внимание мы обращаем на обучение парящим полетам в районе аэродрома. В этот период спортсмен учится всему, что требуется выполнять при последующих маршрутных полетах и особенно соблюдению мер безопасности.

Выработана определенная методика обучения таким полетам. Первый контрольно-вывозной полет на парение происходит в пределах часа. За это время планеристу показывается, как производится отцепка планера от самолета-буксировщика в восходящем потоке, центрирование планера в потоке в левой спирали, действия всем комплексом арматуры, находящейся в кабине.

Затем спортсмен сам пилотирует планер, а инструктор при необходимости указывает на ошибки или повторяет показ. Очередной поток намечает инструктор и показывает, как делается к нему переход. В это время поясняется спортсмену, почему выбран именно этот поток (форма облака, учет ветра, высота ухода из потока, расстояние до намеченного потока, расчет расхода высоты на переходе, положение намеченного потока относительно аэродрома). Особое внимание обращается на то, чтобы планер всегда имел высоту, гарантирующую уверенный приход на аэродром и вход в круг в установленном месте.

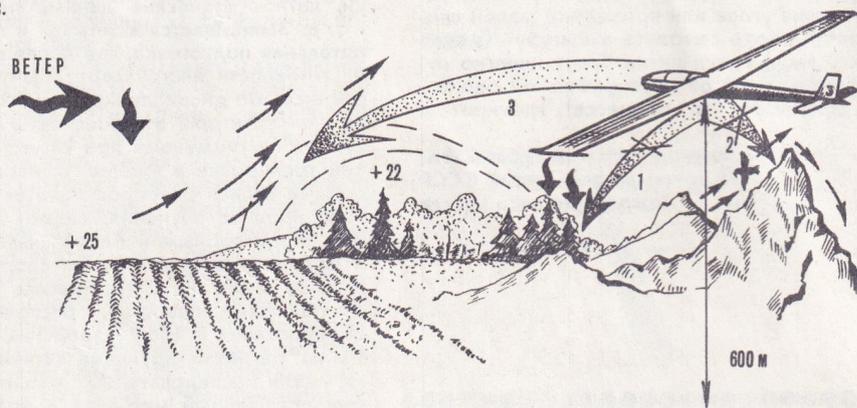
При самостоятельном пилотировании

планера в отцентрированном потоке спортсмену ставим задачу найти очередной поток и решить все связанные с этим вопросы. Выход из потока и переход осуществляет он сам. В следующем потоке, от входа до выхода из него, все делает спортсмен. А затем инструктор показывает центрирование планера в правой спирали. Во втором контрольном полете он оценивает степень усвоения показанного.

Далее идут самостоятельные тренировочные полеты. Спортсмены учатся делать переходы. Этот элемент в технике пилотирования планеристов имеет большое, а подчас и решающее значение. Он содержит свои особенности, тонкие нюансы и каждый раз требует индивидуального решения.

При переходе к очередному облаку мы рекомендуем вначале держать наиболее выгодную скорость и внимательно следить за состоянием этого облака, чтобы вовремя воспользоваться запасным вариантом. Затем направить планер к месту, где предполагается найти восходящий поток, внося поправку на его деформацию от ветра. Если планер идет с попутным ветром, восходящий поток будет находиться перед облаком рис. 1 (3),

Рис. 2.



если со встречным, то вначале встретится нисходящий поток (1), с боковым — делать упреждения против ветра (2). На подходе к облаку — осмотреться. Когда вариометр покажет максимальный подъем, ввести планер в спираль. При выполнении первой спирали, на уже установившейся скорости, по показаниям вариометра и вертикальным колебаниям капота установить место наибольшего подъема и запомнить направление на ориентир. Вторую спираль надо начинать вытягивать в момент, когда продольная ось планера будет находиться под углом 90 градусов к намеченному ориентиру. Для этого следует уменьшить крен, выждать 1—2 секунды и снова увеличить его. И так до тех пор, пока планер не встанет в центр потока. Во время набора высоты оценить воздушную и метеорологическую обстановку и наметить тактический план перехода к следующему облаку. При этом учесть такие элементы: — удаление планера от аэродрома и его высоту ($H_{отX}$), расстояние до намеченного потока (SA) и от него до аэродрома (SB) рис. 1, в какой плоскости относительно ветра будет выполняться переход и подсчитать расход высоты. Расчет должен быть такой, чтобы и при отсутствии восходящего потока, под намеченным облаком, обеспечивался уверенный приход на аэродром на высоте не менее 300 метров. Желательно очередное облако выбирать такое, чтобы оно было с наветренной стороны аэродрома и обязательно в пределах заданного сектора. Надо запомнить ориентир на земле, над которым оно находится. Затем, не доходя 100 м до основания облаков, осмотреться, убрать закрылки, поставить триммер нейтрально, разогнать планер до оптимальной скорости и вывести его из спирали на намеченный ориентир.

После того, как будут выполнены все полеты на индивидуальное парение (согласно курсу) и спортсмены почувствуют себя уверенно, начинаем готовить их к парению в группе. Перед полетами проводим самую тщательную наземную и предварительную подготовку. На занятиях и тренировках добиваемся, чтобы планеристы «вслепую» научились пользоваться всей арматурой, находящейся в кабине, одновременно держа микрофон в руке. Это нужно для того, чтобы во время полета не смотреть в кабину, не отвлекаться и быть готовым в любой момент передать по радиации необходимое сообщение.

Готовя группу к полету, наши инструкторы, с применением моделей, отрабатывают все его элементы — вход в по-

ток, где спиралют другие планеры, сохранение своего места в группе в процессе набора высоты, действия группы на случай смещения ее относительно центра потока, действия в особых случаях (вход одного из них в облако, сваливание и т. д.), выход планера из потока. Розыгрыш полета обязательно проводим с выполнением левой и правой спиралей.

В контрольном полете инструктор показывает вход в группу, как сохранять дистанцию между планерами, разность высот 200 м, 100 м и 50 м с контрольными запросами по радио у партнеров, один вход и парение ниже группы — другой выше. Далее показывает, как парить в группе в левой и правой спирали, как выходить из группы. Затем предоставляет полную самостоятельность спортсмену, чтобы выяснить степень усвоения показанного и определить объем работы к следующему полету.

Если в контрольном полете спортсмен проявил скованность, слабо усвоил какие-либо элементы, то после соответствующей подготовки на земле контрольно-показательный полет повторяется.

Мы убедились, что и в хорошую парящую погоду молодые спортсмены допускают снижение планера до малых высот. Поэтому каждый наш инструктор прививает спортсменам необходимые навыки и учит их четкой последовательности действий при потере высоты ниже 600 м. В этих случаях без суеты, но достаточно быстро следует установить экономическую скорость, определить на местности признаки ближайшего восходящего потока, его удаление, на какой высоте можно прийти к нему, учитывая силу и направление ветра, наличие в этом районе площадок, пригодных для посадки, не нарушится ли режим полетов, не лежит ли путь к предполагаемому потоку через зону сильных нисходящих потоков.

Спортсмены должны уяснить, что близость хорошей площадки гарантирует безопасность полета и сохранение дорожной части. На рис. 2 рассмотрен переход в 3-х вариантах. В точку № 1 идти нет смысла, так как на подветренной стороне встретятся только нисходящие потоки. Во 2-м варианте поток явно есть, там видна парящая птица, но нет площадок. Оптимальный вариант дает 3-е решение. В этом полете спортсмену должно быть ясно, что от точной техники пилотирования зависит очень много. Координация должна быть безукоризненной, скорость постоянной (с закрылками не ниже 75 км/ч), на малой высоте кажется, что капот опущен несколько ниже обычного, но это не должно быть причиной перетягивания ручки на себя. Встав в спираль, нельзя менять ее направления. И всегда надо знать, где находится намеченная площадка. Если выпарить не удалось, на высоте 300 м прекратить парение, выпустить шасси и совершить посадочный маневр. Пренебрежение этими правилами может привести к нежелательным результатам.

Наша практика показала, что хорошо подготовленные планеристы в парящих полетах в районе аэродрома уверенно летают и по маршрутам.

В. СЕМАКИН,
командир планерного звена,
мастер спорта СССР

Орджоникидзе

ЧИТАТЕЛЬ СПРАШИВАЕТ — РЕДАКЦИЯ ОТВЕЧАЕТ

Самолеты двухбалочной схемы

Уважаемая редакция!

Я давно интересуюсь историей авиации, ее развитием. Зная об этом, товарищи по работе нередко задают вопросы о том или ином самолете, его особенностях. Обычно я нахожу ответ, но некоторые вопросы меня ставят в тупик. В частности, я не мог ответить товарищам, строились ли в довоенные годы в нашей стране самолеты двухбалочной схемы. В книгах по авиации, которые есть у меня, я ничего о таких самолетах не нашел.

Прошу редакцию ответить на этот вопрос и опубликовать фотографии этих самолетов.

В. МАТИН, рабочий

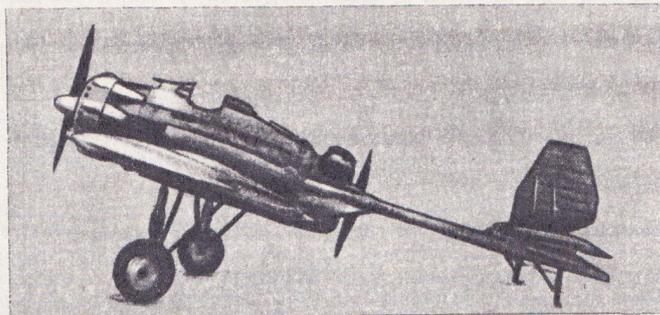
Южно-Сахалинск

В нашей стране в довоенные годы было создано несколько типов самолетов различного назначения двухбалочной схемы. Среди них оригинальной компоновкой отличался одноместный опытный истребитель И-12 (АНТ-23) «Бауманский комсомолец», построенный в первой половине тридцатых годов. Спроектированный группой работников ОКБ А. Н. Туполева под руководством инженера В. Н. Чернышева, И-12 представлял собой цельнометаллический моноплан с двумя двигателями воздушного охлаждения мощностью по 240 л. с. Спереди и сзади кабины устанавливались двигатели с тянущим и толкающим винтами. Двухлонжеронное крыло с жесткой гладкой обшивкой было неразъемным.

Хвостовые балки, в которых монтировались пушки, изготовлялись из водопроводных труб, обточенных снаружи и изнутри до диаметра 170 мм. Толщина их стенок от 1 до 3 мм. Балки крепились к лонжеронам крыла. Пирамидальное с резиновой пластинчатой амортизацией неубирающееся шасси спроектировано более высоким, чем обычно, чтобы обеспечить работу заднего воздушного винта.

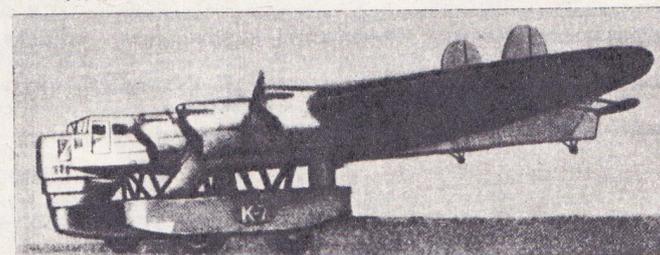
Двухбалочную схему для тяжелого бомбардировщика К-7 использовал и авиаконструктор К. А. Калинин. Первый полет этого моноплана-гиганта с семью двигателями М-34Ф мощностью по 750 л. с. состоялся в августе 1933 года. Шесть двигателей размещались в крыле, седьмой — в задней кромке центроплана. Хвостовые балки трехгранного сечения из стальных хромансильевых труб несли стабилизатор с вертикальным оперением.

В первой половине тридцатых годов К-7 являлся самым большим в мире колесным самолетом. Размах его крыла 53 м, длина 28 м, взлетный вес — 38 тонн. Под толстым крылом площадью 454 м² на двух колоннах и шестнадцати подкосах



Истребитель И-12 (АНТ-23).

Бомбардировщик К-7.



РАВНОДУШИЕ НЕТЕРПИМО

Курск — большой промышленный центр. В нем много молодежи. Коммунистическая партия и Советское правительство делают все возможное, чтобы юноши и девушки росли физически крепкими, здоровыми. Для нас — стадионы и спортивные площадки, плавательные бассейны. Есть у нас и аэроклуб, где мы можем заниматься таким дорогим видом спорта, как парашютный. Вот о нем и хотим поговорить.

Да, мы имеем в Курске достаточно самолетов Ан-2, парашютов, обеспечены обмундированием и другим необходимым снаряжением, но спортивные дела идут у нас плохо.

За последние 6 лет в аэроклубе не подготовлено ни одного мастера спорта. На зональных соревнованиях, как правило, занимаем последние места. Это и понятно, ведь мы почти к ним не готовимся. У нас нет тренера, который постоянно следил бы за нашими прыжками. Вот и получается, что мы прыгаем, набирая количество прыжков, а о качестве не может быть и речи. И прыгаем мы мало и только в идеальных условиях: при небольшом усилении ветра — 5—6 м/с — прыжки прекращаются. Зимой работа со спортсменами и вовсе не ведется. Видимо, берегут нас... Хотя мы не считаем себя слабыми: большинство парашютистов — крепкие ребята, имеющие на своем счету более ста прыжков, отслужившие в Воздушно-десантных войсках!

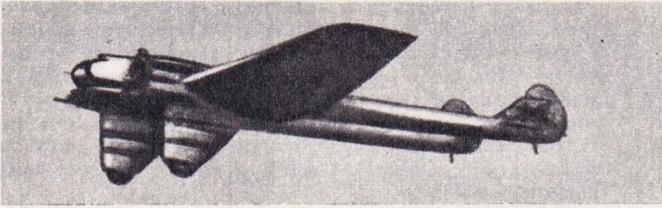
Другая форма повышения мастерства — соревнования. Но они у нас не проводятся: областные существуют только на бумаге. Нас приглашают на традиционные соревнования на кубок «Первого салюта», но областной комитет не считает нужным послать команду. Приходится ездить на эту интересную встречу за свой счет.

И еще одна проблема, которая мешает нормальным тренировкам — это то, что аэроклуб не работает по субботам и воскресеньям. Спортсмены клуба — в основном рабочие заводов, студенты, учащиеся, которые как раз свободны именно в эти дни... По всему этому получается, что мы находимся в роли пасынков у руководства клуба. Нам не выделяют машину на поездку на аэродром, отобрали парашютный класс, в котором разместили радиолaborаторию, а в спортзале, где укладывали парашюты, теперь ремонтируют автомашины. Вот и создается впечатление, что руководители аэроклуба (начальник В. Афиногенов), обкома ДОСААФ (председатель Н. Демидов) равнодушны к нуждам спортсменов, повышению их мастерства. Но мы не можем мириться с таким положением дел. Необходимы коренные меры по улучшению подготовки парашютистов в Курской области.

Группа спортсменов-парашютистов

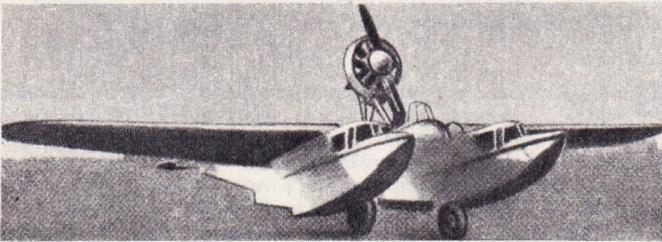
Курск

☆☆☆



Десантный самолет Г-37.

Пассажирский самолет-амфибия АСК.



крепилась большие гондолы, в которых устанавливались колеса шасси и стрелковые точки. Внутри колонн проходили трапы для входа в самолет. (В гражданском варианте в крыле можно было разместить 120 пассажирских кресел). Скорость самолета 225 км/ч, потолок — 4 тыс. м.

☆☆☆

В 1934 году в Ленинградском филиале экспериментального института Главного управления авиационной промышленности был построен специальный десантный двухбалочный самолет Г-37 (его называли также «Универсальное крыло»). Конструкторская группа инженера В. Ф. Рентеля, работавшая под общим руководством П. И. Гроховского, использовала для новой машины уже проверенное в эксплуатации крыло самолета АНТ-9 (площадь 84 м², размах 23,7 м). На нем размещались два двигателя М-17 и кабина летчика. Неубирающееся шасси закрывалось обтекателями.

Оригинальный самолет обладал хорошими летными данными. В ходе его испытаний В. П. Чкалов совершил перелет из Ленинграда в Москву за 2 часа 50 мин с близкой к рекордной для того времени средней скоростью — около 250 км/ч.

☆☆☆

По двухбалочной схеме строились машины не только с колесным шасси, но и гидросамолеты. Например, построенный в 1935 году в Ленинграде самолет АСК (амфибия северного края).

Для своего времени этот двухлодочный моноплан со свободнонесущим крылом (размах 20,8 м, площадь 66,4 м²) обладал хорошими летными данными. С одним двигателем воздушного охлаждения М-22 мощностью 480 л. с. он развивал скорость у земли до 215 км/ч. Взлетный вес — 3450 кг, практический потолок — 4100 м.

В каждой лодке было оборудовано по трехместной закрытой пассажирской кабине. Двухреданные лодки переходили в хвостовые балки, на которых крепилось горизонтальное и трехкилевое вертикальное оперение. Конструкция АСК — деревянная. Обшивка центроплана — фанерная, консолей крыла и оперения — полотняная. Во время испытаний, которые проводили летчики Б. Глаголев и П. Скарандаев, взлет и посадка выполнялись не только с воды и суши, но и со льда, при смене колесного шасси на лыжное.

В. ПЕРОВ,
доктор технических наук,
П. СТАРОСТИН

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

БИ-1



В нашей стране еще до Великой Отечественной войны разрабатывались жидкостные ракетные двигатели (ЖРД). К началу сороковых годов был создан ряд ЖРД, которые применялись на ракетах, а модифицированный экспериментальный двигатель ОРМ-65 конструкции ныне академика В. П. Глушко устанавливался на планере РП-318-1. Этот ракетоплан был создан С. П. Королевым на базе планера его же конструкции СК-9 и его можно считать первым реактивным пилотируемым летательным аппаратом в Советском Союзе. Испытывал РП-318 летчик В. Федоров.

Впервые идею и возможность создания самолета-ракеты еще в конце прошлого века выдвинул и теоретически обосновал основоположник космонавтики К. Э. Циолковский. В конце 30-х — начале 40-х годов, благодаря развитию науки и техники появилась возможность начать практическое осуществление этой идеи. Вслед за первой «реактивной ласточкой» — ракетопланом РП-318, совершившим полет в феврале 1940 года, в опытно-конструкторском бюро, возглавляемом В. Ф. Болховитиновым, весной 1941 года начали проектировать самолет под жидкостный реактивный двигатель Д-1А, который развивал тягу 1100 кг. Чрезвычайно большой расход топлива ЖРД предопределил и боевое назначение самолета — истребитель-перехватчик, действующий из положения дежурства на аэродроме. Большая тяговооруженность (отношение тяги двигателя к весу самолета) обеспечивали ему высокую скорость и скороподъемность.

Чтобы ускорить создание перехватчика, работа велась параллельно: строился и доводился, включая летные испытания, планер самолета (испытывал его в буксировочном полете без двигателя и вооружения летчик Б. Н. Кудрин), а на наземном стенде испытывалась и доводилась силовая установка. Через год после начала работы первый экземпляр истребителя-перехватчика был построен и 15 мая 1942 года летчик-испытатель капитан Григорий Яковлевич Бахчиванджи совершил на нем полет. В отчете Бахчиванджи писал: «...Работал двигатель на взлете и в воздухе нормально. Энергичное выключение его не отразилось на полете, то-есть самолет не испытывал отклонения в какую-либо сторону. Летчик испытывает торможение как на обычном самолете. Планирование и скольжение выполнял устойчиво, как и обычный самолет».

Первый, как и последующие опытные экземпляры реактивного истребителя, получившие обозначение «БИ», представлял собой самолет-ракету. Перехватчик был очень лег-

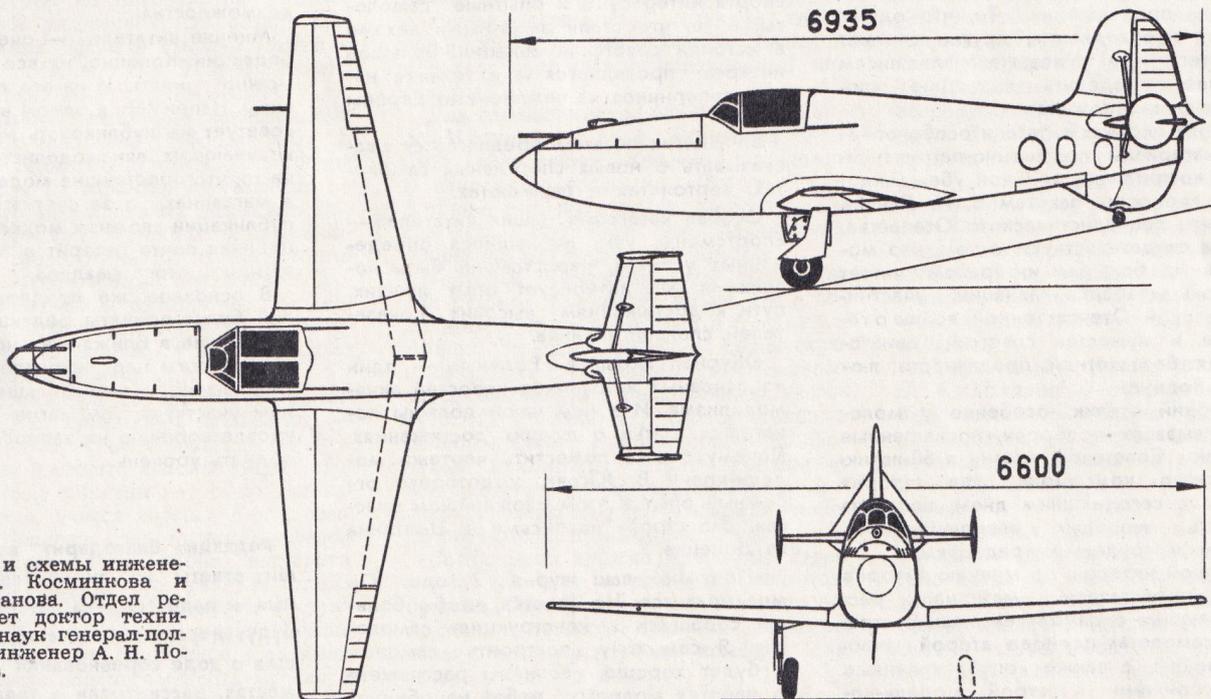
ким. Вес пустого — 805 кг, взлетный — 1650 кг. Одна из особенностей схемы БИ — шайбы, установленные на концах стабилизатора, и дополнительный киль под фюзеляжем. В конструкции широко использовались недефицитные материалы. Фюзеляж БИ, оклеенный полотном, фанерный полумонокок, выклеенный за одно целое с килем. Крыло и стабилизатор — деревянные двухлонжеронные с фанерной обшивкой. Каркас рулей, а также элероны и шайбы — дюралевые. Обшивка рулей полотняная.

Для питания двигателя использовался керосин, а окислителем служила концентрированная азотная кислота. Подача топлива и окислителя в ЖРД осуществлялась под давлением, создаваемым сжатым воздухом из специальных баллонов. Шасси консольного типа, убирающееся. Вооружение самолета состояло из двух пушек калибра 20 мм, установленных в носу самолета. Максимальная расчетная скорость БИ — 900 км/ч. Максимальная скороподъемность, полученная в ходе испытаний, почти в три раза превышала скороподъемность лучших истребителей с поршневыми двигателями. Посадочная скорость перехватчика — 148 км/ч. На одном из заводов строилась небольшая серия реактивных перехватчиков, получившая обозначение БИ-1.

Разрабатывался и строился вариант истребителя (БИ-М2) со сферическими баками для топлива, позволяющими на 30% увеличить продолжительность полета. Строился также вариант БИ, на концах крыльев которого дополнительно устанавливались два прямых воздушных реактивных двигателя (ПВРД), что должно было дать увеличение продолжительности полета в два раза. В начале 1943 года строился вариант БИ с бронированной кабиной летчика.

Испытания в воздухе в основном подтверждали расчеты конструкторов. Но 27 марта 1943 года при полете на третьем опытном экземпляре истребителя при его разгоне на высоте 2 тыс. м до скорости около 800 км/ч самолет произвольно перешел в пикирование, из которого не вышел. За героизм и самоотверженность, проявленные в воздушных боях в начале Великой Отечественной войны и при испытаниях первого самолета с ракетным двигателем, капитану Г. Я. Бахчиванджи было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Испытания БИ продолжали летчики К. А. Груздев и Б. Н. Кудрин.

Разработка, постройка и испытания различных модификаций истребителя-перехватчика БИ дала конструкторам много ценного материала, который был использован в дальнейшем при проектировании реактивных истребителей.



Текст и схемы инженеров К. Косминнова и И. Султанова. Отдел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.



СЛОВО НАШЕГО ЧИТАТЕЛЯ

В последнем прошлогоднем номере журнала редакция обратилась к читателям с просьбой сообщить, какие разделы журнала представляют наиболее интересными и полезными; какие новые разделы, рубрики целесообразно открыть и что за информацию в них публиковать.

Мы интересовались также мнением читателей об оформлении журнала, целесообразности увеличения количества материалов по истории отечественной авиации и что бы хотел видеть читатель под рубрикой «В помощь авиационному спортсмену».

И вот письма, письма, письма... Разные люди откликнулись на эту своеобразную анкету: ветераны авиации и школьники, мастера спорта, штурмующие вершины рекордов, и те, кто только начал строить свою первую, пока еще бумажную модель планера, знатоки истории авиации и ее сегодняшние пилоты, инженеры и техники. Поэтому столь различны мнения, запросы и предложения. То, что одним кажется необходимым, другие считают второстепенным. И все же анализ писем позволяет определить тенденцию, уловить основные пожелания.

В своих письмах читатели особо отмечают материалы по военно-патриотическому воспитанию, идейной убежденности и верности заветам В. И. Ленина о защите социалистического Отечества. Письма свидетельствуют о том, что молодежь с большим интересом читает рассказы ветеранов авиации, участников Великой Отечественной войны о героизме и мужестве советских авиаторов, их беззаветной преданности любимой Родине.

Широкий отклик, особенно у молодежи, вызвали подборки, посвященные 60-летию Советской Армии и 60-летию Ленинского комсомола, где история связана с сегодняшним днем, показана верность молодых революционным, боевым и трудовым традициям.

Большой интерес, по мнению авторов писем, представляют материалы, рассказывающие о самолетах нашей страны, о самолетах периода второй мировой войны, а также опубликованные под рубриками «Построй модель-копию», «Молодежи о жизни ВВС» и «Мо-

лодежи о жизни ВДВ», «В помощь авиационному спортсмену».

«За последние три года, — пишет инженер Е. Дихнов из Краснодарского края, — с помощью журнала «Крылья Родины» я заметил пополнил свою коллекцию по истории авиации. Материалы и чертежи в журнале стали более полными. Большое вам спасибо. Но хотелось, чтобы наряду с отечественными показывались и зарубежные образцы авиационной техники».

Вот строки из других писем:

«Думаю, что было бы целесообразно открыть рубрику «История развития авиации и космонавтики за рубежом» (майор-инженер В. Соколенко).

«Хотелось, чтобы в журнале появились материалы о самолетах послевоенных лет, как наших, так и зарубежных» (А. Елистратов, ученик 10-го класса, г. Волжск).

К этому мнению присоединяются и другие читатели.

Много писем пришло в редакцию от авиамodelистов.

«Рекомендую в каждом номере вести раздел, где бы давалось подробное описание летательного аппарата с фотографией, на третьей обложке помещать его чертежи в трех проекциях, а на четвертой цветные фото меньшего масштаба, чтобы можно было увидеть окраску», — предлагает помощник мастера из Шуи В. Волков.

А в письме руководителя авиамodelьного кружка, электрослесаря шахты из Молодоговардейска С. Кухтина есть такие строки: «Нужен раздел «Начинающему авиамodelисту», где бы подробно рассказывалось, как самому спроектировать и рассчитать кордовую модель. А главное — нужны чертежи. Те, которые публикуются, нас очень радуют. Только почаще бы».

Из редакционной почты видно, насколько велико желание больше узнать о нашей и зарубежной авиационной технике. И это не поверхностный интерес, а кропотливая целенаправленная работа, а составлением систематизированных каталогов, нередко с изготовлением моделей-копий. Любителей авиаспорта интересуют и опытные самолеты, и те, что стали заметными вехами в истории советской авиации. Большой интерес проявляется и к технике наших соперников на чемпионатах Европы и мира.

Во многих письмах предлагается рассказывать о новых спортивных самолетах, вертолетах и парашютах.

Особая категория наших читателей — спортсмены, уже добившиеся определенных успехов, переставшие быть новичками. Их интересует опыт лучших, пути к достижениям высоких показателей, сложная техника.

«Журнал «Крылья Родины» — один из основных источников новостей авиамodelизма. И в нем чаще должны печататься статьи о лучших достижениях. Почему бы не поместить чертежи модели-копии В. Югова, у которого огромный опыт в этом сложнейшем классе». Это строки из письма А. Центлина из Донецка.

«Получаю ваш журнал 2 года. Он мне нравится. Но хочется, чтобы больше сообщали о конструкциях самолетов. Я сам хочу построить самолет, и будет хорошо, если вы расскажете о работах молодых ребят из общественных конструкторских бюро авиаци-

онных институтов, а также о конструкторских проблемах в разработках элементов (крыло, фюзеляж и т. д.)». (С. Касеров, г. Толбухин. Болгария).

«Хотелось бы, чтобы в журнале чаще печатались статьи о любительском авиостроении, причем не только вузовском, но и любительском одиночном» (П. Боуносов, ст. Манихино, Московской области).

Многие читатели просят чаще представлять слово ведущим парашютистам, спортсменам-летчикам, планеристам, знакомить с техникой выполнения сложных комплексов и полетов.

Надо отметить, что абсолютное большинство авторов писем высказалось за расширение раздела истории советской авиации. Есть предложения систематизировать подачу этих материалов. Например, создать подразделы: военная авиация; сельскохозяйственные; пассажирские; транспортные самолеты и т. д. Предлагается рассказывать не только о самих машинах, но и о коллективах, создавших их, подчеркивать отличия.

Оформление журнала стало значительно лучше. Таково мнение почти всех, откликнувшихся на анкету журнала. Но, безусловно, есть немало путей для повышения художественного уровня. Читатели предлагают увеличить размер фотоснимков, использовать цветные обложки для печатания самолетов, чертежей и схем.

«Раньше чертежи моделей-копий, — пишет кандидат в мастера спорта, руководитель авиамodelьной лаборатории областной станции юных техников города Алмалык А. Сорокин, — печатались в середине журнала. Это очень удобно, когда представляешь их в судейскую коллегию. Причем копии желательно печатать на одной стороне листа и обязательно в масштабе».

К этому предложению присоединяется бывший летчик, инженер Института ядерной энергетики АН БССР А. Гуткович и добавляет: «Хотелось бы иметь схему раскраски. Не только внешней, но и внутренней. Из сопроводительного материала интересно было бы узнать историю создания самолета или планера, его возможности».

Мнение читателей — очень важно для редакции. Конечно, не все предложения можно принять. И на это есть свои причины. Например, в одном из писем автор советует не публиковать материалов для начинающих авиамodelистов, ссылаясь на то, что простейшие модели продаются в магазинах, а за счет этого увеличить публикации сложных моделей. Но редакционная почта говорит о большой популярности этого раздела.

В основном же предложения читателей будут приняты редакцией и найдут отражение в ближайших номерах. Процесс работы над журналом — процесс творческий, и чем больше читателей в нем участвует, тем легче найти пути к удовлетворению их запросов, еще выше поднять уровень.

Редакция благодарит всех приславших ответы на анкету «Крылья Родины» и надеется, что читатели постоянно будут держать связь с журналом, сообщая о ходе соревнований и работе на местах, рассказывая о товарищах, советую, чем и как улучшить журнал.

ИНТЕРЕСНАЯ профессия у Виктора Александровича Комарова — вместе с возглавляемой группой макетчиков он создает модели продукции, выпускаемой предприятием. Часто приходится облачать в реальную форму лишь замыслы конструкторов. Надо ли говорить, сколько требуется для этого знаний, смекалки, напряженных творческих поисков!

Кончился беспокойный трудовой день, но Виктор Александрович спешит не домой, а в клуб Метростроя, где с нетерпением ждут своего общественного руководителя члены авиамodelьного кружка.

В комнатах густо, но продуманно расставлены добротные прямоугольные столы — рабочие места авиамodelистов. У каждого свой стол, инструмент, необходимые материалы. Настрой серьезный, деловой. Знают по опыту: работа тон-

Хорошо, когда такая добрая слава о кружке идет по району!

В авиамodelьном кружке клуба Метростроя постоянно занимается двадцать ребят. Здесь и младшие школьники, и ученики старших классов, и взрослые. Опытные авиамodelисты берут шефство над новичками, показывают им, как делать нервюры, крыло, фюзеляж, регулировать и запускать модели. В то же время Виктор Александрович старается развивать у ребят чувство ответственности за дела свои и коллектива, инициативу и самостоятельность. Часто кружковцы заводят серьезные разговоры о будущем, о своих планах, обсуждают вопрос, кем быть, как стать полезными людьми.

Нелегко сложилась у Коли Семкина жизнь. Виной тому — неурядицы в семье. Паренек поделился с Виктором

№ 24, готовятся стать слесарями-сборщиками. На вопрос, что дает авиамodelьный кружок, Виктор отвечает:

— Поработаешь с моделью — и точнее становятся руки!

— Кружок научил нас творчески решать различные технические задачи, — добавляет Андрей.

Спортивные состязания — лучшая проверка качества всей предшествующей работы. Члены авиамodelьного кружка клуба Метростроя тщательно к ним готовятся. И что характерно: будущие соперники не держат тайн друг от друга, а наоборот подсказывают лучшие варианты, помогают в изготовлении моделей, делятся опытом, предостерегают от ошибок. От этого спортивная борьба становится только интересней.

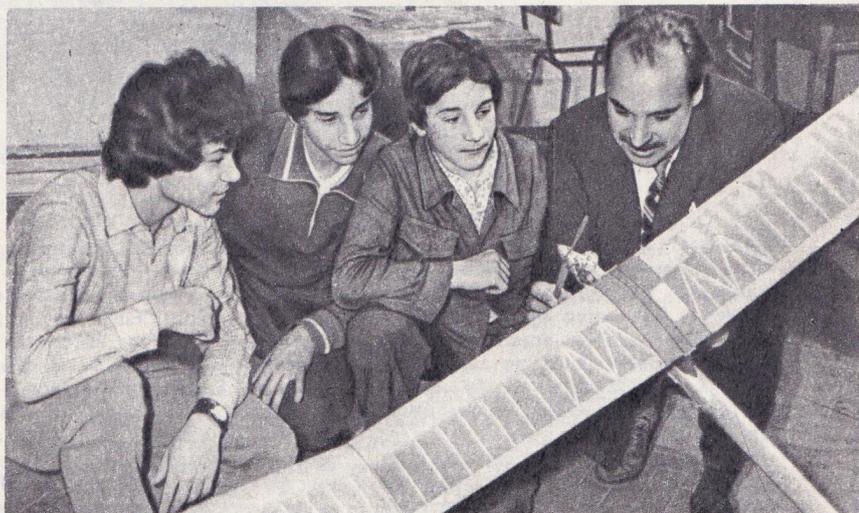
Пришла пора соревнований. Она при-

Активисты оборонного Общества

...И ТОЧНЕЕ СТАНОВЯТСЯ РУКИ

Очередное занятие давно закончилось, но задуманная беседа В. А. Комарова с Колей Семкиным, Павлом Маркиным и Игорем Горяиновым все продолжается.

Фото автора



кая, будешь часто отвлекаться — ничего толкового не получится.

— Хороший авиамodelист — это почти готовый макетчик, — говорит Виктор Александрович, связывая содержание своей работы на предприятии с авиамodelьным увлечением. Он делает широкий взмах рукой в сторону класса и любовно добавляет: — Чудеса творят. Волшебники. Иначе не назовешь!

В вихрастых, пытливых, непоседливых и вместе с тем очень трудолюбивых и упрямых ребятах Виктор Александрович видит одну из гарантий претворения в реальность самых смелых замыслов. Наверное поэтому он приобщил к авиамodelизму и своего сына Володю, который стал кандидатом в мастера спорта, хорошим макетчиком, работает на заводе в группе, соревнующейся с отцовской.

В одной из комнат к нам подошла незнакомая женщина.

— Бурмистрова Галина Петровна, инженер НИИ прикладной геофизики, — представилась она и поинтересовалась, можно ли посещать авиамodelьный кружок ее сыну. Максим — ученик четвертого класса, учится хорошо. Как и отец, Виктор Иванович, работающий шофером такси, Максим очень любит мастерить. Он много слышал от ребят, какими интересными делами они заняты в кружке. Галина Петровна дальновидно решила направить это стремление в полезное русло: пусть научится строить модели, в будущем, может быть, станет самолетостроителем!

Александровичем, попросил совета. Каким доверием должен пользоваться у ребят руководитель кружка, чтобы шли они к нему с делами, такими далекими от всех этих реек и нервюр! По-отечески бушевные беседы наставника вслили в юношу уверенность, сознание своей нужности обществу. Теперь решение принято: поступать в авиационный институт.

Для семиклассников 663-й школы Павла Маркина и Игоря Горяинова кем быть — не вопрос. Конечно, летчиками! И непременно военными. Поэтому так дотошно они знакомятся с устройством самолета, системами его управления, добросовестно трудятся в кружке.

Большим уважением пользуется ветеран кружка Владимир Тютчев. Он строил модели еще до призыва в Советскую Армию. Успешно завершив солдатскую службу, Владимир ныне студент первого курса Московского авиационного института. И, конечно же, снова посещает родной кружок: сам работает над моделью и помогает Игорю Горяинову, показывает ребятам приемы сборки модели самолета, запуска двигателя, поиска возникающих неисправностей.

Воспитанник кружка Анатолий Юров служит Отчизне в рядах Военно-Воздушных Сил. Считает, что дни, проведенные в кружке, принесли немалую пользу, многому научили, помогают ему теперь в ратном деле.

Два друга — Виктор Демин и Андрей Егоров учатся в выпускной группе ПТУ

несла немало волнений, тревог и радостей. Коля Семкин завоевал звание чемпиона Москвы по резиномоторным моделям среди школьников и принял участие в всесоюзных соревнованиях. Вместе с ним победу на столичных соревнованиях по другим видам моделей одержали Павел Маркин и Игорь Горяинов. Они тоже стали участниками следующего этапа спортивной борьбы в Новосибирске. И там все трое стали призерами. Коля занял третье место по классу резиномоторных моделей В-2, Павел — второе по классу В-1, Игорь — третье по классу планеров А-1. Анатолий Юров теперь мастер спорта международного класса — чемпион СССР 1978 года по резиномоторным моделям. Заслуги Виктора Александровича отмечены золотой медалью «Тренер чемпиона СССР».

Неутомимый руководитель кружка В. А. Комаров — общественный тренер Куйбышевского райкома ДОСААФ по авиамodelьному спорту и тренер сборной команды Москвы по свободнолетающим моделям, судья всесоюзной категории.

По средам, субботам и воскресеньям в определенные часы ребята занимают свои места за рабочими столами, чтобы скорее и как можно лучше построить модель, выполнить задание своего руководителя, чтобы подняться еще на одну ступеньку знаний и мастерства.

С. ИГНАТЬЕВ

ВETERАНЫ- АВИАМОДЕЛИСТЫ ИЗ ПЕРМИ

* 1934 год. Первое Мая. Авиамodelисты на параде. Возглавляет колонну Николай Хлебутин.



Замечательными событиями богата история отечественного авиамodelизма. Вспоминаются, например, дни, когда Общество Друзей Воздушного Флота в Перми еще в 1924 году провело соревнования по летающим моделям. В 1925 году там же состоялись первые окружные авиамodelьные соревнования.

Публикуемая фотография помогает нам ощутить пульс той героической поры, когда в нашей стране создавался воздушный флот, и своя малая авиация. Вот Николай Хлебутин во главе колонны пермских авиамodelистов на первомайской демонстрации 1934 года, его друзья несут модель самолета ТБ-3. Посмотри, наш современник, каким четким строем, чеканя шаг, идут твои предшественники, комсомольцы и молодежь тридцатых годов!

Десятилетним пареньком пришел Николай Хлебутин в авиамodelный кружок Пермского аэроклуба. А через сорок лет он, доктор технических наук, напишет, что «увлеченность авиамodelизмом в период становления авиационной промышленности в нашей стране оставила у меня глубокий след и в значительной мере определила жизненный путь, выбор специальности; авиационный институт, факультет летательных аппаратов, конструкторский дипломный проект, работа в ОКБ, научная работа в области прочности самолетов...»

Любовь к авиамodelизму была у Хлебутиных семейной традицией. Братья Михаил и Николай Хлебутины вместе начинали с постройки модели двухмоторного самолета, делали первые «летающие крылья» и со всеми кружковцами буквально до дыр зачитывали каждый номер журнала «Самолет». Михаил стремился не отстать от брата. Во время зимних авиамodelьных соревнований в 1936 году в Перми он установил всесоюзный ре-

корд — его модель планера продержалась в воздухе 22,5 минуты.

Интересен спортивный путь и Леонида Вештемова. Еще в 1936 году в Перми он, учащийся второго курса авиатехникума имени А. И. Швецова, установил всесоюзный рекорд — его резиномоторная модель пробыла в воздухе 22 минуты 35 секунд и пролетела 2030 метров. Он увлеченно конструировал двигатели. В 1937 году микродвигатель, сконструированный Вештемовым, экспонировался на Всемирной выставке в Нью-Йорке и был удостоен диплома выставки.

Участь в техникуме, Леонид одновременно окончил школу планеристов и стал инструктором. Родилась идея: построить планер-паритель. Расчеты и наброски ложатся на бумагу. Но кто бы все это проверил, дал совет? И вот бандероль отправлена к известному конструктору Олегу Константиновичу Антонову. Получен вселяющий уверенность ответ: «Строить ваш планер можно. Учтите мои замечания по профилю и компоновке рулей», — писал Олег Константинович.

Годы Отечественной войны не позволили осуществить многие смелые замыслы братьев Хлебутиных, Вештемова.

Как же сложились их судьбы?

Михаил Хлебутин стал высококвалифицированным шлифовщиком, а старший брат Николай — ученым, Леонид Александрович Вештемов — инженер, живет и работает в Рыбинске.

Еще ветеран авиамodelизма — Альберт Никифорович Ким, активно работавший в кружке с 1923 по 1930 год. Любовь к авиации и упорный труд позволили ему окончить военное авиационное училище, затем академию. С первого до последнего дня Великой Отечественной войны Альберт Никифорович находился на фронтах. И сейчас полковник-инженер А. Н. Ким трудится на одном

из предприятий Подмосквы и не прерывает связи с авиамodelизмом. В 1976 году он был почетным главным судьей пермских областных соревнований.

По стопам отца пошел и сын Альберт. Ныне он мастер спорта, руководитель авиамodelьной лаборатории клуба юных техников одного из пермских заводов. Кружковцы клуба под руководством Альберта Альбертовича Кима двенадцать раз занимали первые места на областных соревнованиях.

Более пятидесяти лет отдал малой авиации Аркадий Иванович Будрин. Еще в 1931 году он вез пермских ребят на Второй Всесоюзный слет авиамodelистов. Ветеран малой авиации и сейчас желанный гость спортсменов, судья соревнований.

С авиамodelизмом во многом связана судьба Героя Советского Союза генерал-майора авиации Геннадия Алексеевича Шадрина. Авиамodelист, планерист, воспитанник Пермского аэроклуба, стал боевым летчиком. Великую Отечественную войну Шадрин закончил командиром авиационной истребительной дивизии. На его счету 503 боевых вылета, в воздушных схватках сбил 14 самолетов и 250 раз штурмовал войска противника.

Таковы страницы истории, воссоздающие перед нами фрагменты незабываемых лет, когда наше оборонное Общество помогало стране ковать кадры авиаторов, создавать могучую авиационную державу.

К. СОКОЛОВ,
руководитель авиамodelьной
лаборатории
областной станции
юных техников,
судья республиканской
категории

Пермь

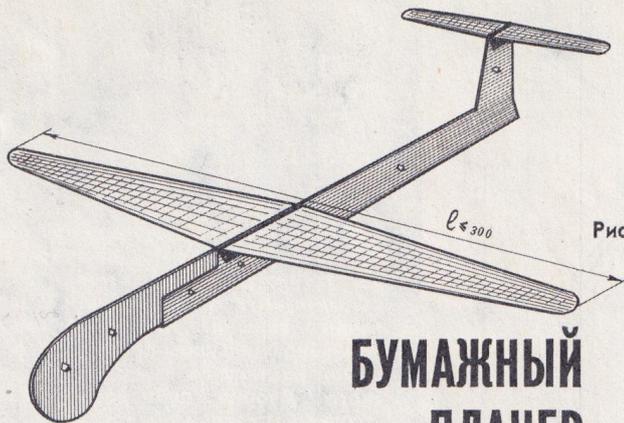


Рис. 1

БУМАЖНЫЙ ПЛАНЕР

ЭТУ МОДЕЛЬ (рис. 1) можно сделать из плотной, например, чертежной (ватманской) бумаги, размеры которой позволяют получить размах крыла до 300 мм. Перед началом разметки листа нужно проверить, в каком направлении он обладает большей жесткостью. Для этого лист берут за противоположные стороны дважды во взаимноперпендикулярных направлениях и наблюдают, когда он больше прогнется. То направление, в котором прогиб меньше, должно совпадать с размахом крыла будущей модели.

Согнув лист пополам, с учетом, что размах крыла может достигать 300 мм, размечают контуры основ-

ной заготовки, включающей крыло, фюзеляж и оперение (рис. 2). По шаблону изготавливают две балки (рис. 3), повышающие прочность модели, а также две-три носовые пластинки (рис. 4), используемые при необходимости в качестве балласта.

Контуры основной заготовки перегибают вдоль пунктирных линий. Затем вдоль фюзеляжа устанавливают балки и скрепляют с ним бумажными клиновидными заклепками (рис. 5). При наличии у планера тенденции к пикированию или кабрированию производят балансировку с помощью носовых пластинок.

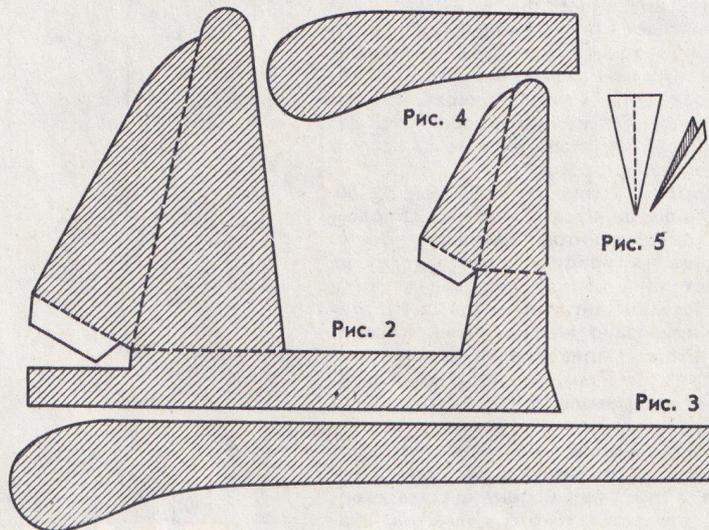
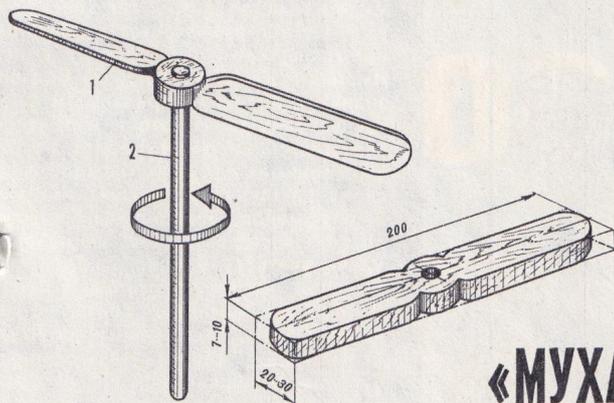


Рис. 4

Рис. 5

Рис. 2

Рис. 3



«МУХА»

«МУХОЙ» назвали модель вертолета, состоящую из воздушного винта 1 и стержня 2, на который он насажен (рис. 1). Воздушный винт — из березовой, липовой, кленовой или ольховой планки длиной не более 250 мм.

На рис. 2 показана заготовка для воздушного винта диаметром 200 мм. Рекомендуется ширину планки брать в

семь-десять раз меньше ее длины, а толщину — в три раза меньше ширины. Отверстие в планке под стержень диаметром 4 мм просверливают или прокалывают шилом. Затем хорошо заточенным ножом удаляют древесину, находящуюся за пределами контура воздушного винта, и приступают к профилированию лопастей.

Лопастей должны иметь одинаковый вес. При этом соблюдается симметрия во всех сечениях и правильная форма. Наклон сечений лопастей к их концам целесообразно постепенно уменьшать. Рекомендуется сначала их грубо обработать ножом, затем рашпилем и напильником с крупной насечкой.

Доводка делается стеклышком или напильником с мелкой насечкой. Во время выполнения этой операции проверяют уравновешенность лопастей, надевая для этого винт на проволочную ось. Окончательная отделка производится шкуркой.

Выстроганный круглый стержень, длиной примерно в 1,5 раза большей, чем диаметр винта, туго закрепляют в отверстии. Запуск «мухи» осуществляют, зажав и одновременно вращая стержень вертикально между ладонями рук. Достигнув большой скорости вращения, ладони, разжимают. Под влиянием подъемной силы, действующей на лопасти, модель взлетает.

Письмо в редакцию

ПОЧЕМУ НАС ОТЛУЧАЮТ ОТ НЕБА!

Уважаемая редакция!

Мы, студенты Саратовского авиационного техникума, обращаемся к вам за помощью и советом.

В нашем городе с населением более 800 тысяч жителей много промышленных предприятий, десятки высших и средних учебных заведений. Одним

словом, это один из крупнейших промышленных и культурных центров Поволжья. Но вот что обидно, в городе слабо поставлена работа по привлечению молодежи к занятиям авиационными видами спорта. Местный авиационно-спортивный клуб ДОСААФ мало что делает в этом направлении. В Саратове отсутствуют парашютные и планерные секции. Хотя еще в недалеком прошлом в нашем городе действовала парашютная секция, а в аэроклубе были самолеты. Не можем понять, почему нас отлучают от неба?

Многие саратовцы, любящие небо и авиацию, начинают заниматься самостоятельно, прибегают к край-

ностям. Не имея специальных знаний, на свой страх и риск они из материалов, порой абсолютно непригодных, строят летательные аппараты и пытаются на них подняться в воздух.

Конечно, такая «инициатива» не может привести ни к чему хорошему. Молодежь Саратова надеется, что городской и областной комитеты ДОСААФ примут меры к тому, чтобы вдохнуть жизнь в авиационные виды спорта на берегах родной нашей Волги.

Олег ЛЕПАЕВ,
Андрей СВИСТУНОВ.

Саратов

ПАРАШЮТ С САМОПУСКОМ

КУПОЛ парашюта 1 (рис. 1) — из листа папиросной или из газетной бумаги размерами 500×500 мм. Лист бумаги нужно сложить пять раз. Затем вершину треугольника высотой 2 мм отрезают (рис. 2 а, б и в) для получения отверстия в куполе. Это уменьшает раскачивание парашюта при снижении. Показаны направления отрезания нижнего угла на заготовке и получающиеся формы куполов. Сложенный купол (рис. 2 г) имеет 16 пар полотнищ — по восемь с каждой стороны.

Стропы 2 (рис. 1) из ниток № 30, длиннее радиуса купола в 2,5 раза. Из катушки ниток навивают восемь витков на гвозди, вбитые в доску на расстоянии 650 мм. Отрезают нитку на восьмом витке у гвоздя, к которому привязано начало нитки. К середине строп привязывают кольцо диаметром 6—8 мм, выгнутое круглогубцами из проволоки $\Phi 1$ мм (рис. 3).

Стропы к куполу приклеивают на фанерном щите, размеры которого позволяют разместить раскрытый купол 2 (рис. 4 а). В центре щита сверлят отверстие такого диаметра, чтобы в него свободно прошло кольцо самопуска, и закрепляют его. Купол распрямляют и прижимают к фанере грузами 4. Затем приклеивают стропы 5 к каждому четвертому ребру купола так, чтобы все стропы были симметрично расположены на куполе. Каждую стропу смазывают по всей ее длине клеем, но на купол клей не наносят.

Стропы можно приклеить и на другом приспособлении (рис. 4 б). Для этого кольцо самопуска 3 со стропами 5 закрепляют на гвозде 4, вбитом в доску 1. Далее каждую стропу 5, смазав клеем, присоединяют к куполу 2 на каждое четвертое ребро. Концы строп связывают узлом. Механизм самопуска (рис. 5) включает резину 1 (1×4 мм или 2×2 мм; l = 120 мм), закрепляемую на крючке 2 и обжатую плоскогубцами свинцовой пластинкой 3.

Для запуска модели крючок самопуска закрепляют за кольцо, купол берут в левую руку, а правой растягивают резину. Сначала выпускают из руки купол, а затем резину. Если парашют плохо раскрывается и неустойчиво снижается, груз увеличивают. Если падает стремительно, то груз уменьшают.

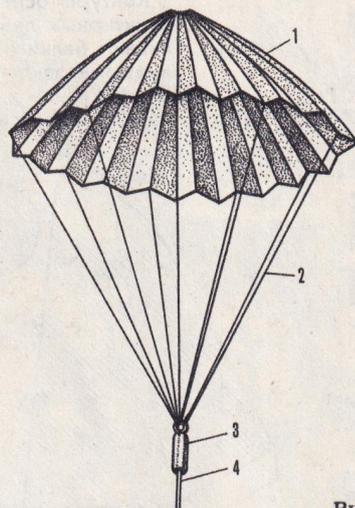


Рис. 1.

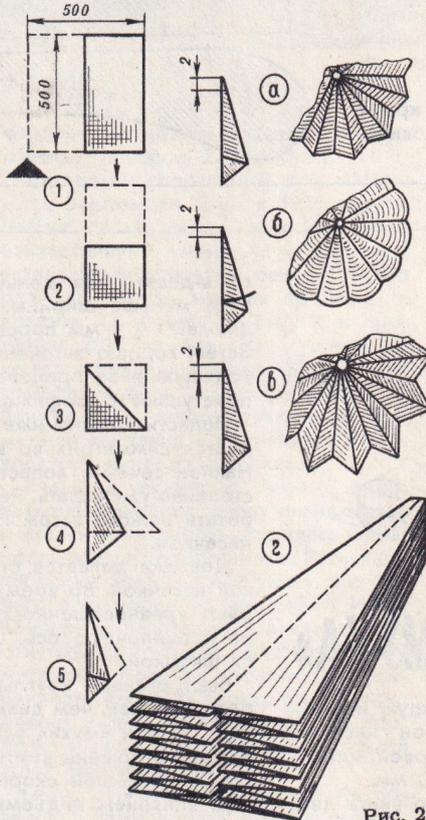


Рис. 2.

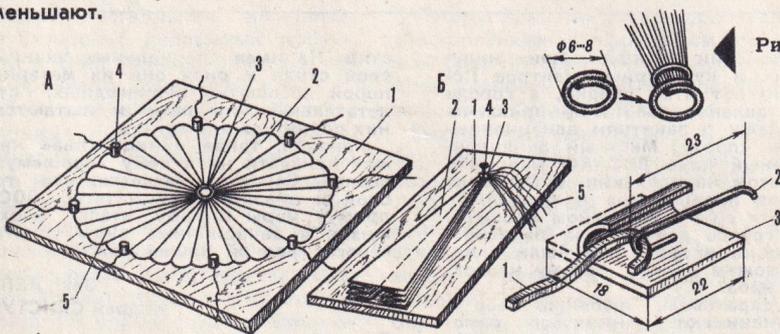


Рис. 4.

Рис. 5.

В ненастную погоду теряется в облаках вершина Московского государственного университета, будто символизируя трудность пути к заоблачным вершинам науки. А совсем недалеко меньшим братом дворца науки раскинулся комплекс Московского Дворца пионеров. Десятки кружков и секций работают здесь, тысячи ребят делают первые шаги. И, пожалуй, одним из самых популярных стал Клуб юных космонавтов. Еще бы! В школьных сочинениях чаще всего учителя читают: «Хочу быть космонавтом!»

Клуб этот создан в 1962 году. Многие из тех, кто начинал его биографию, стали авиаторами. А сейчас ряды юных московских космонавтов заметно выросли. 250 мальчишек и девчонок в дни занятий спешат в клуб, чтобы начать знакомство с азами авиационной и космической науки.

Первые нешкольные понятия: астрокомпас, авиаторизонт, глсссада... Это в теории. А на практике первые непривычные спортивные снаряды — ренские колеса, лопинги, центрифуги, авиатренажеры.

Конечно, не все станут космонавтами, но главное в том, что здесь мечта о небе соприкасается с реальным предствлением о работе в нем. Именно работе, требующей больших знаний и высоких моральных и физических качеств. На это и направлена вся деятельность. И ребята настойчиво занимаются, ловят каждое слово своих наставников, бывших летчиков и штурманов, авиационных инженеров. Не часто выпадает школьникам удача учиться у таких людей, как бывший летчик-испытатель Леонид Васильевич Михалев, Герой Советского Союза, заслуженный штурман-испытатель Алексей Парфенович Буланов. Буднично и в то же время празднично входят в жизнь школьников эти люди из легенды.

...Мигают на пультах разноцветные лампочки, приглушенно звучат команды, а рядом за стеной кто-то еще и еще раз повторяет специальное физическое упражнение. Идут обычные занятия в клубе.

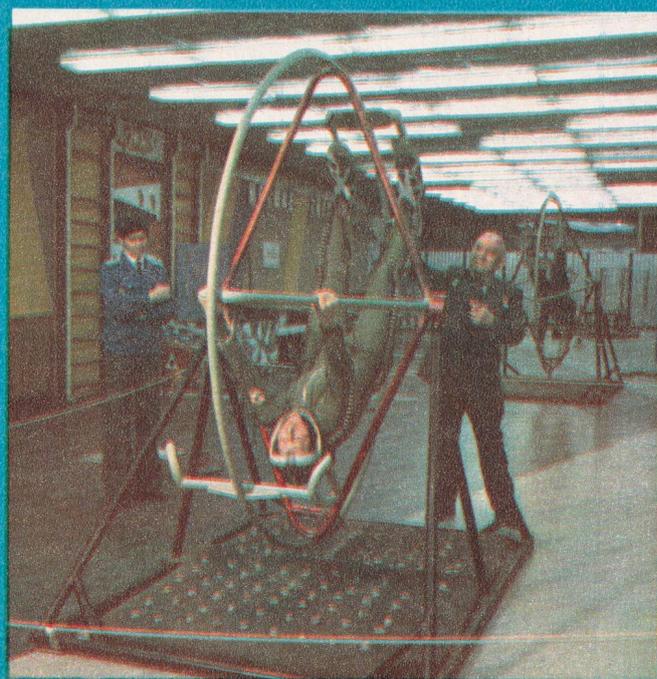
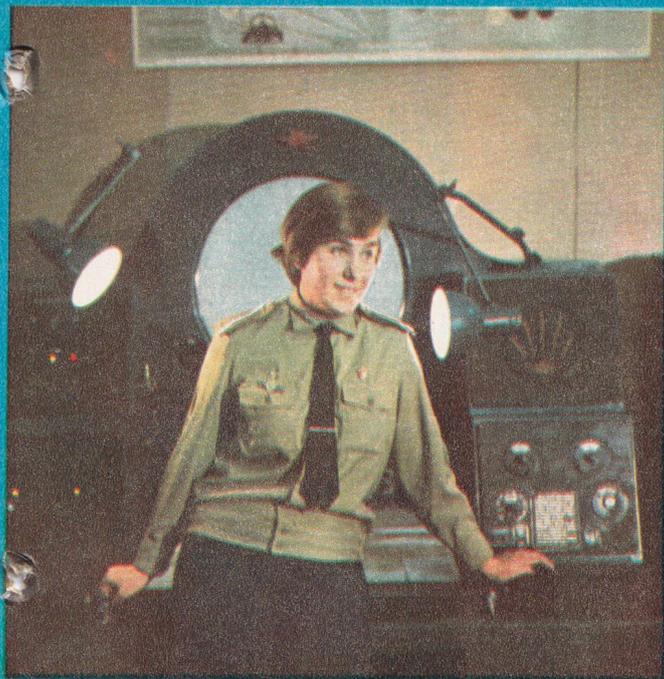
На снимках:

Ученица 10-го класса 78-й школы Оксана Давыденкова работу закончила.

Занятия по физической подготовке на специальных снарядах.

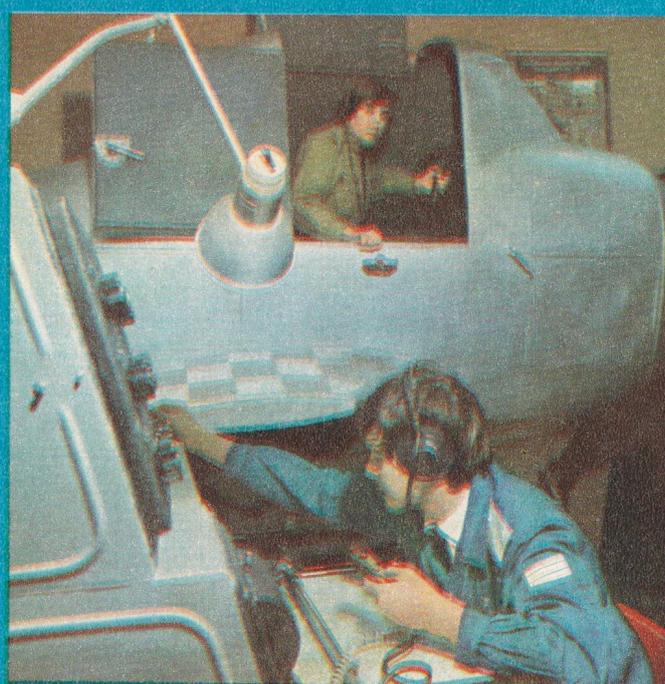
Место в кабине тренажера занимает ученик 7-го класса 367-й школы Валерий Доронкин.

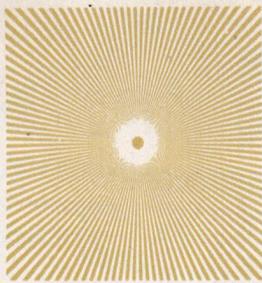
У пульта управления.



ВСТРЕЧИ С КОСМОСОМ

Фото В. СМЕТАНИНА





«КОСМИЧЕСКИЕ ОСТРОВА»

В сообщениях о запусках советских космических летательных аппаратов нередко называется научное оборудование, созданное специалистами социалистических стран, в частности, Чехословацкой Социалистической Республики. В книге «Космические острова», которая вышла недавно в Праге, автор доктор Милан Цодр рассказывает об освоении человеком космического пространства, успешном выполнении программы «Интеркосмос». Автор встречался со многими советскими космонавтами, первым чехословацким космонавтом Владимиром Ремекем и подробно пишет о его полете с летчиком-космонавтом А. Губаревым на корабле «Союз-28».

В книге приводятся примеры творческого сотрудничества ученых социалистических стран в освоении космоса, в создании уникального оборудования для исследований и экспериментов. Много оригинальных фотоснимков и рисунков, авторы ряда из них А. Леонов и А. Соколов.

Л. ЧЕРНОВ

☆☆☆

**ДОМ ВОЕННОЙ КНИГИ МОСВОЕНТОРГА
ИМЕЕТ В ПРОДАЖЕ И ВЫСЫЛАЕТ
НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ КНИГИ
ПО АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ:**

ДУХОН Ю. И., ИЛЬНИНСКИЙ Н. Н. Средства управления летательными аппаратами. Воениздат, 1972. 1 р. 32 к.

ИОФФЕ М. М., ПРИХОДЬКО М. Г. Справочник авиационного метеоролога. Воениздат, 1977. 1 р. 07 к.

ИТКИНОВ Х. Г. Штурманский справочник. Изд. ДОСААФ, 1978. 85 к.

КИРСТ М. А. Авиационная кибернетика полета. Воениздат, 1971. 72 к.

КОТИК М. Г., ФИЛИППОВ В. В. Полет на предельных режимах. Борьба со сваливанием и штопором современных самолетов. Воениздат, 1977. 1 р. 08 к.

МЕЩЕРЯКОВА Т. П. Проектирование систем защиты самолетов и вертолетов. Изд. «Машиностроение», 1977. 92 к.

МОСКОВСКИЙ В. П. Твои крылья. Из истории отечественной авиации. Изд. ДОСААФ, 1977. 23 к.

Практическая аэродинамика маневренных самолетов. Учебник для летного состава. Воениздат, 1977. 1 р. 24 к.

Предотвращение летных происшествий. Медицинские аспекты. Воениздат, 1977. 99 к.

РУДЕНСКИЙ Е. Г. Полет на планере. Пособие для планеристов. Изд. ДОСААФ, 1977. 30 к.

САПИРО Д. Н. Электрооборудование самолетов. Изд. «Машиностроение», 1977. 87 к.

ШАХАТ А. М. Резиномоторная модель. Изд. ДОСААФ, 1977. 20 к.

БАЛАХОНЦЕВ В. Г. и др. Сближение в космосе. Воениздат, 1973. 78 к.

Инженерный справочник по космической технике. Воениздат, 1977. 1 р. 82 к.

КИСЕЛЕВ С. П. Физические основы аэродинамики ракет. Воениздат, 1976. 21 к.

НОВИКОВ Н. Ф. На космических орбитах. Изд. ДОСААФ, 1977. 63 к.

Адрес Дома военной книги: Москва, Садовая-Спасская ул., д. 3, тел. 208-26-85. Иногородним заказы направлять по адресу: 113114, Москва, Даниловская наб., д. 4а, «Военная книга — почтой».

МОДЕЛИ ЧЕМПИОНОВ

Отдел «Книга — почтой» магазина № 118 Москниги высылает наложенным платежом книгу Каюнова Н. Т., Назарова А. Ш., Наумова Н. С. «Авиамодели чемпионов». (Изд. ДОСААФ, 1978. 1 р. 45 к.).

В книге даны чертежи авиационных моделей основных спортивных классов, с которыми известные советские и зарубежные спортсмены-авиамоделисты успешно выступали на соревнованиях в нашей стране и за рубежом. Приводятся также наиболее важные положения «Правил соревнований», что поможет спортсменам и тренерам избежать грубых ошибок при выборе и изготовлении нужной модели и облегчит проведение соревнований.

Книга может быть полезной для руководителей авиамodelьных кружков и спортсменов-авиамodelистов, имеющих опыт конструирования, постройки и запуска авиамodelей.

Заказы направляйте по адресу: 105203, Москва, Е-203, 15-я Парковая ул., 16, кор. 1. Магазин № 118, отдел «Книга — почтой».

Бессмертие великого подвига	1
Продолжатели дела отцов	2
В. Мосяйкин. Возьми себе в пример	3
Достигнутое — умножим, закрепим	5
Ю. Зельвенский. Севастополь	7
Н. Шмелев. Войсковое товарищество	8
В. Минаков. Фронтовой сувенир	10
А. Винокуров. На подъеме	10
Тридцать строк	12
В. Заболотный. Крылатые дальневосточники	12
И. Шелест. Такое знакомое имя	14
Ю. Заранкин. Премьера в Звездном	14
А. Смирных. Новые стихи	15
Высокая награда	15
В. Жебран. И сокращаются большие расстояния	16
А. Гусьнов. Мерой завтрашнего дня	17
Спорт отважных	18
Т. Лениц. Сибирская зона: размышления, впечатления, надежды	20
Р. Манаров. Как тренировать вестибулярный аппарат	20
Л. Немкова. Восьмигранная петля	22
В. Семанин. Безопасность полетов — прежде всего	23
Читатель спрашивает — редакция отвечает	25
Опытные самолеты периода второй мировой войны	27
Слово нашего читателя	28
С. Игнатъев. И точнее становятся руки	29
К. Соколов. Ветераны-авиамodelисты из Перми	30
Спортсмены предлагают	37
Встречи с космосом	35

На 1-й стр. обл.: Дело отцов, ветеранов Советских Вооруженных Сил, достойно продолжают их сыновья.

Участник Великой Отечественной войны, генерал-майор авиации запаса А. Е. Шварев и его сын, авиатор, старший лейтенант-инженер В. А. Шварев.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

На 4-й стр. обл.: Ракетомodelисты.

Фото А. РЯБКО

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

Редакционная коллегия: А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь), И. И. ЛИСОВ, А. Ф. МАЛЬКОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, А. С. ТУРБАНОВ (заместитель главного редактора), Ю. Н. УТКИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор Л. Шарпова.

Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ СССР

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, 261-68-90

Сдано в производство 22.03.79 г. Подписано в печать 13.04.79 г.
Г-21374 Тираж 60 000 экз. Зак. 2461

60×90¹/₈ 5 п. л.
Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

ЦК ДОСААФ СССР ежегодно проводит лотереи оборонного Общества на сумму 80 млн. рублей двумя выпусками по 40 млн. рублей в каждом.

ТИРАЖ ВЫИГРЫШЕЙ ПО ПЕРВОМУ ВЫПУСКУ СОСТОИТСЯ 1 ИЮЛЯ 1979 ГОДА.

В выпуске лотереи разыгрывается 7 миллионов 680 тысяч выигрышей, в том числе:

**800 автомобилей «Волга», «Москвич-412», «Жигули-21011», «Запорожец-968»;
4480 мотоциклов и велосипедов;
68 960 магнитофонов, радиоприемников и других вещевых выигрышей, а также 7 680 000 денежных выигрышей.**

Все доходы, полученные от проведения лотерей ДОСААФ СССР, направляются на расширение материально-технической базы учебных и спортивных организаций, дальнейшее развитие оборонно-массовой работы и военно-технических видов спорта.

Приобретая билеты лотереи ДОСААФ, вы содействуете укреплению обороноспособности нашей Родины!



НЕБО ЗОВЕТ

АВИАЦИОННЫЕ УЧИЛИЩА ДОСААФ СССР ОБЪЯВЛЯЮТ ПРИЕМ НА ПЕРВЫЙ КУРС.

ВОЛЧАНСКОЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ ЛЕТЧИКОВ

Училище готовит летчиков-инструкторов для работы в авиационных организациях ДОСААФ.
На учебу принимаются юноши в возрасте от 17 (по состоянию на 1 мая 1979 г.) до 21 года, имеющие среднее образование, годные по состоянию здоровья к летной работе.

Срок обучения — 3 года.

Заявления на имя начальника училища 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 и медицинская справка по форме № 286;
- четыре фотокарточки (снимки без головного убора, размером 3×4 см).

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 летчика-инструктора и выдается общесоюзный диплом о среднем специальном образовании.

Адрес училища: 312510 г. Волчанск, Харьковской области, ул. Фрунзе, дом 1.

КАЛУЖСКОЕ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ

Училище готовит авиационных техников по эксплуатации самолетов, вертолетов, двигателей и авиационного оборудования летательных аппаратов для работы в авиационных организациях ДОСААФ.

На учебу принимаются юноши в возрасте от 17 до 21 года, имеющие среднее образование.

Срок обучения 2 года и 9 месяцев.

Заявления на имя начальника училища принимаются до 1 августа. 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, размером 3×4 см (снимки без головного убора);
- медицинская справка по форме № 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 по эксплуатации самолетов, вертолетов и авиационных двигателей, техник по эксплуатации авиационного или радиоэлектронного оборудования летательных аппаратов и выдается общесоюзный диплом о среднем специальном образовании.

Адрес училища: г. Калуга, п/я 22.

Сюжет



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс
70450.

Цена
30 коп.