



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**
№ 9 1964

НА СТАДИОНЕ, КРЫЛАТЫЕ!

Слова Ю. ЗЕЛЬВЕНСКОГО

Музыка Л. БАКАЛОВА

Ширь бескрайняя летного поля
И лазурный над ним небосвод —
Это наше родное приполье,
Мы отсюда уходим на взлет.

Припев:

Крылатые отряды,
На старт Спартакиады,
На стадион небесный голубой.
Пускай поют моторы,
Пускай парят планеры,
Тюльпаны парашютов плывут над
головой.

Здравствуй, небо высокое наше!
Улетаем на крыльях мечты.
А земля еще лучше и краше,
Если видишь ее с высоты.

Припев:

Мастерству не бывает границы,
Нам дорога к победе ясна.
На страницы рекордной таблицы
Мы героев внесем имена.

Припев:

Нас такими Отчизна вырастила,
На воздушный простор подняла.
Воля партии нас окрылила
И ведет на большие дела.

Припев:

Крылатые отряды,
На старт Спартакиады,
На стадион небесный голубой.
Пускай поют моторы,
Пускай парят планеры,
Тюльпаны парашютов плывут над
головой.

В темпе марша

Ширь бескрайняя летного поля и ла...

Зурный над ним небосвод, а то наше родное приполье, мы от...

Припев

содружия на взлет. Крылатые отряды, на старт спартаки...

ады, на стадион небесный голубой. Пускай поют мо...

то, пускай парят планеры, тюльпаны парашютов плыв...

Для повторения Для окончания

вут над голо вой. 2. Здравствуй вой.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЫА РОДИНЫ

№ 9
СЕНТЯБРЬ
★
1964

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ,
АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)
ГОД ИЗДАНИЯ 15-й

РАДИ СЧАСТЬЯ НА ЗЕМЛЕ...

Родная страна на большом подъеме. Самоотверженным трудом миллионов созданы условия для непрерывного повышения жизненного уровня советских людей. Новым ярким тому свидетельством служат принятые в июле четвертой сессии Верховного Совета СССР Законы о пенсиях колхозникам и повышении заработной платы работникам, занятым в сфере обслуживания. У нашей партии, у нашего правительства, — говорил с трибуны сессии Никита Сергеевич Хрущев, — нет иных забот, кроме заботы о благе народа... к этому звал нас великий основоположник Коммунистической партии и советского государства Владимир Ильич Ленин и мы уверенно идем по ленинскому пути.

По ленинскому пути! К изобилию, к еще более светлому будущему. Во имя этой благородной возвышенной цели советский человек — герой, патриот шел на жертвы, на ратные подвиги, не жалел крови и самой жизни. И теперь, в годы созидания, ради счастья на земле, ради процветания любимой Родины он постоянно готов к ее защите. Мы стоим за мир и отстаиваем дело мира, но не можем забывать, что пока сохраняется империализм — будет оставаться опасность новых агрессивных войн.

Выполняя решения XXII съезда КПСС, комсомол, наше оборонное Общество считают своим долгом прививать молодежи — завтрашним воинам Советской Армии любовь к Вооруженным Силам, пробуждать интерес к военным специальностям и практически организовывать овладение ими. Технический спорт и, в частности, его авиационные виды хорошо служат этому.

Самим развитием спорта смелых мы вносим вклад в дело дальнейшего укрепления оборонной мощи родного государства. И вклад этот станет тем значительнее, чем лучше, чем действеннее будет поставлено военно-патриотическое воспитание. Являясь важной частью идеологической работы, оно предполагает всестороннее разъяснение ленинских идей о защите социалистического Отечества, пропаганду героических традиций советского народа и его армии.

Славная история советской авиации, насыщенная примерами высокого мужества, дает богатейший материал, способный пробудить у юных неукротимое желание подражать героям, быть похожими на них. А сколь романтичны сегодняшние учебные будни военных авиаторов — хозяев родного неба! Их благородный труд, морально-боевые качества — прекрасный образец для молодежи. Надо только позаботиться, чтобы подвиги крылатых героев становились ее достоянием, чтобы крепили связи комсомола — шефа Военно-Воздушных Сил — с личным составом авиационных частей. Решая эти задачи, комитеты, первичные организации ДОСААФ, авиаспортивные клубы накопили некоторый положительный опыт.

Следует, например, сказать о почине бригады коммунистического труда члена ВЛКСМ Николая Боженко, по инициативе которой на Подольском механическом заводе разверну-

лось социалистическое соревнование за право носить имя Героя Советского Союза Семана Лапшенкова. В свое время будущий летчик по комсомольской путевке отсюда ушел в авиацию, стал командиром эскадрильи бомбардировщиков. Светлую память Анатолия Бурденюка — штурмана легендарного экипажа капитана Гастелло бережно хранят в школе № 28 Металлургического района Челябинска. Этой школе, расположенной по соседству с военным училищем, где Бурденюк получил авиационное образование, присвоено его имя.

Хорошим подспорьем в деятельности первичной организации оборонного Общества 507-ой школы Московского района Ленинграда является созданный здесь музей по истории авиации. В одном из основных его разделов «Люди бесстрашного подвига» собрано немало материалов о защитниках ленинградского неба. В минувшем учебном году музей посетило более 50 экскурсий. Обслуживали их специально подготовленные экскурсоводы-школьники.

Немало замечательных дел в активе Минского дома обороны. При его помощи в Белоруссии проводятся массовые праздники ДОСААФ с участием авиационных спортсменов, организуются тематические вечера и встречи с бывшими авиаторами, устраиваются военизированные походы по местам памятных сражений, в том числе и связанным с боевыми подвигами летчиков.

Велика сила живого слова. Мы с уважением называем некоторых авиаторов-ветеранов, чье слово зажигает, будит в молодежи высокие патриотические чувства. Это — Герой Советского Союза мастер бомбовых ударов, ныне полковник запаса Федор Никитич Орлов. В Чувашии его хорошо знают, как неутомимого пропагандиста боевых традиций советской авиации, автора книг «Люблю Родину» и «Записки летчика». Это — бывший морской летчик ленинградцев Николай Александрович Губкин. Изо дня в день выступает он на предприятиях, в институтах, парках, пионерских лагерях.

Заметный след в сознании молодежи оставляет знакомство с жизнью и боевой учебной советских авиаторов — людей безупречно владеющих современной техникой, готовых на любые подвиги во славу Родины. Возрождая традиции довоенных лет, руководители комсомола Грузии, активисты посещают авиационные части в обычные будничные дни, поддерживают с воинами дружеские контакты. Заслуживают внимания «дни открытых дверей». Такой день, в частности, устроили областные комитеты ВЛКСМ и ДОСААФ в Тамбовском высшем военно-авиационном училище летчиков имени Марини Расковой.

Военно-патриотическое воспитание — живая увлекательная работа. В решениях IV пленума ЦК ДОСААФ подчеркивается, что в этом деле первостепенная роль должна принадлежать первичным организациям нашего Общества.

Пленум рекомендовал создавать комнаты или уголки боевой славы, сосредоточив в них наглядные материалы об отличившихся на фронтах воспитанниках коллективов предприятий, колхозов, совхозов, учреждений, школ и передовых войсках. Встречи с ветеранами минувших сражений, отличниками боевой и политической подготовки, обсуждение книг и кинофильмов на оборонные темы, посещение выставок, громкие чтения, вечера боевых воспоминаний, выпуск стенных газет — все это может и должно стать важной составной частью практической деятельности первичных организаций ДОСААФ. Они вправе надеяться на помощь наших авиаспортивных клубов, особенно, когда речь идет о привлечении к делу авиационной общественности.

«Так нам сердце велело» — называется одна из современных комсомольских песен, посвященная трудовым свершениям молодых строителей коммунизма. Но воспевая мирное созидание, они торжественно говорят: «Дети отцов достойны» и клятвенно обещают Родине — преградить путь тем, кто готовит войны, а если прикажет народ не пожалеть самой жизни, чтобы исполнить свой долг.

Да, именно такими благородными чувствами полнятся сердца крылатых, всех юных патриотов нашего оборонного Общества. В них живет горячая неугасимая любовь к ленинской партии, к своей светлой Отчизне, к славным Вооруженным Силам, оберегающим труд и счастье советского народа.



В ЗВЕЗДНОМ ГОРОДКЕ

Города под таким названием вы не найдете ни на одной, даже самой подробной географической карте. В то же время о его существовании знают не только миллионы советских людей, но и граждане многих зарубежных стран. Сейчас на имя космонавтов все чаще поступают телеграммы, письма, бандероли с неизвестными марками, написанные чуть ли не на всех языках мира, с лаконичным адресом: «Звездный городок». И все они находят адресатов.

Никто уже не помнит, почему этот небольшой подмосковный городок назвали «Звездным». У каждого есть на этот счет свои соображения, которые он готов горячо отстаивать. Одни говорят, что причиной всему то, что здесь живут «звездные братья и сестра». Другие ссылаются на Золотые Звезды Героев, которых удостоили первооткрыватели космических дорог. А Валентина Владимировна Николаева-Терешкова уверяет, что здесь над голой светят самые яркие и чистые звезды, почти такие же, как за иллюминатором космического корабля.

Если вы случайно попадете в этот городок, ничего о нем заранее не зная, то не отличите его от многих других, таких же благоустроенных пригородов и рабочих поселков, с их ровными асфальтированными дорожками, зелеными кронами деревьев, выстроившихся вдоль широких аллей, с чириканьем воробьев и шуршанием автомобильных шин.

Городок внешне живет такой же жизнью, как и тысячи других больших и

Т. КОНСТАНТИНОВ

малых городов и сел страны Советов. По утрам шумной стайкой бегут в школу детишки, торопятся на работу мужчины и женщины, вывозят на аллею коляски с внуками пенсионеры. А вечерами ярко светят окна, где-то звучит музыка, звенят веселые голоса.

По просьбам читателей

Редакция получает много писем, в которых читатели нашего журнала просят рассказать о «Звездном городке», о том, как живут, чем занимаются сейчас наши советские космонавты. Выполняя просьбу читателей, мы публикуем корреспонденцию Т. Константинова.

И все же в этом городке очень много необыкновенного, волнующего, неповторимого.

Вы можете запросто встретить тут прославленных летчиков-космонавтов и, вероятно, не сразу узнаете в разминающемся на дорожке спортсмене, одетом в синий тренировочный костюм, Валерия Быковского, а в перепачканном автолом человеке, «колдующем» над двигателем «Волги», Павла Поповича.

Но гораздо чаще мимо будут проходить незнакомые парни и девушки, имена которых сегодня еще никому ни о чем не говорят. Минует какое-то время, и, разглядывая в газете портрет нового

покорителя космоса, вы вдруг вспомните, что уже видели его здесь, в «Звездном».

Впрочем, следует уточнить: космонавтов можно встретить здесь только ранним утром или поздним вечером, да еще в воскресенье, если они не в поездке по Советскому Союзу или за рубежом, не на сессии Верховного Совета или не приглашены в гости к пионерам, не готовятся к экзаменам в академии или не уехали на встречу с трудящимися.

Сейчас в космосе снова «безлюдно». Не доносятся оттуда взволнованные человеческие голоса, не видно в безбрежном «шестом океане» кораблей отважных звездодоходцев. И только торопливые позывные многочисленных искусственных спутников Земли — разведчиков космических трасс говорят о том, что Вселенная обитаема и ждет новых стартов.

Ну, а чем же живет «Звездный городок», чем занимаются космонавты, когда их «боевые доспехи» — скафандры сданы на хранение и дописаны последние строки о полетах в неведомое? Что сейчас больше всего волнует настоящих и будущих покорителей космоса?

Прежде всего — учеба.

Здесь учатся все, учатся по-настоящему, с полной отдачей сил, с полным сознанием необходимости расширять и углублять свои знания. Прославленные летчики-космонавты СССР — Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Валерий Быковский и

ПОБЕДИЛИ КРАСНОДАРЦЫ

В Ставропольском крае закончили соревнования спортсменов — парашютистов ДОСААФ южной зоны Российской Федерации. В них участвовали команды Волгоградской, Ростовской, Саратовской и Астраханской областей, Краснодарского и Ставропольского краев, Дагестанской АССР. Состав команд убедительно свидетельствует о непрерывном росте массовости парашютного спорта. Среди участников — монтажники и штукатуры, механизаторы совхозов и колхозов, инженеры и врачи, сту-



денты и школьники старших классов.

Соревнования прошли в напряженной борьбе и показали, насколько возросло за год мастерство спортсменов. Каждый второй приземлялся в зоне 15-метрового круга. Успешно выступили перворазрядники старший зоотехник совхоза «Красный Маныч» Виктор Бабин, студентка Саратовского университета Ольга Гетманова, продавщица магазина «Космос» из Астрахани Зара Вапиева и многие другие.

По сумме очков первенство завоевала команда Краснодарского края. На втором месте — ставропольцы, на третьем — команда Астрахани.

На снимке: Виктор Бабин наблюдает за прыжками товарищей.

Фото В. Михалева

...тина Николаева-Терешкова — участ-
ственно-воздушной инженерной ака-
... имени Н. Е. Жуковского. Помните,
... пресс-конференции, посвященной
... ному полету кораблей «Восток-5»
... «Восток-6», Валя Терешкова, на вопрос
... дальнейшей деятельности, ответила:
... учать космическое пространство,
... эти знания на службу челове-
... — этому я хочу посвятить всю
... жизнь».

... этом же мечтают и «звездные
... я» Валентины, а служение такому
... у, захватывающе интересному и,
... же время, очень сложному делу
... ест асесторонним знаний, серьезной
... ой подготовки. Вот и используют
... знавать каждый «звезд» в своем,
... уплотненном рабочем дне, что-
... зыть за учебники и конспекты, не
... от товарищей, не «поплыть» на
... енах. Появлению отличных оценок
... зачетных книжках помогает креп-
... дружба и товарищеская взаимопо-
... выкованные еще в дни подготов-
... звездным стартам и с честью вы-
... вшие испытание временем. Неред-
... обираются все у кого-нибудь на
... ире, поговорят о разных разностях,
... тятся впечатлениями от поездок
... ли — больше полсотни стран по-
... и они за это время), а потом зай-
... щеч об учебе и все другое забыто:
... ть схемы, решают задачи, спорят,
... не придут к единому мнению.

... в учебных классах, на тех местах,
... гиндели раньше первые шесть кос-
... втов», теперь уже другие парни и
... та готовятся совершить новые под-
... в космосе во славу великой Роди-
... Они изучают теорию, погружаются
... змолвие сурдокамеры, в которую
... —то первым ступил Валерий Быков-
... аращаются на роторе и центрифуге
... етают на невесомость, прыгают с
... шютом. И на каждом шагу ощуща-
... ни поддержку и помощь своих стар-
... товарищей по профессии, лучше
... в мире знающих, что же такое кос-
... ский полет.

... первый взгляд может показаться,
... ичего здесь не изменилось за годы,
... едшие после триумфального полета
... рия Алексеевича Гагарина. Тот же
... ий распорядок дня, те же упраж-
... , тренировки, теоретические заня-
... Наши ученые — конструкторы, био-
... врачи, наши преподаватели и ин-
... таторы еще задолго до вторжения
... века во Вселенную разработали дей-
... ный комплекс тренировок, опреде-
... рациональные нагрузки на орга-
... , выработали правильную методику
... товки человека к космическому
... ту. Но, конечно, на основании прак-
... и новых задач, стоящих перед по-
... телями космоса, внесены необходи-
... коррективы. Еще больше внимания
... уделять их общефизической за-
... , тренировки вестибулярного аппа-

... более сложные задачи ставятся
... д покорителями космоса, все более
... олжительными становятся полеты и
... более высокие требования предьяв-
... ся к тем, кто готовится к звездным
... ам.

... всегда, шумно и оживленно на
... дrome, ведь летная и парашютная
... отовка — один из важнейших эта-



... пов на пути в космос. Будущие космо-
... навты летают на реактивных истребите-
... лях и в «плавательном бассейне» тяже-
... лого реактивного самолета, учатся
... управлять своим телом в затяжном
... прыжке и приземляться точно в зачет-
... ный круг. Впрочем, если сказать, что
... всему этому учатся — будет не со-
... всем верно. Многие из них еще до при-
... хода сюда отлично водили самолеты и
... умело прыгали с парашютом в аэроклу-
... бках, летных училищах, в строевых част-

... Сейчас уже можно твердо сказать, что
... аэроклубы ДОСААФ стали подлинной
... кузницей космических кадров. Четверо
... из шести наших космонавтов делали пер-
... вые шаги в космос на аэродромах
... ДОСААФ. Известно, что дублер нашей
... «Чайки» — Валентина Владимировна Ни-
... колаева-Терешковой — также увлека-
... лась авиационным спортом. Конечно,
... здесь совершенно другие требования,
... другие, неизмеримо более сложные уп-
... ражнения, большие нагрузки, строже
... контроль. Этого требует пока еще уни-
... кальная и полная героизма профессия
... космонавта. А те навыки, которые были
... получены в аэроклубах, помогают пре-
... одолевать трудности, быстрее, уверен-
... нее двигаться вперед. Недаром В. Ни-
... колаева-Терешкова сказала: «Без пара-
... шютного спорта я бы не была космо-
... навтом».

... Учатся не только сами космонавты,
... но и члены их семей. Загляните вече-
... ром в квартиру Германа Титова и вы уви-
... дите не только углубленного в расчеты
... «главу семейства», но и листающую ме-
... дицинский справочник Тамару Титову —
... студентку медицинского техникума.
... Учится и крошечная Танюша, правда по-
... ка еще только... ходить, но в ее возрас-
... те это не такая уж легкая наука.

... В «космической чете» Николаевых, где
... также уже появилось пополнение, по
... «праву старшего» руководит учебой
... Андриян Григорьевич и Валентина охот-
... но принимает его советы.

... Как и раньше, в большом почете сре-
... ди космонавтов спорт. Теперь хорошо
... известно, что без основательной физиче-
... ской закалки, без гармоничного развития
... организма полет в космос невозможен.
... Но даже не в этом главное. Спорт здесь

Множество писем приходит в «Звездный
... городок» со всех концов нашей планеты.
... На снимке: А. Г. Николаев и В. В. Нико-
... лаева-Терешкова отвечают на письма.

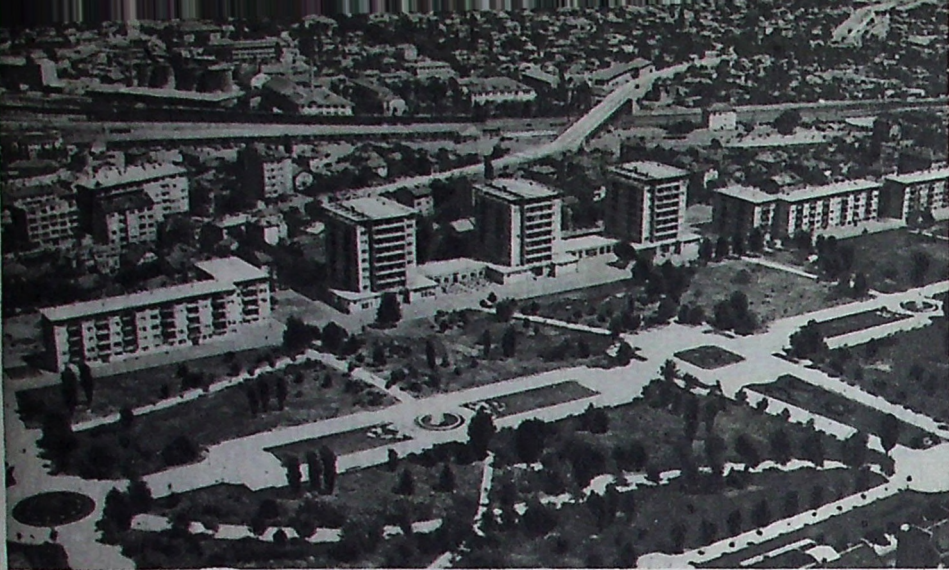
Фото С. Варанова

... не столько обязанность, сколько привя-
... занность, традиция, привычка. Особен-
... но любимы спортивные игры — летом
... баскетбол и волейбол, зимой — хоккей.
... Стоит посмотреть на ледяные баталии,
... которые ведут космонавты. И все здесь
... настоящее — и клюшки, и доспехи, и
... поле, и даже больнички. Может быть,
... любимая команда — ЦСКА — играет и
... лучше, но кое-кто из приезжавших сю-
... да померяться силами, увозил, как гово-
... рится, «полную корзину шайб», забро-
... шенных такими грозными нападающими,
... как Г. Титов, В. Быковский и другие.

... Когда выдается свободный вечер, кос-
... монавты охотно идут в уютный дом офи-
... церов, где часто бываю известные сто-
... личные артисты. Если же за организа-
... цию вечера возьмется Герман Титов, то
... будьте уверены — концерт удастся на
... славу! Артисты, писатели, художники,
... знатные люди страны любят приезжать
... со своими творческими отчетами к мо-
... лодым, жизнерадостным людям в лет-
... ной форме, которые отлично разбира-
... ются в литературе и искусстве, знают
... толк в музыке, умеют ценить хорошую
... шутку.

... Городок часто посещают гости. Здесь
... радушно принимают друзей-однополчан
... и товарищей по прежней работе, пред-
... ставителей коллективов трудящихся и
... творцов космической техники. А когда
... приезжает Главный Конструктор косми-
... ческих кораблей — все очень довольны.
... Беседуя по-дружески с этим необыкно-
... венным человеком, космонавты обрета-
... ют уверенность в новых, еще более
... грандиозных стартах, делаются мечта-
... ми о рейсах к дальним планетам и своими
... земными заботами.

... Над городком сгущаются вечерние
... сумерки; одна за другой загораются да-
... лекие звезды. И, наверное, права Вален-
... тина Николаева-Терешкова, что звезды
... здесь самые яркие и чистые, словно
... умытые. И людям, живущим и работаю-
... щим в этом подмосковном городке,
... видны дальние миры, которые ждут
... своих первооткрывателей.



Столица Болгарской Народной Республики — София. Новый жилой квартал.
(Фото ТАСС)

К 20-летию социалистической революции в Болгарии

ДЕТИЩЕ НАРОДНОЙ ВЛАСТИ

Прошло двадцать лет со времени свержения фашистской диктатуры в Болгарии. С большим патриотическим подъемом отмечает страна свой национальный праздник — 9 сентября. Он установлен в честь самого знаменательного события в нашей истории, когда при решающей роли славной Советской Армии трудовой народ под руководством Болгарской коммунистической партии навеки обрел свою свободу и независимость.

Народная память свято хранит дорогие воспоминания, связанные с прихо-

дом советских воинов-освободителей. Для нас они были и остаются родными братьями. С радостью и надеждой устремляли взоры в небо наши люди, видя, как над родной землей, раскинув крылья, летели советские соколы.

После сентябрьской революции и установления народно-демократического строя Болгария вышла из гитлеровской коалиции и сама вступила на путь борьбы с фашистской Германией. И вот тогда-то, в завершающие месяцы Великой Отечественной войны, рядом с Советской Армией сражалась и обновленная болгарская армия, а в воздухе против общего врага вместе выступали советские и болгарские летчики...

За двадцатилетие мирного созидательного труда в Болгарии произошли коренные изменения. Из отсталой сельскохозяйственной страны с примитивным земледелием она превратилась в передовое индустриально-аграрное государство. И в социалистическом строите-

стве мы всегда чувствуем братскую и бескорыстную помощь великого Советского Союза.

После освобождения наш народ добился громадного подъема науки и техники, расцвета культуры. В Болгарии созданы хорошие условия для развития спорта, в том числе и воздушного. Единственный вид авиационного спорта, существовавший у нас в прошлом, — планизм. Но и им могли заниматься только богатые люди.

Народная власть сделала все виды авиационного спорта доступными для сынов и дочерей трудящихся. В первый же послевоенный год был создан Народный союз воздушного спорта. Позднее руководство им возглавил народный союз «Спорт и техника», а с 1951 года — Добровольная организация содействия обороне (ДОССО).

Всеобщее признание получили в Болгарии аэроклубы. Они превратились в центры учебно-методической, спортивной и агитационно-пропагандистской деятельности. Парашютизм, планизм, самолетный спорт и авиамоделизм полюбили нашей молодежи.

Развиваются общественные начала. Руководство всей учебно-методической, спортивной и пропагандистской работой осуществляют советы аэроклубов. Инструкторы-общественники помогают успешно выполнять поставленные перед нами задачи. С уважением называем мы имена лучших общественных инструкторов. Это летчики Найден Йончев, Христо Иринкин, планисты Димитр Баксанов, Мирослав Иванов, парашютисты Милчо Данаилов, Кольо Тотев, Руси Неделчев и многие другие.

Особенно широко и полно общественный актив используется в аэроклубе Коларовграда. Большую поддержку оказывает ему местная общественность. Соревнования, проводимые клубом, превращаются в настоящие праздники.

Из года в год растет число любителей парашютизма, повышается их мастерство. Парашютисты Болгарии не раз одерживали победы на международных соревнованиях. Национальная команда участвовала в двух мировых чемпионатах

ОБЩЕСТВЕННЫМ НАЧАЛАМ — ШИРОКУЮ ДОРОГУ

КУПОЛА ПАРАШЮТОВ В ТАГИЛЬСКОМ НЕБЕ

Словно цветок распускается в синеве неба купол парашюта. А вот еще и еще...

Заслонив ладонью солнце, я смотрю на фигурки парашютистов. В этот момент мое сердце там, высоко в небе, вместе с ними. Смотрю и думаю: «Вот сколько вас сейчас, смелых и волевых. А ведь несколько лет назад на это ровное поле пришли одиночки».

Помню хорошо тот день, когда в комитете ДОСААФ комбината, где я только начинала работать, состоялся разго-

Т. КОПАЕВА,
председатель комитета ДОСААФ
металлургического комбината

вор с бывшими военнотружениками-десантниками. Тогда решено было создать кружок парашютистов. Руководить им согласились токарь механического цеха Василий Горбунов и токарь сортопрокатного цеха Виктор Дулов. Они стали заниматься с новичками. Через некоторое время 30 парашютистов комбината

совершили свои первые прыжки с самолета.

Прошел год. У нас работало уже 4 кружка. Возникла мысль о создании парашютной секции.

На организационное собрание пришло 9 человек. Председателем секции был избран Б. Фрейчко, тренером В. Гоман. План работы предусматривал подготовку инструкторов-общественников по парашютному спорту. Ведь на первых порах их были только единицы.

Комитет ДОСААФ выделил секции пс-



Заслуженный мастер спорта парашютист Кирил Воденичаров.

ти международных встреч. Спортсмены завоевали 1 золотую, 8 серебряных и 4 бронзовых медали.

Завоеваны два высотных групповых рекорда: дневной — 13067 м и ночной — 10000 м без задержки раскрытия парашюта. Среди наших чемпионов и рекорсменов — заслуженные мастера спорта Юлия Ангелова, Пенка Недялко-инженер Кирил Воденичаров, Мария Водова.

Болгарским парашютистам принадлежат 310 мировых рекордов, 25 из них зафиксированы Международной авиационной федерацией. Недавно наши спортсмены достигли новых успехов. Мария Митева из Коларовграда в прыжке достигла точности приземления с высоты 100 м на расстоянии 1 м от центра круга. Совершая групповой комбинированный прыжок с высоты 11000 м Кольо Тотев, Тодор Попов, Георги Гылыбов, Гена Попов, Иван Каракашев, Димитр

...ние, спортсмены своими силами изготовили парашютную подвеску, детальный чертеж стола, инструмент, наборные пособия. Городской комитет АФ передал секции бездействующий из-за многочисленных недоделок парашютную вышку. Кружковцы привели ее в порядок.

...пре численный состав секции удалось. Начались регулярные занятия по подготовке спортсменов 3-го, 2-го разряда и инструкторов-общественников. В результате все они стали организаторами кружков парашютистов в своих районах, а также на других предприятиях и общественных организациях города.

...та кружков находилась под наблюдением бюро парашютной секции. Представилась возможность,

Добрев и Руси Неделчев приземлились на расстоянии 3,24 м от центра, а в групповом комбинированном прыжке с высоты 1500 м эти парашютисты и Иван Благоев показали 4,52 м. Все три результата превосходят официальные мировые рекорды. Свои достижения парашютисты посвятили двадцатилетию социалистической революции в Болгарии.

На подъеме — планерный спорт. Возросли количество и дальность полетов. Многие планеристы покрывают максимальные расстояния, возможные для территории нашей страны. Тридцать три раза планеристы вносили поправки в таблицу республиканских рекордов. Некоторые из них близки к мировым достижениям. Возросло число спортсменов, завоевавших высшее международное отличие — золотой знак.

Участвуя в международных встречах, болгарские планеристы достойно представили новый отечественный планер «Комета-стандарт», сконструированный инженерами Любомом Поповым, Димитром Панчевским, Рашко Радомировым и Андреем Влайчевым.

Самолетный спорт — самый молодой в Болгарии. И все же за короткое время в аэроклубах выросло много умелых летчиков. Теперь стало традицией каждый год проводить республиканские самолетные соревнования. В прошлом году мы приобрели акробатические чехословацкие самолеты «Тренер», которые сейчас успешно осваиваются нашими лучшими спортсменами.

Авиационный спорт — детище народной власти. Многие достигнуто за 20 лет. Но впереди новые задачи, большие перспективы. Вместе с экономическим укреплением нашей страны будут расти и возможности развития спорта смелых.

В своем выступлении на встрече Политбюро Центрального Комитета Бол-



Общественный инструктор-летчик аэроклуба в Пловдиве мастер спорта Найден Иончев.

Фото И. Павлова

гарской коммунистической партии с вновь избранным составом Центрального комитета ДОСО, первый секретарь ЦК товарищ Тодор Живков сказал: «...главное в спортивной деятельности ДОСО — это дальнейшее массовое разветвление военно-прикладных и технических видов спорта на прочных научных основах, повышение спортивного мастерства и достижение европейских и мировых рекордов».

Перенимая опыт наших советских товарищей, всех спортсменов социалистического содружества, мы будем и дальше развивать воздушный спорт, воспитывающий волевых, выносливых, смелых людей, готовых к любым испытаниям во имя свободы, счастья и процветания своей родины.

Дочо ХАРАЛАНОВ,
начальник отдела авиационной
подготовки ЦК ДОСО

г. София



...Идут тренировки в прыжках на точность приземления.

прыжки совершили 150 юношей и девушек, причем более двадцати из них выполнили нормативы 3-го и 2-го спортивных разрядов.

Наши парашютисты обрели уверенность в своих силах и пригласили товарищей по спорту из других районов Свердловской области принять участие в межгородских соревнованиях. Они проходили по программе 2-го разряда. Победы добилась команда нашего комбината. В ее состав входили: В. Гоман, В. Дулов, В. Горбунов, А. Тихачев и Г. Тихонова. Чемпионом первых городских соревнований стал Б. Фрейчко.

На повестку дня встал вопрос об организации самостоятельного парашютного клуба. Опыта еще не было, и далось это дело нелегко.

Для развития спорта смелых создавалась материальная база. Настоятельные просьбы местных организаций привели к открытию в городе аэроклуба с



Столица Болгарской Народной Республики — София. Новый жилой квартал.
(Фото ТАСС)

К 20-летию социалистической революции в Болгарии

ДЕТИЩЕ НАРОДНОЙ ВЛАСТИ

Прошло двадцать лет со времени свержения фашистской диктатуры в Болгарии. С большим патриотическим подъемом отмечает страна свой национальный праздник — 9 сентября. Он установлен в честь самого знаменательного события в нашей истории, когда при решающей роли славной Советской Армии трудовой народ под руководством Болгарской коммунистической партии навеки обрел свою свободу и независимость.

Народная память свято хранит дорогие воспоминания, связанные с прихо-

дом советских воинов-освободителей. Для нас они были и остаются родными братьями. С радостью и надеждой устремляли взоры в небо наши люди, видя, как над родной землей, раскинув крылья, летели советские самолеты.

После сентябрьской революции и установления народно-демократического строя Болгария вышла из гитлеровской коалиции и сама вступила на путь борьбы с фашистской Германией. И вот тогда-то, в завершающие месяцы Великой Отечественной войны, рядом с Советской Армией сражалась и обновленная болгарская армия, а в воздухе против общего врага вместе выступали советские и болгарские летчики...

За двадцатилетие мирного созидательного труда в Болгарии произошли коренные изменения. Из отсталой сельскохозяйственной страны с примитивным земледелием она превратилась в передовое индустриально-аграрное государство. И в социалистическом строитель-

стве мы всегда чувствуем братскую и бескорыстную помощь великого Советского Союза.

После освобождения наш народ добился громадного подъема науки и техники, расцвета культуры. В Болгарии созданы хорошие условия для развития спорта, в том числе и воздушного. Единственный вид авиационного спорта, существовавший у нас в прошлом, — планеризм. Но и им могли заниматься только богатые люди.

Народная власть сделала все виды авиационного спорта доступными для сынов и дочерей трудящихся. В первый же послевоенный год был создан Народный союз воздушного спорта. Позднее руководство им возглавил народный союз «Спорт и техника», а с 1951 года — Добровольная организация содействия обороне (ДОСО).

Всеобщее признание получили в Болгарии аэроклубы. Они превратились в центры учебно-методической, спортивной и агитационно-пропагандистской деятельности. Парашютизм, планеризм, самолетный спорт и авиамоделизм полюбили нашей молодежи.

Развиваются общественные начала. Руководство всей учебно-методической, спортивной и пропагандистской работой осуществляют советы аэроклубов. Инструкторы-общественники помогают успешно выполнять поставленные перед нами задачи. С уважением называем мы имена лучших общественных инструкторов. Это летчики Найденов, Христо Иринки, планеристы Димитр Баксанов, Мирослав Иванов, парашютисты Милчо Дананов, Кольо Тотев, Руси Неделчев и многие другие.

Особенно широко и полно общественный актив используется в аэроклубе Коларовграда. Большую поддержку оказывает ему местная общественность. Соревнования, проводимые клубом, превращаются в настоящие праздники.

Из года в год растет число любителей парашютизма, повышается их мастерство. Парашютисты Болгарии не раз одерживали победы на международных соревнованиях. Национальная команда участвовала в двух мировых чемпионатах



Заслуженный мастер спорта парашютист Кирил Воденичаров.

и пяти международных встречах. Спортсмены завоевали 1 золотую, 8 серебряных и 4 бронзовых медали.

Завоеваны два высотных групповых рекорда: дневной — 13067 м и ночной — 12308 м. Заслуженный мастер спорта С. Калапчиев установил мировой рекорд в прыжке с парашютом ночью с высоты 13710 м без задержки раскрытия парашюта. Среди наших чемпионов и рекордсменов — заслуженные мастера спорта Юлия Ангелова, Пенка Недялкова, инженер Кирил Воденичаров, Мария Велчева.

Болгарским парашютистам принадлежит 30 мировых рекордов, 25 из них зарегистрированы Международной авиационной федерацией. Недавно наши спортсмены достигли новых успехов. Радка Митева из Коларовграда в прыжке на точность приземления с высоты 1000 м приземлилась на расстоянии 0,64 м от центра круга. Совершая групповой комбинированный прыжок с высоты 1000 м Кольо Тотев, Тодор Попов, Георги Димитров, Георги Гылыбов, Георги Попов, Иван Каракашев, Димитр

Добрев и Руси Неделчев приземлились на расстоянии 3,24 м от центра, а в групповом комбинированном прыжке с высоты 1500 м эти парашютисты и Иван Благоев показали 4,52 м. Все три результата превосходят официальные мировые рекорды. Свои достижения парашютисты посвятили двадцатилетию социалистической революции в Болгарии.

На подъеме — планерный спорт. Возросли количество и дальность полетов. Многие планеристы покрывают максимальные расстояния, возможные для территории нашей страны. Тридцать три раза планеристы вносили поправки в таблицу республиканских рекордов. Некоторые из них близки к мировым достижениям. Возросло число спортсменов, завоевавших высшее международное отличие — золотой знак.

Участвуя в международных встречах, болгарские планеристы достойно представили новый отечественный планер «Комета-стандарт», сконструированный инженерами Любеном Поповым, Димитром Панчевским, Рашко Радомировым и Андреем Влайчевым.

Самолетный спорт — самый молодой в Болгарии. И все же за короткое время в аэроклубах выросло много умелых летчиков. Теперь стало традицией каждый год проводить республиканские самолетные соревнования. В прошлом году мы приобрели акробатические чехословацкие самолеты «Тренер», которые сейчас успешно осваиваются нашими лучшими спортсменами.

Авиационный спорт — детище народной власти. Многие достигли за 20 лет. Но впереди новые задачи, большие перспективы. Вместе с экономическим укреплением нашей страны будут расти и возможности развития спорта смелых.

В своем выступлении на встрече Политбюро Центрального Комитета Бол-



Общественный инструктор-летчик аэроклуба в Пловдиве мастер спорта Найденов.

Фото И. Павлова

гарской коммунистической партии с вновь избранным составом Центрального комитета ДОСО, первый секретарь ЦК товарищ Тодор Живков сказал: «...главное в спортивной деятельности ДОСО — это дальнейшее массовое разветвление военно-прикладных и технических видов спорта на прочных научных основах, повышение спортивного мастерства и достижение европейских и мировых рекордов».

Перенимая опыт наших советских товарищей, всех спортсменов социалистического содружества, мы будем и дальше развивать воздушный спорт, воспитывающий волевых, выносливых, смелых людей, готовых к любым испытаниям во имя свободы, счастья и процветания своей родины.

Доча ХАРАЛАНОВ,
начальник отдела авиационной
подготовки ЦК ДОСО

г. София

ОБЩЕСТВЕННЫМ НАЧАЛАМ — ШИРОКУЮ ДОРОГУ

КУПОЛА ПАРАШЮТОВ В ТАГИЛЬСКОМ НЕБЕ

Словно цветок распускается в синеве неба купол парашюта. А вот еще и еще...

Заслонив ладонью солнце, я смотрю на фигурки парашютистов. В этот момент мое сердце там, высоко в небе, вместе с ними. Смотрю и думаю: «Вот сколько вас сейчас, смелых и волевых. А ведь несколько лет назад на это ровное поле пришли одиночки».

Помню хорошо тот день, когда в комитете ДОСААФ комбината, где я только начинала работать, состоялся разго-

Т. КОПАЕВА,
председатель комитета ДОСААФ
металлургического комбината

вор с бывшими военнотрудовыми-де-сантинками. Тогда решено было создать кружок парашютистов. Руководить им согласился токарь механического цеха Василий Горбунов и токарь сортопркатного цеха Виктор Дулов. Они стали заниматься с новичками. Через некоторое время 30 парашютистов комбината

совершили свои первые прыжки с самолета.

Прошел год. У нас работало уже 4 кружка. Возникла мысль о создании парашютной секции.

На организационное собрание пришло 9 человек. Председателем секции был избран Б. Фрейчко, тренером В. Гоман. План работы предусматривал подготовку инструкторов-общественников по парашютному спорту. Ведь на первых порах их были только единицы.

Комитет ДОСААФ выделил секции пс-

мещение, спортсмены своими силами изготовили парашютную подвеску, детали укладочного стола, инструмент, наглядные пособия. Городской комитет ДОСААФ передал секции бездействующую из-за многочисленных недоделок парашютную вышку. Кружковцы привели ее в порядок.

Вскоре численный состав секции удвоился. Начались регулярные занятия по подготовке спортсменов 3-го, 2-го разрядов и инструкторов-общественников. Впоследствии все они стали организаторами кружков парашютистов в своих цехах, а также на других предприятиях и в учебных организациях города.

Работа кружков находилась под наблюдением бюро парашютной секции. Когда представилась возможность,



...Идут тренировки в прыжках на точность приземления.

прыжки совершили 150 юношей и девушек, причем более двадцати из них выполнили нормативы 3-го и 2-го спортивных разрядов.

Наши парашютисты обрели уверенность в своих силах и пригласили товарищей по спорту из других районов Свердловской области принять участие в межгородских соревнованиях. Они проходили по программе 2-го разряда. Победы добилась команда нашего комбината. В ее состав входили: В. Гоман, В. Дулов, В. Горбунов, А. Тихачев и Г. Тихонова. Чемпионом первых городских соревнований стал Б. Фрейчко.

На повестку дня встал вопрос об организации самостоятельного парашютного клуба. Опыта еще не было, и далось это дело нелегко.

Для развития спорта смелых создавалась материальная база. Настойчивые просьбы местных организаций привели к открытию в городе авиаспортивного



двумя штатными работниками по парашютному. Клуб получил 2 самолета Як-12, 100 основных и запасных парашютов, в том числе 25 куполов Т-2. Руководил полетами общественник начальник клуба В. Каретников. Пилотировали самолеты он и его заместитель по летной части И. Иванов. В парашютной секции насчитывалось более 150 спортсменов. В нынешнем году разряд городского авиаспортивного клуба повышен. Авиационные спортсмены Нижнего Тагила, а в их числе и нашего комбината, располагают теперь новыми возможностями. Произшло некоторое увеличение штатного состава. Но это ни в какой мере не снизило активности наших общественников. Клуб, прежде всего, опирается на них.

Парашютная секция наряду со спортсменами объединяет около 30 опытных общественных инструкторов, практически помогающих первичным организациям ДОСААФ готовить воздушных спортсменов. Основное ядро в секции составляют наши активисты-производители. В материальном обеспечении авиаспортивного клуба значительная доля металлургического комбината. Тренерский совет, например, успешно возглавляет молодой инженер лаборатории автоматики Валентин Гоман. Он принадлежит к той категории людей, которая беззаветно, до конца отдается любимому делу. А Валентин влюблен в небо, в парашютный спорт. Да, по сути дела, это его вторая

Перед прыжками спортсмены укладывают парашюты. На переднем плане Зоя Исакова и Василий Барахнин.

профессия, которой он посвящает значительную часть своего свободного времени. На его счету более шестисот прыжков с парашютом.

И какой это учитель! Только в этом году Валентин подготовил 20 перворазрядников и 30 укладчиков парашютов. И все они имеют прочные знания.

С большим уважением относятся и к другому энтузиасту летчику-инструктору-парашютисту Борису Борисовичу Фрейчко. Многие делают он для развития парашютного спорта.

Инженер сортопрокатного цеха Б. Фрейчко — хороший производственник. Недавно ему присвоено звание ударника коммунистического труда.

Горячее увлечение авиацией сделало Гомана и Фрейчко, этих, в сущности, очень разных по возрасту и характеру людей, большими друзьями. Они познакомились несколько лет назад во время прыжков и стали почти неразлучными.

Благодаря усилиям таких общественных работников парашютный спорт сделался достоянием многих тружеников нашего комбината.

Доброго слова заслуживают и другие активисты секции. Это рабочие колесопрокатного цеха — ударник коммунистического труда токарь Виктор Дулов, сле-

сарь Василий Барахнин, формовщик литейного цеха Борис Шешуков, электро-сварщица управления капитального строительства, комсорг участка Наташа Беспалова.

Парашютисты комбината деятельно участвуют в Спартакиаде по техническим видам спорта. На областных парашютных соревнованиях они добились хороших результатов. Валентин Гоман завоевал звание чемпиона области.

После усиленных тренировок спортсмены выходят сейчас на старты районных и зональных соревнований. Наша команда впервые вошла в состав участников первенства уральской зоны в Уфе.

Парашютный спорт на металлургическом комбинате крепнет и развивается. Мы твердо убеждены, что количество шелковых куполов в Тагильском небе будет непрерывно расти.

Спердловская область, г. Нижний Тагил



Это перворазрядник слесарь Николай Шкарупа. Он только что с неба. Фото А. Зольникова

СДЕЛАН ШАГ ВПЕРЕД

Зональная встреча спортсменов центральных областей Российской Федерации изобиловала острыми поединками. Особенно это было заметно на кордовых стартах; здесь демонстрировались добротные модели, полетные результаты которых значительно выше прошлогодних. Вот, например, показатели призеров-гонщиков: М. Ершов — Н. Альхимович (г. Жуковский) — 4 мин. 59 сек.; Н. Сидоров — А. Гаврилов (г. Дубна) — 5 мин. 4 сек.; С. Белов — А. Охотников (г. Жуковский) — 5 мин. 20 сек. Зрелостью и мастерством отличается пилотаж победителя соревнований брянского спортсмена В. Егорова.

Оригинальную модель-копию двухмоторного бомбардировщика с радиоуправлением запускал курский спортсмен Плужников.

Шаг вперед в сравнении с прошлым годом сделали

и строители моделей свободного полета. Улучшилась регулировка и планирующие свойства моделей. Особенно это характерно для миниатюрного планера победителя В. Бахлаева из Брянска. Он набрал 834 очка. Недостатком явилось то, что многие участники неумело выбирали момент и место запуска моделей, что не могло не отразиться на конечном результате.

В командном зачете, как и в прошлом году, первое место заняли спортсмены Московской области. Они продемонстрировали возросшую спортивную выучку на стартах соревнований, хотя победа и досталась им в острой, напряженной борьбе.

Добротные модели запускали брянские и курские спортсмены.

Н. САВАРСКИЙ, судья республиканской категории

ШАГАЙ, СПАРТАКИАДА!

ПОПРАВКИ В ТАБЛИЦУ ФАИ

Наши планеристы продолжают штурмовать таблицу мировых и всесоюзных рекордов.

Известная киевская планеристка мастер спорта Зинаида Соловей совершила выдающийся полет на дальность до намеченного пункта на двухместном планере «Бланик» с пассажиром. Отцепившись от самолета-буксировщика в районе Бобруйска, экипаж находился в парящем полете 8 час. 44 мин. Планер покрыл расстояние 619,995 км.

В этом полете Зинаида Соловей добилась блестящего успеха, установив два мировых рекорда: дальности полета до намеченного пункта и дальности полета по прямой. Достигнутые киевской спортсменкой результаты значительно превышают прежние достижения известной польской планеристки Палагеи Маевской.

В тот же день, через несколько минут после З. Соловей, стартовал другой киевский спортсмен мастер спорта Евгений Литвинчев на одноместном планере А-15. В парящем полете он находился 9 часов 17 минут, пролетел 740 км и произвел посадку на аэродроме центрального аэропорта Одессы. Результат Е. Литвинчева на 26 км превышает всесоюзный рекорд.

Материалы о достижениях З. Соловей направлены в ФАИ для утверждения их в качестве мировых рекордов. На снимках: З. Соловей и Е. Литвинчев.



ОДИННАДЦАТЫЕ РЕСПУБЛИКАНСКИЕ

Двенадцать сильнейших планеристов Киева, Харькова, Львова и Днепропетровска в упорной борьбе на XI республиканских соревнованиях оспаривали личное первенство. В умении и находчивости состязались пять мастеров спорта и семь перворазрядников.

Организованность, высокий спортивный уровень, дух товарищества и взаимопомощи — вот характерные черты этих соревнований.

В течение 30 минут в воздух были забуксированы все 12 планеров. Начался скоростной парящий полет по двухсоткилометровому треугольному маршруту. Первым финишировал перворазрядник Л. Пилипчук (Днепропетровск). Его время 3 час. 18 мин. Не на много отстали занявший второе место мастер спорта В. Гончаренко (Киев) и третья — мастер спорта из Днепропетровска Л. Ерышко.

Эти же спортсмены лидировали и во втором упражнении — полете по стокилометровому треугольному маршруту. Но на этот раз Пилипчук был на втором месте. На первое вышел

Гончаренко. Ерышко, как и в первом упражнении, занимал третье место.

В последнем упражнении, когда по стокилометровому треугольному маршруту надо было пройти дважды, победу одержал львовский планерист мастер спорта Б. Стрельников. На втором и третьем местах соответственно Пилипчук и Ерышко.

Звание абсолютного чемпиона XI планерных соревнований Украины присвоено Виктору Гончаренко. На второе место вышел Леонид Ерышко. На третья — Леонид Пилипчук. Остальные места распределились так: 4 — Е. Руденский (Харьков), 5 — Б. Стрельников (Львов), 6 — Е. Вачасов (Харьков), 7 — В. Сараев (Харьков), 8 — А. Федоров (Киев), 9 — А. Собко (Львов), 10 — Е. Чарский (Киев), 11 — О. Литвин (Днепропетровск) и 12 — В. Боднар (Киев).

Ю. СЫТНИК, спортсмен 1-го разряда

г. Днепропетровск

ШТУРМ РЕКОРДОВ

Идут соревнования на первенство столицы. В воздухе — резиномоторная модель самолета. Она все дальше и дальше удаляется от места запуска. За ней внимательно наблюдают судьи. А через некоторое время по аэродрому разнеслась радостная весть: модель художника-реставратора перворазрядника Валерия Федорова продержалась в воздухе 1 час 41 минуту 32 секунды и достигла высоты 1892 м.

Эти результаты намного превышают мировые рекорды.



Школьник из Казани Валерий Семенов стал рекордсменом страны. Его модель вертолета с поршневым двигателем пробыла в воздухе 20 мин. 32 сек., пролетев расстояние 5,2 километра. Это больше нынешнего всесоюзного рекорда по группе юношей.

Еще юношеский рекорд. Его завоевал девятиклассник Владимир Потемкин из Иванова. Модель вертолета с резиновым двигателем конструкции Потемкина пролетела по прямой 142 метра. Новая поправка, впервые занесенная в таблицу всесоюзных рекордов.

На снимке: рекордсмен СССР Валерий Семенов (слева) на соревнованиях на первенство Казани. Фото В. Мясникова (ТАСС)

Петр Нестеров был первым

По штатам авиационным отрядам пулеметов не положено, — такой ответ в начале 1914 г. дали чины царского военного министерства на запрос выдающегося русского летчика Петра Николаевича Нестерова о вооружении аэропланов. «Пулеметов не положено». Так что же, — значит неприятельским самолетам можно было безнаказанно летать на разведку, бомбить аэродромы и боевые порядки русских войск? Нет, он никак не мог примириться с этим. «Меня занимает мысль, — говорил П. Н. Нестеров, — об уничтожении неприятельских аппаратов таранным способом, пользуясь быстротой и быстроподъемностью аэроплана. Например, удара своим шасси неприятельский аппарат сверху».

Шла война. И летчик осуществил свой смелый замысел. 8 сентября 1914 г. штабс-капитан Нестеров впервые в истории авиации провел воздушный бой. Встретив у города Жолкев (сейчас Нестеров) вражеский самолет «альбатрос», Петр Николаевич маневром своего аэроплана стремился посадить его в расположении русских войск, — однако неприятельская машина упорно держала курс на запад. Тогда, поднявшись выше «альбатроса», Нестеров перевел свой самолет в пикирование и направил его на противника. Таран! Первый в истории авиации! Враг был уничтожен.

Прошли годы. Воспитанные Коммунистической партией, советские летчики применили таран во время боевых действий на реке Халхин-Гол, в других битвах за Родину. 22 июня 1941 г., в первый день Великой Отечественной войны, один за другим старший лейтенант И. Иванов, младшие лейтенанты Д. Кокорев и Л. Бутелин, лейтенанты П. Рябцев, П. Игнатьев, старший политрук А. Данилов уничтожили самолеты противника таранными ударами.

Глубокое сознание личной ответственности за защиту Родины, высокое боевое мастерство отличали воздушных воинов, использовавших в борьбе с врагом этот способ воздушного боя. Однажды случилось так, что первый удар, нанесенный младшим лейтенантом К. Новиковым, оказался недостаточным. Тогда он, несмотря на яростный пулеметно-пушечный огонь, снова пошел на сближение с фашистской машиной и таранил ее вторично. Известно, когда два летчика — младшие лейтенанты Б. Пирожков и В. Довгий — таранили один фашистский бомбардировщик.

Уничтожить противника! К этой цели были направлены все помыслы летчиков, вся их воля, душевный порыв. Таран был для них не случайным столкновением в воздухе, а сознатель-

ным, продуманным актом. Пусть жгли раны, пусть захлебывались поврежденные моторы, ничто не могло стать преградой для достижения победы. На истребителе с пробитым козырьком и приборной доской, раненный в голову, таранил вражеский самолет старшина Ю. Медведев. Ударом винта по хвостовому оперению сбил бомбардировщик противника лейтенант Н. Лискокоженко. Несмотря на тяжелые ранения, пилот не оставлял поле боя. Он пошел на второй таран — и теперь в землю врезался гитлеровский истребитель. Вскоре отважный летчик сумел возвратиться на свой аэродром.

Повернуть в прах машину противника и сохранить свою, чтобы и дальше сражаться с фашистами, — в этом жизнеутверждающее содержание тарана, яркое свидетельство превосходства наших пилотов над вражескими, которые никогда не шли на таранные удары. Младший лейтенант Н. Чватов, лейтенанты А. Катрич, Е. Павлович таранили так расчетливо, точно, что готовы были на своих боевых самолетах после небольшого ремонта в тот же день снова подняться в воздух.

Уничтожив в августе 1941 г. таранным ударом бомбардировщик противника, Герой Советского Союза Л. Муравичкин одержал свою последнюю 47-ю победу в мае 1945 г. в небе Берлина. 18 фашистских самолетов сбил после тарана Герой Советского Союза Д. Гудков. Широко известны в нашей стране имена Амет-хана Султана, Н. Гулаева, В. Лавриненкова, С. Луганского. Эти прославленные асы, удостоенные звания дважды Героев Советского Союза, уничтожили более 150 вражеских машин, причем на счету у каждого — таран.

В годы Великой Отечественной войны наши авиаторы более 200 раз шли на таран, в том числе и ночью. 17 летчиков применили его дважды, а Герои Советского Союза А. Хлобыстов — трижды, Б. Ковзан — четыре раза. Своими подвигами славные соколы еще и еще раз доказали, что у советского летчика всегда, при всех обстоятельствах остается средство борьбы, которого его не могут лишить ни неисправность самолета, ни иссякший запас снарядов, ни охваченная пламенем машина, ни тяжелое ранение. Это средство — таран. Нужно только мобилизовать всю свою волю, применить все свое летное мастерство.

...Никогда не забудет народ героев тарана, небо обрушивших на врага, как о них образно сказал поэт. Славные нестеровские традиции всегда будут на вооружении воздушных воинов — верных сынов нашей Отчизны.

В. ГАПОНОВ

НАД ВОЛГОЙ И ДНЕПРОМ

Вражеский истребитель попал в перекрестье прицела, и капитан Луганский нажал на гашетку. Но пулеметы молчали. Иссякли боеприпасы. Как быть? Летчик осмотрелся. «Мессер» успел уйти и взял курс к Волге. Еще несколько минут — и пулеметные очереди фашиста стегнут по пароходам, на которых к правому берегу переправлялись бойцы дивизии генерала Родимцева.

Капитан знал, что здесь, в Волгограде, каждый боец и командир стояли насмерть, что подкрепление было необходимо, как воздух. Верный воинскому долгу, летчик не мог оставить врага безнаказанным. Он настиг «мессера», пошел на сближение с ним. И как ни петлял враг, летчик настиг его. На полной скорости он нанес по нему крылом такой удар, что начисто отсек стабилизатор.

Этот таран, совершенный 14 сентября 1942 г., не единственный в боевой биографии дважды Героя Советского Союза Сергея Даниловича Луганского. Позднее мужественный летчик таранил фашистский бомбардировщик при форсировании нашими войсками Днепра.



Дважды Герой Советского Союза С. Луганский.

РАЗЖАТЫЕ «КЛЕЩИ»

Группу штурмовиков, которую я вел, при возвращении с боевого задания атаковали вражеские истребители. Мы встретили «мессеры» огнем, и два из них, охваченные пламенем, перешли в беспорядочное падение. Но когда у сержанта Рулева боекомплект закончился, «мессеры» зажали в «клещи» его машину.

Как спасти товарища? Только тараном. Приняв решение, я сделал вираж, пропустил самолет Рулева и перешел в лобовую, стремительно сближаясь с одной из машин противника. 100, 50 метров оставалось до нее. И тут гитлеровец не выдержал — метнулся в сторону. Тогда я довернул самолет и сверху левым крылом ударил по кабине и хвостовому оперению вражеского истребителя.

Мой штурмовик был почти неуправляем. За 30 минут полета, руки и ноги у меня настолько онемели, что, когда самолет коснулся наконец земли, я не мог



самостоятельно выбраться из кабины. К самолету уже бежали мои товарищи, и первым среди них был сержант Рулев.

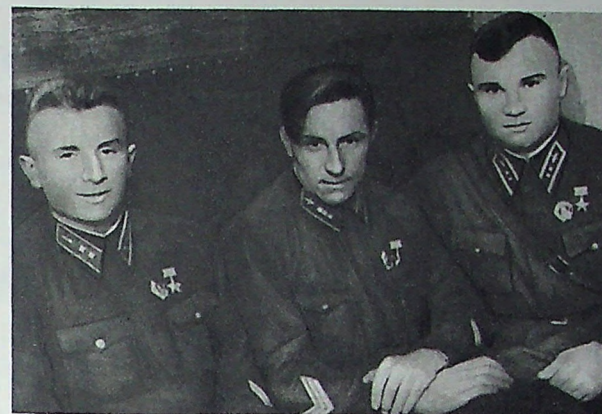
В. КНИЖНИК, офицер запаса

г. Киев

ДВА УДАРА ВИНТОМ

Это произошло в один из сентябрьских дней 1941 года над Киевом. Лейтенант Леонид Иванович Борисов, преследуя «юнкерс-88», расстрелял весь боезапас. Он сближал свой истребитель И-16 с вражеской машиной и нанес удар винтом по хвостовому оперению. Винт сильно погнулся. Однако «юнкерс» почти не пострадал. Тогда летчик вторично повел свою машину на таран. Новый удар оказался решающим. Самолет врага был уничтожен.

Леонид Борисов — москвич. В конце 30-х годов работал токарем на заводе «Красная звезда», в аэроклубе занимался планиризмом, овладел вожделением самолета, затем стал летчиком-истребителем.



Герои Советского Союза И. Шумилов (справа) и его боевые друзья И. Голубин (слева), И. Малабушкин (1942 г.).

КОГДА ЗАМОЛЧАЛИ ПУЛЕМЕТЫ...

Это было в дни великой битвы за Москву. Четверка наших истребителей, ведомых лейтенантом Шумиловым, в пред рассветной мгле возвращалась с боевого задания. На пути встретились семь «мессершмиттов». Завязалась неравная схватка, из которой наши летчики вышли победителями. Один из них — Иван Голубин — был ранен, его машина получила повреждения.

Вот какие события произошли тогда во фронтовом небе. ...Несколько вражеских истребителей, как хищники, устремились к машине Шумилова и вот-вот уже были готовы обрушиться на нее огнем. Однако неожиданно для гитлеровцев ведущий сбавил газ, и самолеты с черными крестами пронеслись мимо.

В это время два «мессера» ринулись на машину Голубина. Шумилов сделал крутой разворот и на огромной скорости пошел в лобовую атаку. Но фашист не выдержал, резко отвернул в сторону и... врезался в своего напарника. Оба самолета воспламенились и упали. Остальные вражеские летчики повернули обратно.

Иван Шумилов стал преследовать одного из них. Вот он уже нагнал его и нажал гашетку, — но... пулеметы молчали. Не оставалось ни одного патрона. Что делать? Дать безнаказанно уйти? Нет, этого он не мог допустить.

Летчик весь слитно слился с машиной и, когда она поравнялась с «мессером», направил ее на врага. Фашистский самолет был перерезан пополам.

Однако и у ястребка Шумилова загорелся мотор. Становилось нестерпимо жарко...

Чувство самообладания ни на секунду не покидало советского пилота. Собрав последние силы, он выбросился на парашюте. Купол раскрылся, но время для нормального прыжка уже было потеряно. Земля стремительно приближалась. От сильного удара он потерял сознание... Очнувшись, летчик в госпитале. Голова, руки и ноги были забинтованы.

Когда Шумилов выздоровел и явился в часть, командир поздравил его и вручил золотые часы. На крышке было выгравировано: «Летчику-истребителю, гордому соколу, отважному снайперу Родины Ивану Шумилову. С. Шаповалов».

— Кто это Шаповалов? — с волнением спросил лейтенант. — Сибирский рабочий, один из сотен тысяч его величества рабочего класса, кто вместе с нами кует победу над врагом. Пишет, что услышал по радио о вашем подвиге, и вот благодарит!

Давно оттремели бои. Мирному труду посвятил себя Иван Петрович Шумилов. Он работает в коллективе, занятом водоснабжением Москвы.

На письменном столе у Шумилова стоит модель истребителя. Этот подарок однопольчан напоминает герою-летчику о фронтовой дружбе, о суровых боевых годах...

В. КРЫЖЕНКО

г. Люберцы, Московской области

СРЕДИ КНИГ

СПОРТСМЕНЫ ПЯТОГО ОКЕАНА

«О смелых и отважных» — так называется брошюра мастера спорта В. Митина, выпущенная Ленинградским отделением общества «Знание». Она, безусловно, займет свое место среди не столь уж многочисленных книг о парашютном спорте. Ее достоинство прежде всего в том, что автор не ограничился общим обзором пути, пройденного нашим парашютизмом, а привлек местные материалы.

Ленинград богат авиационными традициями. С городом на Неве связано немало славных страниц истории парашютизма. Именно здесь Т. Е. Котельников создал первый в мире авиационный ранцевый парашют. Здесь начинали свою спортивную деятельность пионеры советского парашютизма — Н. Евдокимов, К. Кабанов, Т. Куталова, В. Федоров и многие другие. Да и сейчас в Ленинграде немало спортсменов, идущих в первых рядах советского парашютизма. — Г. Андреевой, Л. Федина, Е. Шере-



метеве, В. Везроднове, И. Сергеевой — рассказывается в главе «Любимый спорт ленинградской молодежи».

СТАНЦИЯ ВНЕ ЗЕМЛИ

В книге инженера В. Ляпунова «Станция вне Земли» излагается вопрос о развитии идеи создания искусственного обитаемого спутника Земли, впервые выдвинутой К. Э. Циолковским.

В доходчивой, популярной форме автор рассказывает о наиболее перспективных проектах внеземных станций. Разговор идет о разработке систем, необходимых для того, чтобы облегчить жизнь космонавтам в состоянии невесомости, о способах защиты людей на межпланетных станциях от космической радиации.



Последние указания на старте.
Фото В. Федосова

XXVI ВСЕСОЮЗНЫЕ
СОРЕВНОВАНИЯ
ПЛАНЕРИСТОВ

48400 КИЛОМЕТРОВ ПО ОБЛАЧНЫМ ДОРОГАМ

И. БОБАРЬКИН,
главный судья соревнований

Центральный спортивный планерный клуб СССР в Орле создан совсем недавно. Но он уже стал хорошей базой для тренировок и спортивных встреч. Здесь и состоялось XXVI всесоюзное лично-командное первенство по планерному спорту.

В соревнованиях приняли участие 12 сборных команд: две от Российской Федерации, по одной от союзных республик — Украины, Белоруссии, Литвы, Латвии, Эстонии, Молдавии, городов Москвы и Ленинграда, от Государственного комитета по авиационной технике СССР и, наконец, от Центрального спортивного планерного клуба СССР (ЦСПК). Всего прибыло 54 спортсмена. Четверо из них выступали вне конкурса.

В числе участников соревнований — один заслуженный мастер спорта, 30 мастеров спорта и 23 перворазрядника.

Характерно, что всего семь участников — профессиональные летчики. Остальные — представители рабочей и учащейся молодежи. Среди соревнующихся инженеры, токари, слесари, шоферы, строители, аспирант, научный сотрудник, заведующий кафедрой. Можно назвать еще много специально-

стей. Все это говорит о большом стремлении нашей молодежи овладеть безмоторными полетами.

И еще одна любопытная деталь: 50 процентов планеристов участвовали в таких больших соревнованиях впервые. На смену маститым приходит молодежь!

Разыграны все пять упражнений. Общий налет составил 2693 часа. По облачным дорогам пройдено 48400 километров. 14 спортсменов выполнили нормативы мастера спорта и еще 20 — подтвердили это высокое звание. Таков итог соревнований, и надо сказать, что они прошли на высоком спортивном уровне. Этому способствовала деловая обстановка, организованность. Хорошо поработали буксировщики. За 40—45 минут они обычно поднимали на высоту 800 м все планеры, а к исходу дня возвращали их на аэродром, обеспечивая тем самым на следующий день розыгрыш очередного упражнения.

Первый же день соревнований показал, что предстоит острая борьба. Хотя упражнение — скоростной полет по стокилометровому треугольному маршруту — ввиду ухудшившейся погоды до конца разыграно и не было, однако выявились сильные и слабые стороны команд. Впереди шли хозяева летного поля, за ними москвичи. Чемпион прошлого года — команда Литвы вышла на третье место.

Второе упражнение — скоростной полет по двухсоткилометровому треугольному маршруту — принесло победу мастеру спорта В. Гончаренко. За ним шел перворазрядник Л. Филиппчук (УССР). Третье место занял мастер спорта А. Курило (ЦСПК). Команда УССР по итогам двух дней переместилась с четвертого на второе. Впереди по-прежнему шли орловцы. Между этими командами и разгорелась борьба за первенство.

В связи с ухудшением погоды следующим разыгрывалось запасное упражнение — скоростной полет по стокилометровому маршруту с одним облетом. Несмотря на то, что восходящие потоки были слабыми, 14 спортсменов все же прошли маршрут. Из-за отсутствия условий для парящих полетов соревнования были приостановлены. После пятнадцатичасовой паузы борьба возобновилась. Разыгрывался скоростной полет с посадкой в намеченном пункте. Цели достигли 9 спортсменов. Чемпионом по упражнению стал перворазрядник В. Сташанс (Латвия), на втором месте — мастер спорта Г. Орлов (Москва), на третьем — перворазрядник А. Коваль (ЦСПК).

Более высокие результаты дало 4-е упражнение — скоростной полет до цели с возвращением на старт. Маршрут в 210 км в оба конца прошли 25 спортсменов. Чемпионом стал мастер спорта Р. Висацкас (Литва). На втором



Чемпион СССР
В. Сташанс.

Абсолютный чемпион СССР 1964 года по планерному спорту В. Гончаренко с завоеванным им призом генерального авиастроителя О. К. Антонова.



Чемпион СССР
В. Руденский



Чемпион СССР
Р. Висацкас.



месте оказался мастер спорта Б. Стрельников (УССР). На третьем — мастер спорта А. Курило (ЦСПК).

Пока не было разыграно третье упражнение — скоростной полет по 300-километровому треугольному маршруту, никто не мог предсказать победу той или иной команде. Для выполнения упражнения требуется не менее 6—7 часов хорошей летной погоды. Все спортсмены усиленно готовились к нему еще и потому, что именно оно предусматривало выполнение нормативов мастера спорта.

В воздухе поднялись все 54 спортсмена. Здесь особенно сильно проявился социалистический характер нашего спорта. Планеристы, применяя групповой метод поиска потоков, помогали друг другу, что благотворно сказалось на результатах. Успешно завершили полет 39 участников. Первым к финишу пришел В. Гончаренко. Расстояние в 308 км он покрыл за 5 часов 53 минуты. За этот полет В. Гончаренко вручен приз, учрежденный генеральным авиастроителем О. К. Антоновым. Вслед за Гончаренко финишировал мастер спорта Ю. Милютин (ЦСПК). Третье место занял мастер спорта А. Беляков (БССР).

Всесоюзные соревнования планеристов завершились повторным полетом по стокилометровому треугольному маршруту с двойным облетом. К финишу пришло лишь 9 человек. Чемпионом стал перворазрядник Е. Руденский (УССР), на втором — мастер спорта Л. Александровичус (Литва), на третьем — мастер спорта А. Филиппчук (РСФСР).

Звание абсолютного чемпиона СССР по планерному спорту завоевал В. Гончаренко. В сумме многоборья он набрал 5680 очков. На второе место вышел А. Курило (5372 очка), третье — Б. Стрельников (5237 очков). Последующие места спортсменам, вошедших в первую десятку, распределились так: 4 — З. Бразаускас (Литва) — 5033 очка, 5 — Е. Руденский (УССР) — 4663, 6 — Л. Филиппчук (УССР) — 4623, 7 — Р. Гармуте (Литва) — 4523, 8 — Е. Вачасов (УССР) — 4218, 9 — Г. Орлов (Москва) — 4199, 10 — А. Филиппчук (РСФСР) — 4175 очков.

В командном зачете, набрав 14926 очков, победу одержали украинские спортсмены Е. Руденский, В. Гончаренко, Л. Филиппчук. Команда награждена кубком ЦК ВЛКСМ и дипломом 1-й степени Союза спортивных обществ и организаций СССР.

Второе место (13266 очков) заняла команда Центрального спортивного планерного клуба в составе А. Курило (капитан команды), Ю. Милютин, А. Коваль. Команда награждена переходящим кубком ЦК ДОСААФ СССР и дипломом 2-й степени.

На третье место (12156 очков) вышли литовские спортсмены мастера спорта Р. Висацкас (капитан команды), Л. Александровичус, З. Бразаускас. Им вручен диплом 3-й степени.

Четвертое место заняла команда Москвы — 11361 очко, пятое — Эстонии — 10296, шестое — Латвии — 10233, седьмое — РСФСР-1 — 9776, восьмое — РСФСР-2 — 9278, девятое — Государственного комитета по авиационной технике СССР — 8082, десятое — Ленинграда — 7972, одиннадцатое — БССР — 6743, двенадцатое — Молдавской ССР — 6143 очка.

XXVI всесоюзное первенство позволяет сделать вывод о том, что планеристы Украины проявили волю к победе и показали большое летное мастерство. Высоким остается уровень подготовки спортсменов Прибалтийских республик. Сборные команды Латвии, Эстонии, не имея в своем составе ни одного мастера спорта, добились хороших результатов в многоборье. Впервые на Всесоюзных соревнованиях выступили спортсмены-планеристы Молдавии.

Все это отрадные явления. Но следует указать и на некоторые изъяны в подготовке к соревнованиям. Так, спортсмены Белоруссии, имея достаточно развитую базу и условия для планерного спорта, показали низкие результаты как в личном, так и в командном зачете. Ниже своих возможностей выступили спортсмены, кстати говоря, мастера спорта, команды Государственного комитета по авиационной технике СССР.

Опыт первенства показывает, что и отличные в общем-то спортсмены могут проиграть, если будут пренебрегать тренировками. Характерными в этом отношении являются команды Российской Федерации. Они комплектовались лучшими спортсменами по результатам розыгрыша Всероссийского первенства. В протоколе так прямо и было записано, что спортсмены, занявшие лучшие места, будут участвовать во Всесоюзных соревнованиях. Но больше судьбы этих планеристов никто не интересовался. У команд РСФСР не было старших и тренеров. Лишь в самом начале соревнований судейская коллегия назначила им капитана. Не случайно поэтому спортсмены не сумели проявить своих способностей. Команды Российской Федерации должны иметь своего шефа. Им, на наш взгляд, может быть Центральный спортивный планерный клуб или Центральный аэроклуб имени В. П. Чкалова.

В соревнованиях участвовало шесть женщин: Р. Гармуте (Литовская ССР), И. Горюхова и М. Африканова (Москва), Е. Дрозденко (Орел), И. Коршунова (Киров) и Е. Анохова (Брянск). Они успешно выступили по всей программе.

Судейская коллегия в своем решении высказала пожелание — впредь всесоюзные соревнования по планерному спорту проводить с раздельным зачетом для мужчин и женщин, как это делается в самолетном спорте. Выражено сожаление, что лучшие планеристы страны, входящие в сборную команду СССР, приняли участие лишь вне конкурса.

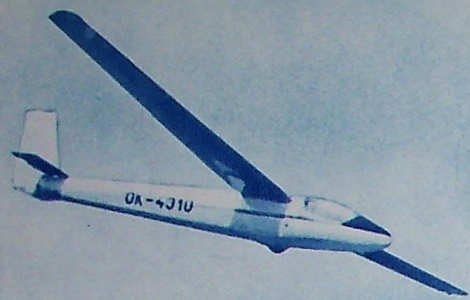
Какие бы соревнования ни проводились, будь это внутриклубные, зональные, республиканские или всесоюзные, спортсмены всегда обязаны думать о безопасности полетов. Безопасность — прежде всего. Это — святая святых каждого полета. Тем более досадно, когда об этом забывают даже опытные спортсмены. К примеру возьмем случай с Мариной Африкановой. Возвращаясь с маршрута, она отлично знала, что не долетит до аэродрома 4—6 км. Грамотный спортсмен в таких случаях, оценив обстановку, обязательно произведет посадку на подходящей площадке, выбранной с воздуха. Марина поступила иначе. Она решила «тянуть», чтобы хоть чуть-чуть уменьшить недовлет и получить больше очков. Это привело к тому, что посадку ей пришлось производить на посев с высокой растительностью. Был поврежден стабилизатор планера, а планеристка Африканова получила за упражнение «0» очков.

Недостаточно продуманно был проведен подбор судей. В ходе соревнований судейскую коллегию пришлось на 50 процентов доукомплектовывать. Комитету планерного спорта стоит, обсудив итоги соревнований, наметить мероприятия, способствующие дальнейшему развитию планеризма.

г. Орел



Команда Украины, занявшая первое место (слева направо): Л. Филиппчук, В. Гончаренко, Е. Руденский.



В ПРЕДГОРЬЯХ КРКОНОШ

Планер «Орлик-16» парит над горами.

Фото К. Масонидека

С МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ПЛАНЕРИСТОВ

У подножья Крконош на небольшой площадке выстроились ровными рядами более сорока планеров «Орлик». Дождевые облака, гонимые сильными ветром, уносились в горы, едва не цепляясь за лесистые вершины. Казалось, что полетов быть не может. Но точно в назначенное время планеры, буксируемые самолетами «Тренер-226» и «Бригадир», один за другим начали подниматься в воздух. Планеристы, взлетевшие первыми, становились в спираль, метались от облака к облаку, но, не найдя восходящих потоков, садились на аэродроме. Пошел дождь, а планеры продолжали взлетать. Ни одному спортсмену с первого взлета не удалось удержаться в воздухе. Некоторые из-за сильного ветра едва дотянули до границы аэродрома.

В такой сложной обстановке начались международные соревнования планеристов, которые проходили в Чехословакии на аэродроме города Врхлаби с 28 июня по 11 июля этого года.

Отмечая 40-летие планерного спорта своей страны, чехословацкие спортсмены пригласили на юбилейные состязания парителей Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши и СССР. Это была не официальная, а дружеская встреча, где разыгрывалось только личное первенство.

От Советского Союза выступали молодые мастера спорта Иозас Ярушавичус (г. Вильнюс) и Альберт Дурнов (г. Львов).

Через час погода несколько улучшилась, и планеристы поднялись в воздух вторично, чтобы совершить скоростной полет в намеченную цель расстоянием в 118 км.

Вскоре погода снова ухудшилась. На аэродром надвигалась огромная дождевая туча. Взлетевшие первыми поспешили пересечь стартовую линию и уйти по маршруту. Однако они быстро нагнали уходящие по ветру дождевые облака и дальше 20 км улететь не смогли.

Запоздавших со взлетом накрыл дождь, и их также постигла неудача. Все, кто взлетел последними (10—12 планеров), совершили посадку на своем аэродроме или сели в 12—20 км от него. Только 15 человек, стартовавших в середине, сумели «зацепиться» за кучевые облака, появившиеся в разрывах между тучами, и достигли цели.

Первое место в этом упражнении занял чехословацкий спортсмен Милан Свобода, показавший скорость более 88 км/час. Последующие 7 мест заняли также организаторы соревнований.

Три дня лил дождь, на четвертый решили все же летать. Опять разыгрывался скоростной полет до цели. Метеорологическая обстановка была сложной. Нижняя кромка облачности в отдельных районах доходила до 300—350 м. Сильный ветер, полосы дождей, слабые восходящие потоки не способствовали полетам. С большим трудом дошли до намеченного пункта только 12 человек. На этот раз первенство завоевал польский планерист Юлиан Зэбро (скорость 56,4 км/час), второе и третье чехословацкие спортсмены Ян Шатный и Вячеслав Маречек. И. Ярушавичус занял 20-е место.

В третьем упражнении разыгрывался скоростной полет по 100-км треугольному маршруту. На этот раз облаков почти не было и планеристы летели в чистом небе. Наши спортсмены поднялись одними из последних. Возможность для удачного старта имела. Ярушавичус и Дурнов пересекли стартовую линию одновременно. Ярушавичус после старта решил сделать облет треугольника с правым кругом. Шедший сзади Дурнов не понял его (к сожалению, радиостанций на планерах «Орлик» нет), решил, что он летит не туда и ушел к планерам, спиральным над горами. Это была ошибка. Опять посадка в 13 км от аэродрома и «0» очков. Все планеры, крутившиеся в горах, также сели, не выполнив упражнения.

Ярушавичус обошел многих, вырвался вперед и... приняв другой посыл за поворотный пункт, уклонился на 5 км в сторону и пролетел лишних 20 км. Пока спортсмен вернулся назад и отметился над поворотным пунктом, преимущество было потеряно — и он занял лишь 17-е место.

Лучшую скорость (67,2 км/час) в этом полете показал польский планерист Андрей Кмётек. Это один из ведущих планеристов Польши, занявший в 1964 году второе место на национальных соревнованиях, и на него делалась основная ставка. На второе место вышел его земляк Юлиан Зэбро и на третье — чехословацкий спортсмен Воймир Писковский.

В последующих трех упражнениях — скоростные полеты по 200-км и 500-км треугольным маршрутам и полет до цели с возвращением на свой аэродром (107 км) — победу одержал Милан Свобода. Первенство по четырем упражнениям обеспечило ему лидерство, и он стал основным претендентом на первое место по сумме многоборья.

Следует отметить, что сверх ожидавший руководство и судейская коллегия соревнований приняли решение разыгрывать полет по 500-км треугольному маршруту.

Погода была вначале удовлетворительной, и абсолютное большинство спортсменов успешно прошли большую часть маршрута. К концу дня облачность размыло, и планеристы не смогли пробиться к своему аэродрому. Польский спортсмен А. Кмётек, идя на риск, допустил тактическую ошибку, оторвался от группы и потерял поток. Он метался из стороны в сторону, потерял высоту и, не найдя потока, был вынужден садиться на не совсем пригодную площадку. При посадке планер был поломан. Наибольшее расстояние (467 км) прошел чех М. Свобода и болгарин А. Русев, венгр Я. Чепан, занявший третье место, пролетел 459 км. Советские планеристы А. Дурнов и И. Ярушавичус соответственно покрыли расстояние 410 и 389 км.

В связи с тем, что ни одному планеристу не удалось вернуться «домой», многие думали, что на этом соревнования закончатся, так как сбор «Орликов», разбросанных на большом удалении от аэродрома, займет много времени.

Однако к 8 часам утра следующего дня все машины были на месте. Сбор планеров прошел четко и организованно.

Утром же было решено разыграть полет до цели с возвращением на старт (107 км). На первый взгляд, маршрут небольшой. При хорошей погоде над равниной пролететь 53,5 км до намеченного пункта и вернуться обратно не составляет большого труда. Но этот день принес немало неприятных неожиданностей. Маршрут пролегал от Врхлаби, через город Либерец, над гористой местностью. Сильный ветер (15—17 м/сек) дул под 90° и сносил планеры вместе с облаками в сторону горного хребта Крконош. Несколько планеристов, увлекшись набором высоты, оказались далеко от маршрута и не смогли выбраться из гор. Два чехословацких спортсмена при посадке разбили планеры, а трое были вынуждены перелететь

границу и совершить посадку в Польше. Высокое мастерство парящего полета в горной местности кроме М. Свободы в этот день продемонстрировали чех Ф. Матоушек и поляк Ю. Зэбро, занявшие соответственно второе и третье места.

Наши спортсмены Дурнов и Ярушавичус заняли 11-е и 20-е места.

10 июля разыгрывалось последнее упражнение — скоростной полет до цели с возвращением на старт расстоянием 116 км. Этот полет должен был решить — кто станет абсолютным чемпионом. Характерно, что на этих соревнованиях победителям по отдельным упражнениям никаких призов не выдавалось.

Капризная, обманчивая погода и на этот раз подвела многих планеристов. Напряженно проходила спортивная борьба между двумя основными претендентами на первенство — чехом М. Свободой и инструктором польского центра по полетам в волновых потоках Ю. Зэбро, занимавшим второе место в многоборье. Первый из них, хорошо зная местные условия погоды, всегда выжидал со стартом, выбирал удобный момент для рывка вперед и, как правило, одерживал победу. Так он поступил и в последнем упражнении. Рассчитывая показать лучшую скорость и не допустить большого разрыва в очках со своим соперником, М. Свобода не спешил уходить по маршруту. Ю. Зэбро также маневрировал, дважды пересекал линию старта, уходил на разведку погоды и возвращался обратно.

Следя друг за другом и выжидая, спортсмены упустили погоду. М. Свобода, отметившись над линией старта, поспешил уйти строго по маршруту. Но было уже поздно. Облака стали быстро распадаться. Несмотря на все старания, ему удалось пролететь только 40 км. Ю. Зэбро, к удивлению многих болельщиков, полетел не прямо по маршруту, а под 90° вправо в горы.

Расчет его оказался правильным. Уже около 10 лет он летает над горой Снежка и ее окрестностями, польские планеристы зовут его «профессором» буксировки планеров на волну (волновые потоки). Ю. Зэбро прекрасно изучил природу возникновения волновых и динамических потоков в горах. Спортсмены и судьи, находившиеся на поворотном пункте, говорили, что Зэбро прилетел на поворотный пункт (Млада Болеслав) откуда-то «из-за угла». Обратный путь он пролетел также мастерски.

Ю. Зэбро в данном полете занял 6-е место, но он обыграл своего основного соперника М. Свободу, и это позволило ему стать победителем международных соревнований. М. Свобода стал их вторым призером и чемпионом Чехословакии.

Первое место в последнем упражнении завоевал инструктор Тренчинского аэроклуба Чехословакии Иозеф Смолка.

Наши спортсмены, запоздав со стартом и попав в начале маршрута в зону, где отсутствовали восходящие потоки, не стали рисковать (ведь призового места все равно не завоевешь), вернулись с маршрута и произвели посадку на аэродроме.

В итоге первые десять призовых мест

распределились следующим образом: 1. Ю. Зэбро (Польша) — 5867 очков, 2. М. Свобода — 5538, 3. В. Маречек — 5344, 4. Я. Шатный — 5139, 5. Р. Мештян — 4980 (все — Чехословакия), 6. Я. Чепан (Венгрия) — 4919, 7. Я. Вавра — 4329, 8. М. Добиах — 4321, 9. П. Кушина — 4153 и 10. Я. Гикиш (все — Чехословакия) — 4017 очков.

Советские планеристы заняли — И. Ярушавичус — 26-е (2737 очков) и А. Дурнов 38-е (1921 очко).

Наши спортсмены выступили неудачно. Могли ли они занять лучшие места? Да, могли! В чем же кроется причина неудач? Во-первых, надо прямо сказать, что существующая у нас методика подготовки сборной команды устаре-

ваться без тренировки, как говорится, «с ходу». А этот планер имеет свои особенности и к нему надо привыкнуть. Не случайно, что и немецкие планеристы, которые также были незнакомы с этой машиной, выступили ниже своих возможностей и замыкают «турнирную таблицу».

Международная встреча в Чехословакии явилась для наших спортсменов поучительным уроком. Они прошли там большую школу, познали много нового, приобрели опыт.

На соревнованиях выяснилось, что над равнинной местностью, в средних метеорологических условиях наши планеристы никому не уступали в технике пилотирования. На спиралях (особенно



Призеры международных соревнований (слева направо): Ю. Зэбро, М. Свобода, В. Маречек, Я. Шатный.

левых) они быстро завоевывали преимущество, не отставали и на переходах. Победитель соревнований Ю. Зэбро говорил: «Я несколько раз встречался в воздухе с вашими ребятами. Летают они отлично, но проигрывают потому, что у них хромает навигационная подготовка, они не знают капризов погоды данной местности и не имеют опыта международных встреч». Такое же мнение высказывали чемпионы Чехословакии М. Свобода, польский спортсмен А. Кмётек и другие планеристы.

Очевидно, урок, полученный в Чехословакии, не пройдет даром. Надо думать, что работники управления авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ и Федерация авиационного спорта СССР сделают все, чтобы использовать оставшееся время для лучшей подготовки нашей команды к чемпионату мира по планерному спорту.

А. ВИНУКОВ.

Элида ДУБРОВИНА

Элида Михайловна Дубровина — ленинградская поэтесса. Печатались начала в 1958 году. В свет вышли два ее сборника, а сейчас областное издательство выпускает третий — «Жду необыкновенного», в который включены новые стихи.

В космос!

Качнется серебряный Млечный,
Плеяды заблещут вдали,
Над сердцем заплещется вечность,
И в Вечность уйдут корабли.

Уйдут от весны, от сосновых,
Гудящих под бурей лесов,
От теплых закатов лиловых,
От птичьих живых голосов.

Посланцами весны и мира
Умчатся в бездонный зенит,
И звездная, струнная Лири
О подвиге их зазвенит...

Коснется туманностей древних
Тепло человеческой руки...
О, трудное мужество первых,
Что было бы, если б не ты?

И радость...
И звезды лавиной
Навстречу в немой миге,
И грусть о родной, соловьиной,
Не знавшей покоя Земле...

И мысли стремительным роем,
И память...
Я вновь не усну,
Я в полночь все окна открою
И в тихое небо взгляну.

На круче,
В черемухе белой
Зарю возвестит соловей.
Лети же, мой сокол,
Мой смелый,
К звезде незакатной своей!

Полет

В облаках
Задремали грозы,
Грозно лапами
Шевеля...
Облака плывут,
Как торосы,
А в провалах —
Ночь и земля.



Я
читаю
ЗЕМЛЮ
МОЮ...

Растревоженная
Виражами,
Ночь колеблется,
Словно вода,
И светящимися
Чертежами
В глубине
Лежат города.
Ходят сказки
Дремучими курами,
Пробираясь сторожко
К жилью...
Как гигантский проект
Грядущего

Я читаю
Землю мою.
...Облака
Переполнены светом,
То — земной,
Отраженный свет.
Я б хотела
На землю эту
Поглядеть
Через тысячу лет!

Звезда- Валентина

Слышу —
Звездными эстакадами
Космонавты
Летят, летят...
Нет,
Недаром над баррикадами
Красный стяг поднимал Петроград!
Нет,
Недаром, товарищ,
Недаром
Кровь горячая жгла ковыли,
И сиял над вселенским пожаром,
Над упавшими в битвах недром
Юный облик грядущей Земли.
И грядущее голосом Анны
Запевало по выжженным степям,
И летели, летели тачанки
По дымящимся Млечным Путям.
Нет, недром,
Недаром, товарищ,
От лаптей,
От бескормиц,
Пожарищ,
От слезы вековой,
От лучины,
От заросшей асоком межи —
Сквозь бои, пепелища, руины,
До вершин,
До звезд-Валентины!..
Есть ли путь легендарный, скажи?!
...Над кочевьями звезд
Ярко-синих
Вспыхнул гордой страны выпела...
О, любовь моя,
Доля —
Россия,
Как ты женщину
Выйсь
Подняла!
г. Ленинград

КОСМОДРОМЫ ТУННЫХ

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЙ ПО РАКЕТНОМУ МОДЕЛИЗМУ

спросил Николай Уколов у Эммануила Богдановича Микиртумова.

Третий раз Уколов вместе со своими помощниками проводит подобные соревнования. Микиртумов — кандидат технических наук, старший авиамоделлист. Он впервые на старте, но еще в двадцатых годах сам строил модели самолетов с пороховыми двигателями. Сейчас он внимательно следит за развитием техники ракетного моделизма у нас и за рубежом. Со свойственным ему спокойствием и юмором Микиртумов тут же внес казалось бы незначительную поправку в этот вопрос и сразу же изменил ход разговора:

— Как лучше выделывать овчинку, — видимо, так нужно понимать твой вопрос, Николай Николаевич, — сказал он.

Тот кивнул головой... Действительно, что же надо сделать для улучшения техники ракетного моделизма? Каково направление он должен получить в нашей стране, чтобы занятия этим увлекательным видом технического спорта еще больше вызвали у ребят и юношей интерес и любовь к ракетной технике, пробуждали их творческую фантазию, расширяли их кругозор?

Ракетный моделизм живет и развивается. Стоит ли заниматься им? Этот вопрос уже мало что задает сейчас. Сама жизнь сказала: стоит!

Почти трехлетний опыт проведения массовых соревнований в Московской области, Краснодарском крае, во Все-союзном пионерском лагере «Артек», в других городах и областях нашей страны убедительно говорит о том, что правильная организация и четкий порядок на стартах обеспечивают полную безопасность, делают их интересными, занимательными и поучительными для широкого круга зрителей.

Правда, первое время, да и сейчас еще чувствуется «топтанье на месте» и даже некоторый, я не боюсь этого слова, застой в области техники ракетного моделизма. Этот «застой», «топтанье на месте» замечают не только те, кто часто соприкасается с маленькими ракетами. Как-то я попросил фотокорреспондента поехать на старт московских городских соревнований.

— Что я буду снимать там? — спрашивал он. — Опять старт. Но это уже было. Нужно что-то новое...

И в самом деле. В Тушине взлетали те же одно- и двухступенчатые ракеты. Мы

их наблюдали два года назад. Уже не было того интереса, который вызвал у нас первый полет модели ракет на станции Силикатной в 1962 году.

С некоторой тревогой поехали мы и в Монино на аэродром Краснознаменной Военно-воздушной академии, где запускали свои модели ракетостроители Подмосковья. Чем новым обрадуют они нас? А не топчутся ли и они на одном месте?

Этого не случилось. Здесь мы увидели новые кадры, о которых говорил фоторепортер. Юные ракетчики столичной области очень ярко, особенно в этом году, продемонстрировали взлет творческой мысли. Они, сами того не подозревая, находят правильные пути расширения программы соревнований, работы кружков и клубов юных космонавтов. Они резко, на мой взгляд, расширили технический и спортивный горизонт ракетного моделизма.

Полет ракеты с действующей модели космодрома заставил задуматься о путях дальнейшего развития ракетного моделизма.

Какие классы моделей должны быть? Какие виды соревнований нам надо установить?

Эти вопросы требуют быстрого решения, ибо от них сейчас в значительной степени зависит дальнейшее развитие ракетного моделизма, его техники, рост спортивных показателей. И в самом деле: класс так называемых экспериментальных моделей оказался настолько всеобъемлющим и расплывчатым, что «гонять» в него все модели, которые несколько необычны по своей конструкции, просто неразумно. На Московских областных соревнованиях команды Пушкинской станции юных техников (руководитель В. Коган) и г. Долгопрудного (инструктор В. Будылов), построившие действующие модели космодрома и ракетной установки и заявившие их как экспериментальные модели, по существу оказались в худшем положении. Их чисто спортивные показатели, которые входят в оценку командных достижений, были незначительными, хотя сами модели в техническом отношении представляли исключительный интерес. Команды потеряли очки, так как спуск ракет на парашюте занял мало времени.

— Больше не буду строить такие модели, — сказал В. Будылов. — Пусть другие получают «баранки».

— Нельзя, — говорил другой инструктор, — оценивать экспериментальные модели лишь по продолжительности полета.

— А стоит ли вообще соревноваться на продолжительность полета ракеты? Эти и другие вопросы возникали на старте. Они не случайны. И с ходом, как говорят, на них не ответишь. Надо хорошо продумать и определить

ДЛЯ ДИНАМИЧНОГО СТАРТА

Предлагаю новое приспособление для динамичного запуска моделей планеров, конструкция которого позволяет вынимать его из фюзеляжа для регули-

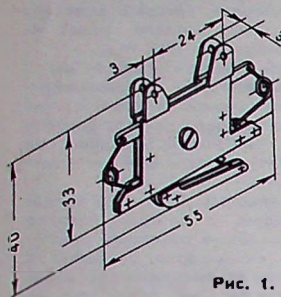


Рис. 1.

ровки или замены пружин (рис. 1 и рис. 2).

Перед запуском отгибается влево до упора флажок. При этом руль поворота модели, соединенный с помощью тяги с флажком, встает нейтрально, а нижний конец флажка входит в паз крючка (см. чертеж). Затем на крючок надевается кольцо леера, которое удерживает флажок во взведенном положении.

При разгоне модели, в конце «затяжки», нагрузка на крючок увеличивается. Под действием этой силы, крючок, сжимая пружины, начинает перемещаться вниз. Его ход подобран таким образом, чтобы при достижении контрольного усилия (подбирается практически во время регулировки), равного 1,5 кг, обеспечивалось освобождение флажка и прохождение его над кольцом леера.

В свободном положении под действием возвратной пружины руль поворота флажком отходит назад, одновременно отклоняется руль поворота и модель

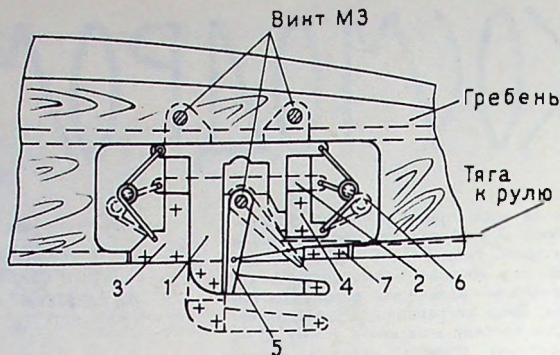
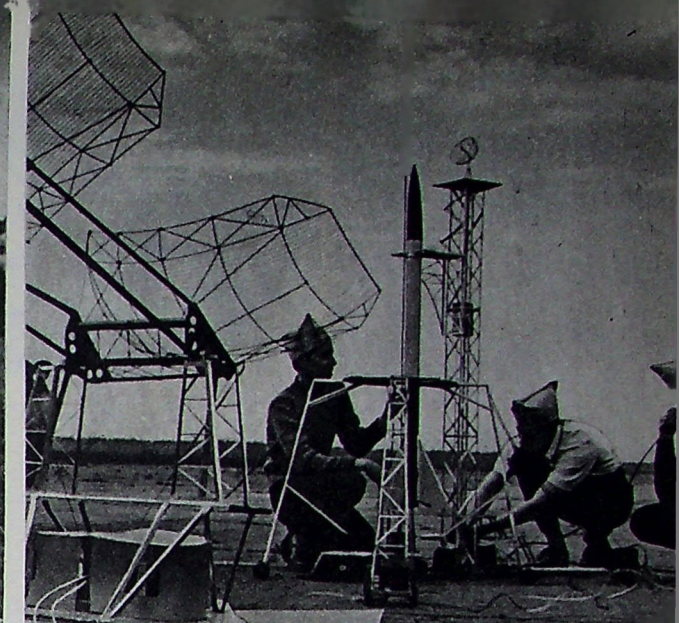
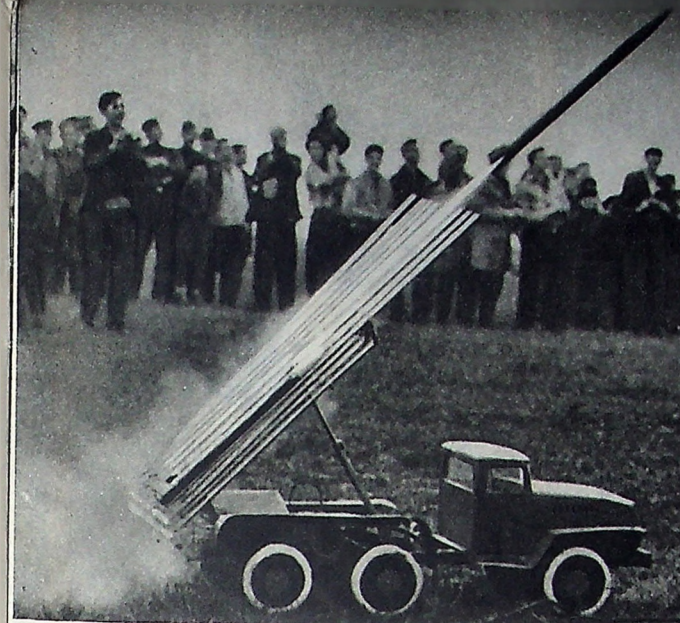


Рис. 2.

«уходит на вираж». Остается только сбросить леер. Приспособление вставляется в фюзеляж снизу в специально сделанный паз и закрепляется двумя винтами МЗ к гребню модели.

С. ЛЕБЕДЕВ,
спортсмен 1-го разряда
г. Горький

1 — крючок, сплав Д-16Т;
2 — стенка, жесть 0,3 мм;
3 — направляющая, сплав Д-16Т; 4 — направляющая, сплав Д-16Т; 5 — флажок, сплав Д-16Т; 6 — пружина, Ø 0,8 ОВС; 7 — прокладная, сплав Д-16Т.



КОСМОДРОМЫ ЮНЫХ



— Пуск! — раздалась команда спортивного судьи.
С направляющих рельс «маленькой катюши», оставляя огненную полосу дыма, полетела ракета (вверху слева). За ней вторая, третья... Один за другим слышатся резкие хлопки. Миниатюрные ракеты преграждают свой бег. Над ними вспыхивают купола парашютиков.
Это был залп действующей модели гвардейского миномета. Его построили под руководством В. Будылова школьники Геннадий Кувакин, Петр Нуреев, Юрий Семенов и Сергей Юркин. «Маленькая катюша» — радиоуправляемая, она самостоятельно выходит на стартовую площадку и ведет «огонь» с одного пульта управления.
Еще одну оригинальную конструкцию — модель космодрома — представила на соревнованиях команда, возглавляемая В. Коганом (вверху справа). Более полугодя трудились над ней восьмиклассники Олег Белоус, Володя Джолос, Юрий Кузнецов и Алексей Напалков.
Посмотрите, читатель, на средний снимок справа. Это Олег Белоус у пульта управления. По телефону он проверяет готовность «космического корабля» к запуску.
Миниатюрный корабль с «пассажиром» — лягушкой — на борту поднялся в воздух (внизу слева).

На нижнем снимке — участники соревнования ученики 3-й Истринской школы Миша Черников (первый слева), Дима Казанский и Миша Баландин смотрят в небо. Там летят модели ракет.

Фото Т. Мельника



классы моделей ракет, виды и само положение о соревнованиях. Главное, что должно нас беспокоить, — это то, чтобы спортивная сторона дела, погоня за спортивными результатами не тормозила развитие техники ракетного моделизма. Тут должно быть разумное сочетание, тут нам надо найти «золотую середину». Иначе «баранки», о которых говорил Будылов, возьмут верх в ущерб технике и занимательности в работе кружков и клубов юных космонавтов.

Впервые в этом году на областных соревнованиях фиксировали высоту полета моделей ракет. Их высота оказалась значительной: модель В. Скрипкина из Фрязина поднялась на 1512 метров, Б. Хитова (Загорск) — на 1175 метров. У краснотарцев модели поднимались еще выше. Такие результаты нас радуют. Но надо подумать и о приборчиках, которые безошибочно бы фиксировали высоту. Такие приборчики уже появились. Их надо совершенствовать, улучшать.

С любопытством многочисленные зрители наблюдали стрельбу «маленькой катюши». Но представьте себе, какой был бы эффект, если бы эта «катюша» посылала ракеты в цель — в мишень, обозначенную на земле? Полет ракеты на дальность и точность! Определение победителя по очкам! Мы сказали об этом Будылову. Глаза его заискрились: — Это интересно. Попробую...

Мы не удивимся, если в будущем году не только кружок Будылова покажет подобную стрельбу, а кружки Когана и других инструкторов сделают такие модели космодромов, на которых можно «разыграть» все элементы запуска «настоящего» космического корабля и даже провести соревнования на быстроту и точность подготовки его к полету, на проведение различных экспериментов. Видимо, скоро должны появиться и модели — копии настоящих ракет, космических кораблей и модели ракет, управляемые по радио, копии стартовых установок.

Сейчас очень важно не только пра-

вильно определить перспективу развития ракетного моделизма, но и точно подсказать пути технического решения той или иной проблемы, выработать такую классификацию ракет, программы кружков и клубов юных космонавтов, положение о соревнованиях, правила фиксации рекордов, которые на много лет вперед явились бы основными вехами творчества молодых ракетостроителей. Без этого немислимо преодолеть самотек в работе кружков по ракетному моделизму.

Кто должен возглавить всю работу по ракетному моделизму, осуществить научно-техническое и методическое руководство им?

На наш взгляд, этим делом должна заниматься Центральная авиамодельная лаборатория совместно с многочисленными активистами-общественниками. Нужна и специальная комиссия по ракетному моделизму при Авиамодельном комитете Федерации авиационного спорта СССР. Уже настало время по-серьезному обменяться опытом работы, изучить зарубежный опыт. Нужно провести всесоюзные научно-техническую конференцию и соревнования спортсменов по ракетному моделизму, организовать конкурс по созданию новых двигателей, издать литературу, чертежи, пособия.

Совершенно ясно, что ракеты должны классифицироваться не только по количеству ступеней, двигателей, но и по категориям самих двигателей. Уже не раз шла речь о том, что качество двигателей (стандартных зарядов), а в этом мы еще раз убедились на прошедших соревнованиях, не удовлетворяет моделлистов. Сейчас нужны разнообразные типы двигателей, обладающие различной тягой. На стандартных зарядах, как говорят, далеко не уедешь. Для моделей-копий ракет, экспериментальных моделей, управляемых по радио потребуются более сильные двигатели. Их и должна создать Центральная авиамодельная лаборатория. Мало только иметь опытные образцы двигателей, на-

до обеспечить их промышленное производство.

Много и других вопросов предстоит решить в ближайшее время. Требуется разработать программы клубов юных космонавтов. Видимо, логическим завершением их работы, как показали областные соревнования, и должна быть постройка и запуск ракет с действующей модели космодрома, проведение различных опытов. Необходимо также четко определить порядок работы судейских коллегий, позаботиться о разработке плановой таблицы запусков моделей ракет, рассчитанной буквально по минутам, подумать о хорошем радиоконментаторском тексте для судей-информатора во время проведения соревнований. Как раз этого и не хватало у москвичей. Неудивительно, что сами зрители просили, чтобы каждый запуск сопровождался подробной информацией по радио.

Ракетный моделизм набирает темпы. Надо сделать все, чтобы его шаги вперед были уверенными, четкими и разумными. Это позволит нам стать лидерами на предстоящих международных соревнованиях, пионерами установления мировых рекордов полета моделей ракет.

С. КУДРЯВЦЕВ,
судья республиканской
категории

ОТ РЕДАКЦИИ: В статье С. Кудрявцева поставлены важные вопросы дальнейшего развития ракетного моделизма в СССР. Просим читателей журнала, в первую очередь — инструкторов авиамодельных кружков и лабораторий, руководителей кружков ракетного моделизма и клубов юных космонавтов, поделиться своими мыслями по затронутым вопросам, дать конкретные предложения о классификации ракет и двигателей, о видах соревнований и рекордов, рассказать об опыте своей работы в области теории и техники ракетного моделизма, подготовки инструкторов и проведения соревнований.
Ждем ваших писем, дорогие читатели!



Москва — Брянск — Орел — Тбилиси

МОЛОДОСТЬ, МУЖЕСТВО, МАСТЕРСТВО



Праздниками молодости, мужества, мастерства названы зрительными эти захватывающие, покоряющие воображение человека смелые и красивые выступления авиационных спортсменов. Они состоялись в нынешнем году в Москве, Тбилиси, Ростове, Брянске, Орле, Грозном и в ряде других городов страны.

В больших авиационно-спортивных праздниках участвовали лучшие советские авиационные спортсмены — неоднократные рекордсмены мира, чемпионы Советского Союза, мастера спорта Д. Тергулов, В. Почернин, Д. Климов, В. Селиверстова, Т. Шинтова, Ф. Солдадзе, О. Казаков и многие другие. В числе авиационных спортсменов и электрик Владимир Фадеев, и аспирант кафедры физики Юрий Малютин, и инженер Николай Аникиев, рабочие, служащие, студенты. Все они добросовестно трудились на фронте коммунистического строительства, а свободное время отдавали любимому авиационному спорту.

Дыхание захватывает, когда видишь, как спортсмен на трапеции под куполом парашюта выполняет акробатические сложные упражнения. Полет на воздушном шаре, полет вертолета, несущего государственный флаг, групповой полет на самолетах Як-18П в строю «клин», показанные на снимках вкладки, — все это лишь отдельные эпизоды большой программы.

Акробатический прыжок «пирамида» мастерски выполнили участники почти всех авиационных праздников — спортсмены Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова Людмила Михалевич, Светлана Иванкова и Лидия Киндикова (снимок в центре).

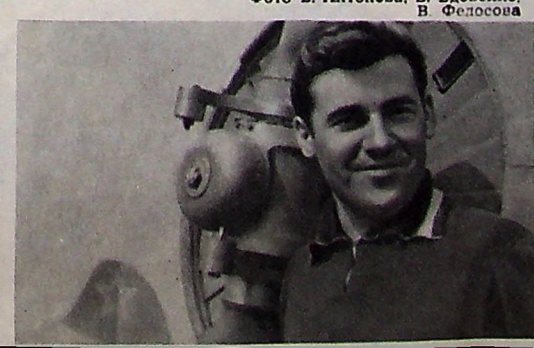
Красиво пилотировали на планерах КАИ-12 спортсменки Брянского аэроклуба Маргарита Михайлова и Тамара Афанасьева (внизу слева). Их одноклубники инженер технолог Вячеслав Григорьев (на втором снимке внизу, слева) и старший киномеханик Владимир Горин выполнили сложные затылочные прыжки.

Как приятно, выполнив задание, обменяться крепким рукопожатием! Доволен своим выступлением и минский спортсмен Вадим Овсянник. Он показывал индивидуальный акробатический полет на самолете Як-18П.

А вот группа орловских парашютисток (слева направо): Нина Казича, Валя Борзенкова, Саша Свенская, Катя Демина и Люда Савина. Приземлившись, они спешат вручить зрителям большие букеты цветов.

Авиационные праздники надолго сохранятся в памяти тех, кто был их участниками и зрителями. Ну, а кому не удалось еще посмотреть это замечательное зрелище, мы только можем посоветовать: в следующий раз обязательно приходите на аэродром.

Фото В. Алгонова, В. Вдовенко, В. Федосова





Когда бы ни встречались спортсмены социалистических стран — будь то официальные соревнования или обычная тренировка — это встречи настоящих друзей. С открытым сердцем обмениваются они опытом, делятся секретами мастерства, помогают друг другу на земле и в воздухе. Мы печатаем снимки фотокорреспондентов В. Антонова и Б. Вдовенко, сделанные на Тушинском аэродроме. Вот мастер спорта Валентин Нудреватый показывает болгарским парашютистам как лучше и быстрее выполнить сложный комплекс акробатических фигур (1). В советской столице стояло жаркое лето, и как нельзя более по погоде пришелся подарок мастера спорта Татьяны Виноной спортсменке из Софии Юлии Ангеловой — казаская шляпа, превосходно защищающая от солнечных лучей (2).

Чехословацкий парашютист электромонтер Яозеф Немец — страстный собиратель автографов. Сегодня его коллекция пополнилась: советский парашютист Вячеслав Жариков, прочитав подписи на каске Немеца, написал и свое имя (3).

Герой Советского Союза Василий Григорьевич Романюк (4) — один из замечательных ветеранов советского парашютизма. Ему есть что рассказать молодым венгерским товарищам. Рассказывая, в глазах улыбаются, а в глазах грусть. Фотография, сделанная Светланой Крячек (5), будет напоминать о большой дружбе, о днях, проведенных вместе в Москве.



С ОТКРЫТЫМ СЕРДЦЕМ

С НЕБОМ НЕ ШУТЯТ

Д. ЖОРНИК,
мастер спорта

Завершается спортивное лето. Во всех авиаспортивных клубах страны идет большая кропотливая работа. Набирает силы молодежь. Оттачивают, шлифуют мастерство спортсмены, готовясь к решающим встречам третьей Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Со всех концов страны поступают радостные вести о расширении массовости парашютного спорта, о достижении высоких показателей, о новых всесоюзных и мировых рекордах.

Резким диссонансом в этом потоке сообщений звучат единичные известия о том или другом неприятном случае, происшедшем во время парашютных прыжков.

Всем известна безопасность парашютного прыжка, основанная на гарантийной надежности советского парашюта, хорошей подготовленности спортсмена и крепкой дисциплине. Сознательная дисциплина, строгое выполнение требований всех документов, регламентирующих подготовку парашютистов, — залог работы не только без происшествий, но и малейших предпосылок к ним. В большинстве авиационных клубов это хорошо понимают, неукоснительно руководствуются положениями и инструкциями и в результате много лет проводят прыжки без предпосылок к каким-либо происшествиям. Вместе с тем есть еще клубы, где организованность, дисциплина не стали законом, где нарушаются положения инструкций и это неизбежно приводит к неприятным последствиям.

В Московском городском парашютном клубе в июне нынешнего года при раскрытии парашюта во время прыжка спортсменки Г. Серенковой произошло захлестывание 17-й стропой лучка строп в левой cheeking-соте. Это могло произойти только из-за небрежной укладки парашюта и, в частности, неаккуратного затягивания строп в соты.

При разборе этого случая выяснилось, что при укладке парашютов в клубе не было достаточного контроля со стороны инструкторов, формуляры парашютов не заполнялись, паспорта не писались.

Спортсменка Серенкова выполняла шестой прыжок и первый с ручным раскрытием парашюта. А ведь первый прыжок с ручным раскрытием — это, своего рода, рождение спортсмена, в переводе на летное обучение — первый самостоятельный полет. Стало традицией особенно тщательно готовить для первого полета или прыжка летчику — самолету, а парашютисту — парашют. Это подчеркивает, насколько безответственно отнесся инструктор А. Пятаков, в группе которого обучалась Серенкова, к подготовке ее первого

прыжка с ручным раскрытием.

Всем памятен получивший широкую огласку случай, когда в марте также из-за небрежной укладки парашюта в том же Московском парашютном клубе молодой парашютист повис под самолетом. Однако коллектив клуба не прислушался к этому сигналу, не сделал серьезных выводов и не перестроил свою работу. Безусловно, в этом виноваты руководство клуба и Московский городской комитет ДОСААФ.

Подобный случай встретился и в другом клубе. В Донецке при выполнении прыжка с принудительным стягиванием чехла вытяжной веревкой (парашют Т-2 4-й серии) повисла под самолетом Ан-2 спортсменка А. Пастернак. Причиной послужила неправильная укладка поддерживающего парашюта. Пастернак, нарушив инструкцию о последовательности укладки парашюта, закладывая его в кармашек чехла, пропустила через усиленную тесьму уздечки. Поэтому чехол не мог сойти с купола. К счастью, происшествие не закончилось трагически. Пастернак обрала свободные концы подвесной системы и спустилась на запасном парашюте. Причиной происшествия явилась халатность инструктора-парашютиста А. Студенникова, который контролировал укладку парашюта.

Пренебрежительное отношение к тщательному выполнению правил укладки парашютов в Луганске привело к тому, что во время прыжка с ручным раскрытием с парашютами Т-2 и ПД-47 не раскрывались ранцы после выдергивания вытяжного кольца.

Это произошло потому, что шаровой вытяжной парашют укладывался конусом не строго под своими люверсами, а под средним конусом или ближе к нему.

В результате сильная пружина шарового вытяжного парашюта давила снизу под средний конус и заклинивала люверс, не давая ранцу раскрыться. Значит в Луганске грубо нарушались правила не только укладки, но и осмотра парашютов перед прыжками. В этих правилах прямо указывается, что расположение конуса шарового парашюта (он должен быть под своими люверсами) и нахождение шпильки в газыре необходимо проверить перед прыжком.

Поступают сигналы и о необученности спортсменов пользованию запасным парашютом. Прошедшие годы дали значительный материал, обогативший методику обучения открытию запасного парашюта в различных условиях прыжка. Тем не менее, в некоторых клубах пренебрегают этими уроками жизни. Доказано, что трудно добиться хороших результатов обучения, не используя макеты запасных парашютов. Наземная тренировочная аппаратура не позволяет создать настоящую воздушную обстановку.

Но если спортсмен освоил на земле раскрытие запасного парашюта и научился правильно его выбрасывать, а затем проделал это в воздухе при

прыжке, он хорошо подготовится к действиям при сложных обстоятельствах.

Несколько слов о травматизме при парашютных прыжках, который происходит в основном при приземлении. Анализ убедительно показывает, что 85 процентов всех травм при приземлении приходится на долю начинающих парашютистов и является следствием их плохой подготовки. Обычно спортсмен нарушает правила приземления потому, что обучавшие его не выполнили рекомендаций курса подготовки парашютиста.

Обучать правильно приземляться рекомендуется еще при усвоении теоретической части программы. Объяснив, почему нужно приземляться на сомкнутые и полусогнутые ноги, инструктор показывает, как нужно это делать, и дает задание по тренировке на дом. Таким образом, во время наземной подготовки происходит шлифовка правильного приземления и при прыжках парашютисты не допускают ошибок. К сожалению, в некоторых авиационных организациях это требование курса грубо нарушалось.

Возмутительный случай произошел в Донецке. После тренировки группы на парашютной вышке инструктор-общественник В. Толочек решил «совершить» прыжок, не надев подвесной системы. Как и следовало ожидать, он не удержался на руках и упал на площадку, получив тяжелые повреждения. Это беспрецедентное нарушение правил показывает, что руководители комитета ДОСААФ доверили поведение прыжков с вышки недисциплинированным и неподготовленным лицам.

Все эти факты убедительно подтверждают, что единичные происшествия и случаи травматизма в парашютном спорте есть прямой результат отсутствия должной дисциплины и организованности, пренебрежительного отношения к требованиям положений и инструкций, воплотивших в себе многолетний опыт.

Решающую роль в наведении строгого порядка на всех этапах подготовки парашютистов призвана сыграть тщательно продуманная и хорошо налаженная система контроля. Под ее бдительным взором должно находиться все — подготовка и проведение занятий, их последовательность, методика и доходчивость, усвоение тем и упражнений. А подготовка к прыжкам, укладка парашютов, организация прыжков и проверка парашютов на старте нуждаются в двойном контроле. Система контроля базируется на отличном знании и точном выполнении всех документов, регламентирующих подготовку парашютистов.

Забота о безопасности — закон жизни каждой авиационной организации. Воздушная стихия сурово наказывает за нарушение правил, за своеволие и неорганизованность.

Там, где наведен должный порядок, где каждый — от начинающего спортсмена до инструктора и начальника авиаспортивного клуба — проникнут духом дисциплины, глубокого уважения к инструкциям и наставлениям, там нет и не может быть места происшествиям.





Е. Туркина.

Фото В. Аятонова

дилось: занятия, экзамены, — но начато дела не бросила.

...Высота — два километра! Самолет закончил разворот и идет «как по линейке». Спортсмены готовы к прыжку. Раскинув в стороны руки, выпрыгнула Туркина. Она уверенно управляет своим телом. Спираль влево, вправо, салто, двойная спираль, еще салто, и ровно на тридцатой секунде — хлопок раскрывшегося парашюта.

Этот прыжок у Евгении Туркиной был юбилейным: сто пятьдесят раз шелковый купол бережно опускал ее на землю...

— А после техникума, — рассказывает Женя, — работала в одном из отделов капитального строительства Мособлсполкома и, конечно, продолжала заниматься спортом. Только уже не парашютным, а планерным...

— Женя, тебе лететь! — кричит Васильева. Туркина встает, надевает шлемофон и идет к самолету. Весь облик ее неуловимо меняется, она как будто стала строже и выше, увереннее в себе.

Пилотаж над точкой — это всякий раз экзамен. Пусть здесь нет зрителей, нет строгих судей. Сейчас за тобой наблюдают, твоё мастерство оценивают тренер и товарищи. Они, пожалуй, самые требовательные и взыскательные судьи.

Уверенно пишет красно-белый «Як» на голубой кальке неба затейливую роспись. Переворот на горке, полупетля, два витка штопора...

— Хорошо! Молодец, Женя, — говорит кто-то из ребят.

Самолет приземляется. Туркина спешит к друзьям с вопросом: «Ну как? Что неверно? Как вам с земли показались?» Для нее характерно умение вы-

выя, кажется — нет такой, что не знала бы Женя.

Жесткий распорядок дня у спортсменов. После обеда отдых, затем разбор полетов. А если выкроился свободный часок, любители плавания отправляются на пруд.

После купания мы сидим на мостках, подставив спины нежному вечернему солнцу. На ногах Евгении — крупные синяки.

Она объясняет:

— Это от ручки, вырывает иногда.

И с этих слов сам собой продолжается наш утренний разговор о пути Женя в авиацию.

...Комсомольское собрание закончилось. Все, кто записался, выступили. На повестке дня один вопрос: утверждение характеристики кандидату в Центральную объединенную летнотехническую школу ДОСААФ инженеру Евгении Ивановне Туркиной.

— Ладно, поезжай! Только помни наш наказ: покажи всем, что такое строители.

Она выполнила этот наказ. На счету летчика-инструктора Московского аэроклуба Евгении Туркиной больше пятидесяти часов пребывания в воздухе. Она виртуозно владеет спортивным самолетом. Десятки юношей и девушек без отрыва от производства учатся у нее пилотировать самолет.

Когда впервые на Тушинском аэродроме проходили соревнования летчиц по высшему пилотажу, погода явно не благоприятствовала выполнению произвольного упражнения на Як-18П. Сильный ветер на высоте отнесил легкие машины от центра поля. Евгения Туркина проявила подлинное мастерство, покорила зрителей чистотой и легкостью вычерченных под облаками фигур выс-



Рис. 1.

Человек, мечтая подняться в воздух, прежде всего пытался воспроизвести полет птиц. В ряде сказаний и были, относящихся еще к началу XIII века, рассказывается о смелых русских людях, стремившихся «парить яко птицы» с помощью примитивных крыльев. Однако и по настоящее время все попытки повторить легендарный полет Дедала и Икара не увенчались успехом.

С появлением летательных аппаратов некоторые экспериментаторы вновь обратились к крыльям. Но теперь они уже пытались не подняться на них с земли, а наоборот, — находясь в воздухе, прыгнуть с самолета и с помощью крыльев парить, постепенно планируя к земле. В этом направлении работали отдельные выдающиеся парашютисты. Для некоторых из них рискованные эксперименты закончились трагически. Известно, что за свои дерзкие попытки парить по воздуху с помощью крыльев поплатились жизнью американец Клем Сон, француз Лео Валентин, братья Ги и Жерар Месселин и другие смельчаки.

В историю советского парашютизма также вписан ряд имен отважных спортсменов, которые создавали крылья различной конструкции и смело прыгали с ними, пытаясь парить в воздухе.

Одним из первых в Советском Союзе экспериментальные прыжки с крыльями выполнял мировой рекордсмен по затяжным прыжкам из стратосферы, мастер парашютного спорта Василий Харахонов. 26 апреля 1935 года, покинув борт тяжелого бомбардировщика на высоте 3000 м, Харахонов расправил крылья и с их помощью планировал в течение 20 сек. На высоте около 1200 м испытатель сбросил крылья и привел в действие парашют. Через три-четыре минуты он благополучно приземлился на Ростовском аэродроме (1).

Спустя полгода подобный



А. БЕЛОУСОВ,
мастер спорта

опыт с крыльями конструкции мастера одного из московских заводов парашютиста Михаила Коптева повторил мастер спорта Сергей Санфиров — начальник парашютной станции заводского аэроклуба Киевского района г. Москвы.

М. Коптев сделал жесткие крылья с рабочей площадью 2 м² при размахе в 4 м. Отделившись на высоте 2500 м от самолета АНТ-9, Санфиров выдернул вытяжное кольцо крыльев, которые быстро и мягко раскрылись за спиной. Однако тут же началось беспорядочное падение, прекратить которое оказалось почти невозможным. Пришлось сразу же прибегнуть к помощи парашюта. После наполнения купола Санфиров отцепил крылья и сбросил их с небольшим стабилизирующим парашютом на землю. Выяснилось, что Коптев неправильно рассчитал центр тяжести и поэтому Санфиров не смог планировать.

По тому же пути пошли военный инженер Владимир Ровнин (ныне мастер спорта) и Борис Павлов-Сельвинский — бывший слушатель Военно-воздушной академии им. Жуковского. Они также сконструировали крылья с жесткой основой, которую составляли металлические трубки, обтянутой материей. Ноги парашютиста соединялись между собой матерчатой перепонкой с флэжковым стабилизатором (2). Но и эти крылья не принесли успеха их создателям. Несколькими попытками В. Ровнина планировать с ними окончились неудачно.

Причина неудач всех этих смелых спортсменов, на наш взгляд, заключает-



Рис. 3.

ся в том, что они пытались копировать крылья птиц или плоскости летательных аппаратов. Неприспособленные к особенностям тела человека, они не помогали, а мешали сохранять устойчивое положение и стабильно планировать. Это стало особенно ясно, когда советские парашютисты пошли по более правильному и прогрессивному пути, начав культивировать технику управления телом в длительном свободном падении, используя в качестве рулей управления ладони, а в качестве стабилизаторов ноги и ступни.

Они отработали правила и приемы выполнения в воздухе таких акробатических фигур, как развороты, спирали, восьмерки в правую и левую сторону, задние и передние салто. В Советском Союзе создана школа высшего парашютного пилотажа, которую широко восприняли зарубежные парашютисты. Искусством выполнения разнообразных акробатических фигур в воздухе овладели в нашей стране не только отдельные мастера спорта, но и основная масса спортсменов-перворазрядников, мужчин и женщин.

Достаточно посмотреть на рис. 3, чтобы убедиться, как уверенно и привычно чувствует себя в воздухе опытный спортсмен. Выполняя затяжной прыжок с высоты 2000 м, он красиво выбросил в стороны руки и широко развел ноги для сохранения устойчивого планирования в горизонтальном положении лицом к земле.

Техника управления телом в свободном падении детально освоена советскими парашютистами. «Люди-птицы» нашей отчизны без всяких крыльев с высочайшим мастерством планируют в воздухе, выполняют сложные акробатические фигуры не только в одиночку, но и группами.

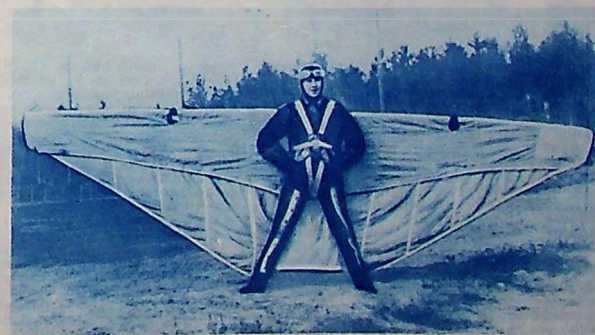


Рис. 2.

Жарко. Двенадцатый час, и солнце печет с юньской щедростью. Иногда только налетает откуда-то легкий ветер — шевельнет красные и белые флажки, ограничивающие взлетно-посадочную полосу, мы все вздохнем глубоко, полной грудью, — и снова не шевелится горячий воздух над аэродромом. Все замерло, лишь жаворонок трепещет крыльями и звенит-заливается песней в выгоревшей синеве неба.

Летчики сборной команды страны, подняв головы, наблюдают за полетами товарищей, советуются, яростно спорят.

Женя Туркина лежит на горячей земле, напевая что-то вполголоса, — отдыхает после полета в зону.

— Женя, вы давно занимаетесь самолетным спортом?

— Давно. Только я ведь не с самолета начинала, а с парашюта. Когда училась в Московском строительном-архитектурном техникуме, записалась в парашютный кружок. Вот с тех пор и не расстаюсь с небом...

Как только выдавалось свободное время, спешила Женя на вокзал: до спортивного аэродрома нужно было добираться электричкой. Тяжело прихо-

НЕТ ПРЕДЕЛА МЕЧТЕ

слушивать замечания и советы.

Полеты заканчиваются. На сегодня летная программа выполнена. После небольшого отдыха старенький дребезжащий автобус везет спортсменов в соседний совхоз обедать. И за столом, и по пути «домой», на аэродроме, у пилотов продолжают споры, горячее обсуждение сегодняшних неудач и успехов. Сейчас у всех проблема номер один — составление произвольного комплекса. В руках «шпаргалки» — на них схематически изображены порядок выполнения фигур в комплексе. С этими «шпаргалками» ребята и девушки не расстаются весь день.

Пылит, подпрыгивает по проселочной дороге автобус. Стихают разговоры — при такой тряске можно и язык прикусить. А Женя запевает. Слушатели ей не нужны. Просто на душе хорошо, потому и поется. Песни звучат одна за другой, давно забытые и совсем но-

вого пилотажа. Она была удостоена серебряной медали...

— Женя, вот вы прыгали с парашютом, летали на планере и, наконец, акробатический самолет. Ваше имя в числе 16 сильнейших в стране женщин-авиаторов. Ступенька за ступенькой шли вы к осуществлению мечты. А что же теперь, предел мечты, все достигнуто?

— Конечно, нет. Во-первых, нужно еще и еще совершенствоваться в акробатическом пилотаже. А дальше... — Она опускает руку в воду и вытаскивает крошечную улитку. Улыбается. — Перед этими сборами мы в составе женской группы осваивали реактивный самолет. Так что до полного осуществления мечты еще далеко.

У летчицы Евгении Туркиной впереди большая дорога. Счастливого пути, Женя!

Т. АЛЕКСАНДРОВА,
М. МЕЙЛАХС

ВЫСШАЯ ЧЕСТЬ

Короткие строчки Указа Президиума Верховного Совета СССР от 11 июля 1964 года: «За мужество и отвагу, проявленные при спасении жизни товарища, награждать рядового Свирина Василия Кузьмича медалью «За отвагу». Не часто получает солдат такую награду в мирное время. Чем же заслужил ее рядовой Воздушно-десантных войск? Дело было так...

На очередных занятиях группа десантников покинула самолет. Василий Свирик, убедившись, что его купол наполнился нормально, расправил лямки. В этот момент сквозь стропы его парашюта камнем проскочил человек. Василий понял, что купол товарища неизбежно погаснет, и, не медля ни секунды, ухватил ускользавшие стропы. Ладони прожгла боль оного, но воин не разжал рук. Скорость снижения заметно возросла.

В повисшем внизу десантнике Свирик узнал Бахтияра Мустафаева. Тот, видя, как трудно товарищу, вытащил нож, чтобы отрезать стропы и воспользоваться запасным парашютом. Ошибки Бады земля уже слишком близко.

— Оставь нож, — крикнул Василий, — я не брошу тебя!

И Свирик не бросил товарища. Вдвоем они благополучно приземлились на одном парашюте. И, стоя уже на земле, крепко обнялись. Вот о таких войнах написаны стихи:

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



УМЕЛЫЙ ВОСПИТАТЕЛЬ

В нынешнем учебном году Киевский авиаспортивный клуб пополнился новыми спортсменами. Особенно много молодежи пришло в парашютную секцию.

Занятия по теме «Теоретические вопросы прыжка с парашютом» вел молодой инструктор, но опытный парашютист мастер спорта Владимир Ющенко. Он пришел в клуб 10 лет назад авиамodelистом. Затем научился прыгать с парашютом и пилотировать самолет.

Не все шло гладко. Врачебная комиссия запретила Владимиру Ющенко летать. Но юноша не пал духом, он

твердо верил — пройдет время, здоровье вернется и тогда он снова поднимется в воздух. Ющенко решил поступить в авиационную школу ДОСААФ на техническое отделение, чтобы, как он выражается, быть поближе к авиации.

Вот и школьные годы позади. Клуб снова принял Владимира в свою семью. Он стал готовить самолеты к полету. Более старательного техника вряд ли можно было сыскать. Вскоре технику В. Ющенко разрешили прыгать с парашютом и заниматься по курсу пилотов. В 1961 году на республиканских соревнова-

ниях парашютистов он выполнил нормативы и стал мастером спорта СССР.

Минувший год Владимир Ющенко называет для себя знаменательным, во-первых, потому что он стал инструктором — летчиком — парашютистом, а во-вторых, ему удалось совершить три юбилейных прыжка — семисотый, восьмисотый и девятисотый.

Возможно, когда питомцы Владимира Ющенко выполнят первые прыжки, у него будет тысячный. А мы пожелаем успеха и опытным и молодым.

Фото В. Вдовенко



ОКНО В МИР

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ТРАССЫ

Сотни самолетов бороздят небо нашей Родины: они перевозят пассажиров, почту, различные грузы для нужд народного хозяйства. В этом году Гражданский Воздушный Флот перевезет более 38 миллионов пассажиров. Это — примерно тридцать процентов всех авиаперевозок в мире. Нынешним летом воздушные корабли поднимали в воздух до 200 тысяч человек в день. К 1970 году объем перевозок пассажиров увеличится вдвое.

Все больше расширяются международные воздушные сообщения, что способствует дальнему укреплению торговых, культурных и экономических связей СССР с другими странами. 150 тысяч километров — такова протяженность международных линий Аэрофлота. Прошло почти восемь лет с тех пор, как впервые рейсом Москва — Прага начался полет на реактивном самолете Ту-104. Ныне на международных авиационных дорогах летают только

реактивные и турбовинтовые воздушные корабли. Так, например, Ту-104 отлично знают в Берлине, Будапеште, Брюсселе, Амстердаме, Париже, Лондоне, Непегене, Гельсинки, самолеты Ил-18 регулярно производят посадки на аэродромах Кабула, Рангун, Джанкарты, Дамаска, Хартума, Коннакри, Найра, Аккры, Бамако, Рабата. 170-местный гигант Ту-114 без посадки летает из столицы нашей Родины — Москвы в столицу Нубы — Гавану и столицу Индии — Дели.

В прошлом году на международных воздушных линиях впервые вышел млад-

ший брат из семьи «Ту» — Ту-124, а теперь он из Москвы совершает пассажирские рейсы в Варшаву, Бухарест, Софию, Хельсинки, а также из Ленинграда в Хельсинки. В 1964 году самолеты Ил-18 впервые начали летать в молодые африканские страны Тунис и Марокко, столицу Пакистана — Карачи и столицу Цейлона — Коломбо.

В нашу страну, на машинах Ту-104 и Ил-18, закупленных в СССР, прилетают гражданские летчики Будапешта, Варшавы, Праги, ГДР, Софии, Бухареста; в Шереметьевском международном аэропорту столицы

приземляются самолеты английской авиакомпании БЕА — «Комета-4», французской Эр-Франс — «Каравелла», индийской Эр-Индия — «Боинг-707», финской Аэро — «Метрополитен» и другие.

Кроме регулярных пассажирских полетов, совершающихся по расписанию, Аэрофлот заключил более сорока соглашений о взаимном признании перевозочных документов с авиакомпаниями и туристическими фирмами других стран, с которыми Советский Союз не имеет прямого воздушного сообщения. По этим соглашениям наши пассажиры по билету, приобретенному в Москве, могут совершить полет почти во все страны мира с пересадками на самолеты иностранных авиакомпаний.

Советские самолеты летают сейчас в 35 стран. Наши летчики готовы к открытию прямой беспосадочной воздушной линии СССР — США. Готовятся к открытию новые международные трассы из Москвы в Италию, Японию и Иран.

И. НЕСТЕРЕНКО

На снимке: Внуковский аэропорт столицы. Идет посадка на самолет Ту-114.

ДВА ЮБИЛЕА

15 лет назад в Москве проходили первые в нашей стране Всесоюзные соревнования спортсменов-летчиков. Спортивную честь Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова защищала единственная среди 50 участников соревнований женщина — Анна Бодрягина. Она набрала наибольшее количество очков и заняла первое место по технике пилотирования на легких самолетах, став фактически первым чемпионом страны.



Официально она завоевала высокое звание абсолютного чемпиона СССР на вторых Всесоюзных соревнованиях. Причем, ее отрыв от спортсмена, вышедшего на второе место, был в 300 очков.

Второй своеобразный юбилей Анна Бодрягина отмечает ныне вместе со своими бывшими одноклассниками Мариной Чечевой и Яновом Форостенко. Ими в сентябре 1949 года были установлены в то время мировые рекорды скорости полета на легких самолетах с поршневыми двигателями.

Первым из этой тройки пролетел по тысячекilометровому треугольному маршруту Я. Форостенко. Его Як-18 развил среднюю скорость 223,560 км/час. Скорость полета М. Чечевой по треугольнику 500 км составила 244,692 км/час. Еще большую скорость — 262,771 км/час дала в то время А. Бодрягина, летевшая по стокилометровому маршруту. За этот полет Международная авиационная федерация наградила А. Бодрягину медалью Луи Блерио.

Спортивные достижения А. Бодрягиной, М. Чечевой и Я. Форостенко и поныне украшают таблицу всесоюзных рекордов.

На снимке: А. Бодрягина в кабине самолета.

Фото Б. Антонова

СКУЛЬПТУРНЫЕ ПОРТРЕТЫ ГЕРОЕВ

Московский скульптор заслуженный деятель искусств РСФСР Григорий Иванович Кепинов создал немало произведений, посвященных советским воинам, в том числе авиаторам. Одной из лучших его работ является портрет-этуд летчика Виктора Талалихина, задуманный и начатый в суровое военное время.

В начале сентября 1941 года «Вечерняя Москва» поместила фотоснимок, запечатлевший героя московского неба в мастерской скульптора Кепинова. Вдохновенно работал он над портретом мужественного истребителя, покорившего его своей неподдельной искренностью и цельностью характера. Талалихин позировал скульптору всего пять коротких сеансов.

Впоследствии скульптор не стал завершать портрет, а так и оставил его в стадии этюда. Однако — это полноценное художественное произведение, возникшее при непосредственном наблюдении. Оно воссоздает запоминающийся образ.

Портрет-этуд В. Талалихина находится в Ярославском музее. Другая значительная работа скульптора — бюст трижды Героя Советского Союза Ивана Ковалюка — экспонируется в Киевском государственном музее русского и советского искусства.

Григорий Иванович является также автором монументального памятника, сооруженного в г. Орле, посвященного советскому авиаконструктору Герою Соци-



листического Труда Н. И. Поликарпова.

В свое время Г. И. Кепинов писал об ответственной и вместе с тем благородной обязанности художников — увековечить память воинов, прославивших нашу советскую Родину. Скульптор немало сделал для этого, пополнив портретную галерею героев реалистическими произведениями искусства.

С. ПОНЯТОВСКИЙ

На снимке: скульптурный портрет-этуд «Виктор Талалихин» (бронза).

ВСЕГДА С МОЛОДЕЖЬЮ

Более трех десятилетий своей жизни отдал военной авиации Николай Александрович Губкин. Демобилизованный по состоянию здоровья, он остается в строю.

Ветерану минувших битв есть о чем рассказать. В 1927 году по путевке комсомола он поступил в Ленинградскую школу авиационных специалистов Балтийского флота. Губкин работал авиамотористом, учился в военнотеоретической школе летчиков, где его инструктором был В. Конкин, ныне дважды Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель. Позднее окончил школу морских летчиков в Ейске и здесь сам обучал курсантов.

С первых дней Великой Отечественной войны — Губкин в рядах крылатых защитников города Ленина, затем на Черноморском флоте. Многие испытания, многие виды фронта, давшие ему сбит, получил контузию, ранения. На его памяти десятки примеров героизма советских авиаторов.

Беседы бывалого летчика с интересом слушают на заводах, в институтах, летних парках и пионерских лагерях. Самым же пятидесятираз в год выступает перед слушателями неугомонный общественник Н. Губкин. Читает ли он лекцию о советской авиационной технике, или об авиации будущего, рассказывает ли о делах оборонного Общества — всегда слово его доходчиво, ясно.

Нередко слушателями Николая Александровича являются авиационные спортсмены. На ряде предприятий и учебных заведений Октябрьского района Ленинграда, где Губкин регулярно выступает, созданы кружки парашютистов.

Его сын Валентин — летчик-истребитель. Он окончил то же, что и отец, авиационное училище в Ейске.

Л. РУСИН

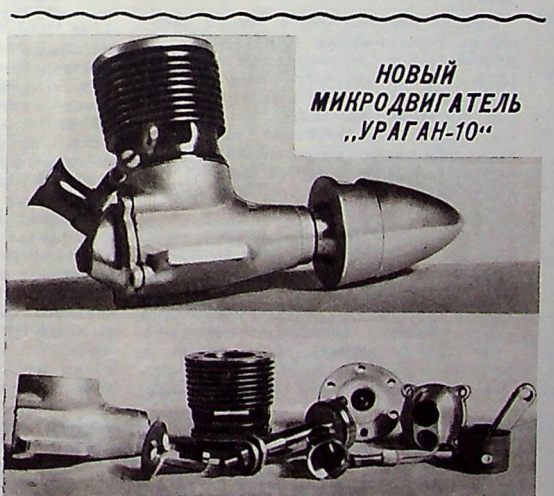
г. Ленинград

готовил калильный микро-двигатель с рабочим объемом цилиндра 10 см³. Мощность его — одна лошадиная сила при 15 000—17 000 оборотов в минуту, вес — 450 г; двигатель устойчиво работает на стандартных горючих смесях.

При лабораторных созданы также курсы инструкторов, здесь же устраиваются консультации для кружков городских школ и районов области. Лучшие наши общественники — П. Гурин, В. Маслюков, В. Сухоруков.

Г. МИХАЙЛОВ, руководитель авиамодельной лаборатории г. Черновцы, УССР

На снимке: микродвигатель «Ураган-10» конструкции П. Гурина.



НОВЫЙ МИКРОДВИГАТЕЛЬ „УРАГАН-10“

«Черновцы, улица Карла Маркса, 4». Этот адрес хорошо известен рабочей молодежи, школьникам города и области. Здесь расположена авиамодельная лаборатория областного комитета ДОСААФ, работающая на общественных нача-

лах. В ее учебных классах спортсмены, кружковцы строят модели, готовятся к соревнованиям, обмениваются конструкторским и спортивным опытом.

Общественный инструктор слесарь П. Гурин конструировал и своими руками из-

ПОТЕРЯННЫЙ ВЕС

Представьте себе такую картину: человек в неудобной позе висит в воздухе, ни на что не опираясь. Его голова находится внизу, тело изогнуто. Одной рукой он удерживает у глаза довольно большой киноаппарат и производит кино съемку. Возможно ли это? Как себя чувствует такой кинооператор? Как он может достаточно долго, без видимых усилий, держать тяжелый предмет и вообще сохранять всю эту нелепую позу? Объектив аппарата направлен на другого человека. Он также висит в пространстве, делает движения, стараясь приблизиться к стене, но не перемещается в нужную сторону.

Недавно подобная картина могла быть описана только писателем-фантастом. Вспомните известный роман Жюль-Верн «Вокруг Луны»: «Мишель поднял Диану, и собака без всякого труда воспроизвела чудесный фокус висения в воздухе, показанный в цирке Кастаном и братьями Робер-Гуден. Собака, кстати, даже не заметила, что она парит в воздухе».

Теперь такие описания, пожалуй, ни у кого не вызовут недоумения и каждый сразу скажет: «Знаю, невесомость». А кинокадры фантастического оператора можно увидеть на экранах. При этом самые удивительные, волшебные вещи совершаются у нас на глазах, сложные номера выполняются легко, и не артистами, всю жизнь посвятившими искусству управлять своим телом, а самым обыкновенным человеком.

Все незримые земные понятия оказываются перевернутыми: тяжелые тела — легко поднимаются с пола и летают; вода не льется, а собирается в шарики, которые плавают в воздухе; различные предметы можно спокойно «положить на воздух» и т. д. Словом, когда «потерян вес», бесчисленными становятся необычные, неожиданные ситуации.

Однако, отсутствие веса, кроме интересных неожиданностей, влечет за собой и ряд неудобств, много сложностей

Н. ГУРОВСКИЙ,
кандидат медицинских наук

М. ГЕРД,
кандидат биологических наук

как для работы механизма, так и для деятельности человека. Действительно, все приборы и установки, в которых предусмотрено разделение жидкостей на основе разного удельного веса, разделение жидкости и газа и т. д., работать не будут, так как веса нет.

Ну, а как будет функционировать такой сложный и тонко координированный организм, каким является человек? Сможет ли он выполнять все привычные действия, которые ему присущи?

Это не праздный, сугубо теоретический вопрос. Человек, совершающий межпланетный полет, окажется в состоянии невесомости. Поэтому изучение особенностей жизни в этих условиях приобретает сейчас большой интерес и имеет практическое значение. Жизнь в невесомости перестала быть фантазией.

Совсем недавно, когда только начинались биологические эксперименты на ракетах, в научной литературе высказывались самые противоречивые взгляды на возможность жизни в условиях невесомости. Предполагалось, что невесомость вызовет глубокие нарушения кровообращения, расстройство сердечной деятельности и другие явления, несовместимые с жизнью. Были и другие взгляды.

Теперь, когда полеты в космос человека стали реальностью, уже выяснено, что невесомость не вызывает опасных для жизни изменений в организме, что человек сохраняет работоспособность.

Что чувствует человек, «потерявший вес»? Исследования, проведенные в Советском Союзе и в США при полетах большого числа людей различных про-

фессий на самолетах, когда создавались условия невесомости в течение 20 — 45 сек., показали, что все лица в соответствии с выявленными реакциями могут быть разделены в основном на три группы. Первая воспринимает невесомость как приятное состояние. Это наиболее устойчивые люди, у них не обнаруживается никаких заметных расстройств здоровья. Вторая группа — лица, у которых быстро развиваются неблагоприятные явления в виде общей слабости, побледнения, тошноты, нарушения ориентировки в пространстве. Наконец, третья группа — люди, у которых в первых полетах отмечаются нерезко выраженные неблагоприятные симптомы, в последующем постепенно исчезающие, а сами полеты начинают восприниматься как приятные. Следует подчеркнуть, что это была реакция на кратковременное состояние невесомости.

Все наши космонавты относились к лицам первой группы. При выполнении космических полетов они говорили о приятном чувстве легкости, которое их охватывало в этот период. Забавным было ощущение, когда «...и руки, и ноги, и все тело стало будто не моим», писал Ю. А. Гагарин. А В. Ф. Быковский рассказывал, что с нетерпением ждал того времени, когда ему по программе космического полета надо было отжаться и свободно перемещаться по кабине.

Есть и другая сторона, где уже не действует формула восхищения необычным, где в свои права вступает будничное научное исследование. После полетов наших, советских космонавтов не «секундная» невесомость стоит в центре изучения, а ее продолжительное действие в течение многих дней.

Человек привык к законам Земли, для него обычный вес является неотъемлемой составной частью всех движений, он его не замечает. Однако вес незримо присутствует и оказывает существенное влияние на формирование каждого двигательного акта. Для того, например, чтобы поднять руку или сделать любое другое движение, надо преодолеть вес руки или тела.

Ну, а если веса нет? Движения будут производиться без усилий, но может быть пропадет точность, координация?

Сейчас уже ясно, что в невесомости человек может совершать координированные движения, но под контролем зрения. Стоит закрыть глаза,

как точность движений становится значительно хуже, чем при аналогичных действиях на Земле, когда вес тела сохранен.

Мы привыкли всегда на что-то опираться. В любом случае, когда человек идет, бежит, сидит и т. д., он имеет опору. В свободном падении при прыжке с самолета с задержкой раскрытия парашюта человек лишается опоры, но на короткое время. Только в условиях невесомости при длительном космическом полете можно говорить о существовании человека без опоры.

Исчезновение веса и опоры повлияет на понятие о «верхе» и «ниже», останется только зрение, которое поможет различить, где пол, а где потолок. При закрытых глазах человек не в состоянии будет ориентироваться в пространстве.

Наши космонавты, «нелетавшие» в космосе много суток, как известно, недолго освободились от привязной системы, фиксирующей их в кресле, и «свободно плавали» в кабине. Все они отмечали, что фиксация создает необходимые условия для выполнения точных, направленных движений. Покидали они кресло, в основном, в познавательных целях, для того, чтобы испытать необычное чувство свободного парения, определить, что можно и что удобно делать в это время.

Оказывалось, чувство опоры, устойчивого положения при работе необходимо. Даже во сне Г. С. Титов ощущал неудобство от отсутствия опоры, несмотря на то, что он был фиксирован в кресле. Космонавты отмечали неудобство от всплывания рук, старались зацепиться ногой за выступающую часть приборной доски, чтобы чувствовать себя плотнее, удобней.

Это понятно, фиксация человека является благоприятным фактором для пространственной ориентировки, т. к. при этом сохраняется большое число обычных нервных импульсов, поступающих в центральную нервную систему от нервных окончаний (рецепторов), расположенных в коже. Известно, что эти сигналы имеют важное значение для оценки положения тела в пространстве.

Можно ли направленно двигаться в невесомости?

Кинокамеры, установленные в кабинах самолетов, позволили заснять не только свободное и беспорядочное парение неприкрепленных предметов и различных животных, но и перемещение в воздухе людей. Многие рассказали и космонавты.

Люди, впервые попавшие в невесомость, не могли двигаться с заданной цели, управлять телом. Они перемещались в совершенно неожиданном направлении, ударялись о стенку или потолок кабины. В момент возникновения невесомости, стараясь держаться на воздухе, инстинктивно начинали барахтаться, подобно лицам, неумевшим плавать.

Однако постепенно вырабатывалось некоторое приспособление к этому необычному состоянию. Они могли повернуться в нужную сторону, спокойно



— На Земле ты тоже будешь носить меня на руках?



Тест на невесомость легче провозгласить, чем осуществить.



Когда внук осваивает состояние невесомости.

Рис. Ю. Макаренко

«лежать на воздухе», даже сделать сальто. Словом, создавалось впечатление, что люди в известной степени научились пользоваться инерцией первоначального толчка и своего тела.

Естественно, что в процессе подготовки космонавтов большое место отводится упражнениям, вырабатывающим правильную координацию движений. Значительную роль играет умение управлять телом при парашютных прыжках с задержкой раскрытия купола. Спортсмены-парашютисты, имеющие навыки выполнения фигур в свободном падении, несомненно могут легче приспособиться к условиям невесомости.

При передвижении космонавта в кабине во время полета ему на помощь придут разумно расположенные ручки, зацепы и т. п. Возможен и такой вариант: космонавт в легких башмаках с магнитной подошвой свободно ходит по стенам или потолку кабины, покрытым дорожками из магнитного железа. Такой способ был уже испробован, причем испытываемые в условиях невесомости передвижения вниз головой. Испробованы и другие способы, например, реактивные воздушные пистолеты, представляющие из себя солено, соединенное с баллонами сжатого воздуха, помещенного за спиной человека. Выбрасывание воздуха в сторону, противоположную движению, обеспечивает перемещение в нужном направлении.

Однако в космическом полете большой продолжительности, когда космонавтам придется может быть несколько лет находиться в состоянии невесомости, они должны будут выполнять различную работу, начиная от приготовления пищи, выращивания растений и кончая сложными исследованиями. Вообразите, как невесомый садовод, пользуясь невесомыми инструментами, срывает невесомые плоды. Это трудно себе представить, но готовится к подобному поре, ибо самые разнообразные работы придется выполнять в космических полетах даже сравнительно скоро.

Нет нужды останавливаться на всех неясных, неизвестных еще явлениях, которые можно ожидать у человека, на длительное время «потерявшего» свой вес. Полеты космонавтов дали в этом отношении много, но невесомость только приоткрыла завесу своих тайн,переди еще больше неизведанного, необычного.

Мы многого не знаем о механизмах реакций вестибулярного аппарата, хотя уже некоторые сведения об этом есть и о них пишут как в научной, так и в популярной литературе.

У врачей есть понятие «атрофия мышц от бездеятельности». У больных людей, на длительное время прикованных к постели, мышцы становятся вялыми, слабыми, они уменьшаются в объеме. Даже сравнительно небольшая их нагрузка может вызвать болевые ощущения.

Характерно, что все это не является результатом болезни, а следствием того, что мышцы долго не работали (поэтому так важна своевременная лечебная физкультура).

В условиях невесомости движения не требуют усилий, так как веса нет. Даже удержание неудобной позы не будет давать нужной нагрузки мускулатуре, так как тяжести не существует. Это приятно, но, по-видимому, может привести к снижению постоянного естественного и необходимого напряжения мышц — так называемого мышечного тонуса, что в свою очередь вызовет снижение обменных процессов и неблагоприятно отразится на общем состоянии человека. Получается интересное явление, когда при видимых движениях возникает состояние, аналогичное малой подвижности. Поэтому космонавты в полете выполняли специальный комплекс физических упражнений с эластичными резиновыми лентами. Но это не все, надо оказывается тренировать и мышцы сосудистой стенки и сердца, а это в условиях невесомости значительно сложнее.

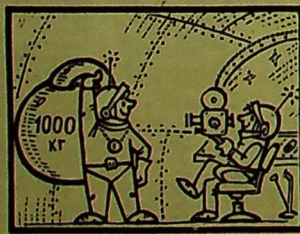
Вероятно наиболее радикальным средством предотвращения возможных расстройств, которые могут иметь место в невесомости, а также просто неудобств, связанных с этим состоянием, является создание на космических кораблях при длительных полетах искусственной тяжести. Может быть она будет меньше земной, и не на все время полета, но все же какой-то вес появится.

Например, представьте себе, что космический корабль при движении к какой-либо планете постоянно вращается вокруг некоторого центра масс, и радиус такого вращения достаточно велик. Тогда в кабине корабля возникнет центробежная сила, а следовательно, вес, находясь в ней, в том числе и экипаж, приобретает какой-то вес, пропорциональный величине центробежной силы.

Проекты создания искусственной гравитации в космическом полете не являются фантастическими идеями очень далекого будущего. Гигантские шаги техники в современную эпоху превращают в реальность самые смелые проекты.



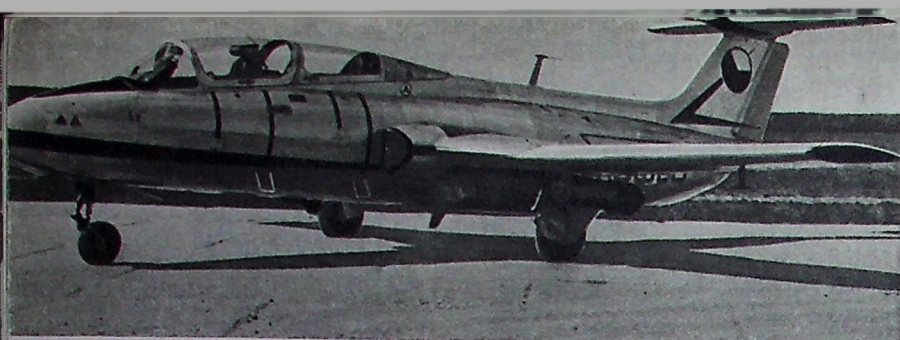
— Неужели я так похудел?



— Зрелище очень эффектное. Но на земле тебе придется мечтать о лаврах рекордсмена...



— Интересно: какой закон открыл бы Ньютон на моем месте?



Самолет «Л-29».

“Л-29”

По своей схеме чехословацкий реактивный самолет «Л-29» — двухместный, цельнометаллический свободнонесущий моноплан. На нем установлен один турбореактивный двигатель М-701ВС-150 чехословацкого производства с центробежным одноступенчатым компрессором, семью индивидуальными камерами сгорания и одноступенчатой осевой газовой турбиной. Максимальная тяга двигателя 890 кг.

В качестве топлива может применяться керосин Т-1, ТС-1 и Т-2.

Фюзеляж самолета состоит из трех разъемных частей. В передней части размещены отсек с электрорадиооборудованием и герметические кабины. Герметизация вентиляционного типа с перепадом давления 0,23 кг/см². Наддув кабин производится воздухом, поступающим от компрессора двигателя через систему кондиционирования. В передней кабине размещаются спортсмен, в задней — инструктор. Сиденья катапультные. Фонари кабин имеют систему аварийного сбрасывания.

Крыло самолета — нестреловидное. На нем установлены элероны и выдвижные закрылки, имеющие три фиксированных положения: «убрано», «взлетное» (выпущены на 15°) и «посадочное» (выпущены на 30°). Закрылки убираются автоматически при достижении скорости по прибору 270 км/час.

На носках консолей крыла в районе элеронов установлены пластинки-турбулизаторы, вызывающие местный преждевременный срыв потока, который предупреждает летчиков о приближении к скорости сваливания (по тряске ручки управления).

Шасси самолета — трехколесное, убирающееся, с пневматиками низкого давления — 5 кг/см² главных стоек и 2,2 кг/см² передней стойки шасси.

За крылом по обеим сторонам фюзеляжа установлены тормозные щитки. Летчики могут по своему усмотрению выпускать их на любой скорости. При достижении скорости, соответствующей числу М=0,7, тормозные щитки выпускаются автоматически.

Хвостовое оперение Т-образной формы. Угол установки стабилизатора изменяется автоматически в зависимости от положения закрылков. В случае отклонения закрылков во взлетное положение стабилизатор отклоняется вниз на 40°, в посадочное положение — вниз на 34°. Подобное изменение положения стабилизатора необходимо для устранения разбалансировки, появляющейся в момент выпуска закрылков. Как только закрылки убраны или до-

По просьбе читателей

Недавно Марина Попович установила мировой рекорд скорости полета по замкнутому треугольному маршруту на чехословацком реактивном самолете «Л-29». Хотелось бы поподробнее узнать об устройстве, тактико-технических данных этого самолета и особенностях пилотирования на нем.

Мастера спорта И. ГОРОХОВА и А. БОНДАРУК

зуется низкочастотная часть радиоприемника и модуляторная часть передатчика радиостанции РТЛ-22.

Основные летно-технические данные «Л-29»: вес пустого самолета — 2305 кг; нормальный взлетный вес — 3285 кг; максимальная скорость горизонтального полета у земли — 603 км/час, на высоте 5000 м — 623 км/час, на высоте 8000 м — 602 км/час; максимальная вертикальная скорость у земли — 13,6 м/сек; время набора высоты 3500 м — 5 мин., 5000 м — 8,3 мин., 8000 м — 18,3 мин.; практический потолок — 10900 м; длина разбега при взлете с бетонированной взлетно-посадочной полосы — 620 м, с грунта — 750 м; длина пробега соответственно — 625 м и 525 м; скорость отрыва — 160—165 км/час; посадочная скорость — 155—160 км/час.

На рулении «Л-29» устойчиво сохраняет прямолинейность движения и имеет хорошую маневренность. В первой половине разбега прямолинейность поддерживается с помощью тормозов колес, во второй половине — с помощью руля направления.

На разбеге при полностью взятой на себя ручки управления при скорости по прибору 140 км/час самолет отрывает носовое колесо. Дальнейший разбег производится на основных колесах с сохранением угла тангажа. Отрывается «Л-29» на скорости 160—165 км/час. После отрыва самолет хорошо управляем и не имеет тенденции к сваливанию на крыло.

Минимальная скорость «Л-29» до момента срыва (при работе двигателя на режиме холостого хода и убранных шасси и закрылках) равна 167 км/час по прибору, с выпущенными шасси и закрылками на 15° — 154 км/час, на 30° — 146 км/час. На номинальном режиме работы двигателя минимальные скорости соответственно составляют 154, 146 и 137 км/час. До приближения к минимальной скорости срыва за 7—10 км/час на самолете возникает небольшая предупреждающая тряска, сопровождающаяся подергиванием ручки управления по элеронам. Срыв характеризуется опусканием носа и накрениванием самолета вправо или влево. «Л-29» выходит из срыва без запаздывания сразу же после отдачи ручки управления от себя. До момента срыва сохраняется управляемость с помощью рулей и элеронов.

Самолет может выполнять все фигуры простого и сложного пилотажа. Но при выполнении фигур пилотажа, связанных с положительными перегрузка-

ми, необходимо иметь в виду, что срыв самолета на скорости 250 км/час по прибору происходит при перегрузке 2,0, на скорости 300 км/час — при перегрузке около 3,0, на скорости 350 км/час — при перегрузке около 3,5. При перетягивании ручки перед срывом возникает тряска, предупреждающая летчика о приближении срыва. Дальнейшее увеличение перегрузки влечет за собой срыв, сопровождающийся энергичным накрениванием самолета. Тенденции к переходу в штопор при этом нет. Пилотировать в зоне рекомендуется на высоте 3000—4000 м.

Для полета без подвесных топливных баков по числу М, скоростному напору и допустимым эксплуатационным перегрузкам имеются следующие ограничения: максимально-допустимое число М—0,75; максимальный скоростной напор — 3250 кг/м²; максимально допустимая индикаторная скорость — 820 км/час; максимальная эксплуатационная перегрузка — 4 ± 0,8.

При выполнении глубокого виража на 350—400 км/час самолет устойчиво сохраняет заданные крен, перегрузку и скорость.

Техника виража несложна. Разницы в выполнении левого и правого виражей практически нет. Самолет на этой фигуре устойчив и хорошо управляем.

Боевой разворот производится на максимальном режиме работы двигателя на скорости 500 км/час. Величину крена и угла набора необходимо подбирать с таким расчетом, чтобы к моменту окончания разворота на 180° самолет имел скорость не менее 200 км/час. За время боевого разворота «Л-29» набирает 800—900 м высоты.

Бочка выполняется на скорости 350 км/час. После перевода самолета на кабрирование с углом 15—20° плавным движением ручки управления в сторону выполняемой бочки самолету придается вращение вокруг продольной оси. Вращение плавное, усилия на ручке управления от элеронов небольшие.

Ввод в петлю Нестерова производится на скорости 500—550 км/час. Грубые движения ручкой управления и слишком быстрый темп выведения ее на себя приводят к излишним перегрузкам при входе и возможности срыва само-

РАБОЧИЕ «МАГНИТКИ» ДРУЖАТ С НЕБОМ
НАД ГОРАМИ ЮГОСЛАВИИ...

КАТАПУЛЬТА СПАСАЕТ ЖИЗНЬ

САНТИМЕТРЫ И ДОЛИ СЕКУНДЫ

Чемпионат мира по парашютному спорту

ИДЕТ СПАРТАКИАДА

ТЕМП И СКОРОСТЬ — СОЮЗНИКИ СОРЕВНОВАНИЙ ЛУЧШИХ

КОРДОВИКОВ СТРАНЫ

ПЛАНЕР ЛЕТИТ БЕЗ ВОЗДУШНЫХ ПОТОКОВ

НОВЫЕ АНГЛИЙСКИЕ ПЛАНЕРЫ

лета при подходе его к верхней точке. Если фигура выполняется правильно, то перегрузка не превышает 4 единиц, а скорость в верхней точке петли не падает ниже 200 км/час.

Полупетлю Нестерова необходимо начинать на скорости не менее 550 км/час и работе двигателя на максимальном режиме. Техника выполнения первой части полупетли такая же, как и первой половины петли. Достигнув верхней точки в положении вверх колесами и убедившись, что самолет имеет скорость не менее 200 км/час, летчик выполняет полубочку, для чего одновременно отклоняет в сторону желаемого поворота ручку управления и педаль. В случае, если скорость в верхней точке фигуры будет менее 200 км/час, полубочку выполнять не следует и фигуру заканчивать второй половиной петли.

Скорость начала выполнения фигуры поворот на горке — 450 км/час. Увеличивая обороты двигателя до максимальных, плавным движением ручки управления на себя самолет переводится в режим набора высоты с углом 50°. Угол набора контролируется по шкале тангажа авиагоризонта АГД-1. При скорости 250 км/час самолет вводится в разворот.

В штопор самолет входит неохотно,

ЧИТАЙТЕ
В СЛЕДУЮЩЕМ
НОМЕРЕ

с некоторым запаздыванием, на скорости 170—180 км/час. Скорость вращения при штопоре в течение витка резко меняется, самолет трясет. Как только даны рули на вывод, «Л-29» практически без запаздывания выходит из штопора.

Необходимо иметь в виду, что за время выполнения комплекса фигур переворот — петля — полупетля Нестерова на высоте 3000—4000 м самолет из-за недостаточной тяги двигателя теряет высоту на 500—600 м.

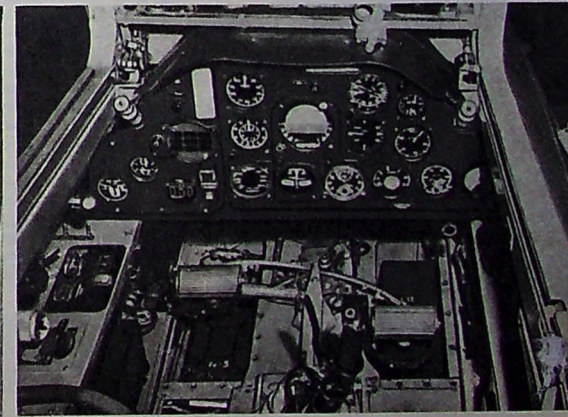
Посадка трудностей не представляет. При планировании на посадку с выпущенными шасси и закрылками на 30° на скорости 190—200 км/час самолет хорошо управляем, усилия на ручке полностью снимаются триммером руля высоты.

Приземляется машина на скорости 155—160 км/час. Запас руля высоты на посадке составляет 40—50% от его полного отклонения. После посадки самолет устойчиво сохраняет прямолинейность пробега, тенденции к рысканью нет.

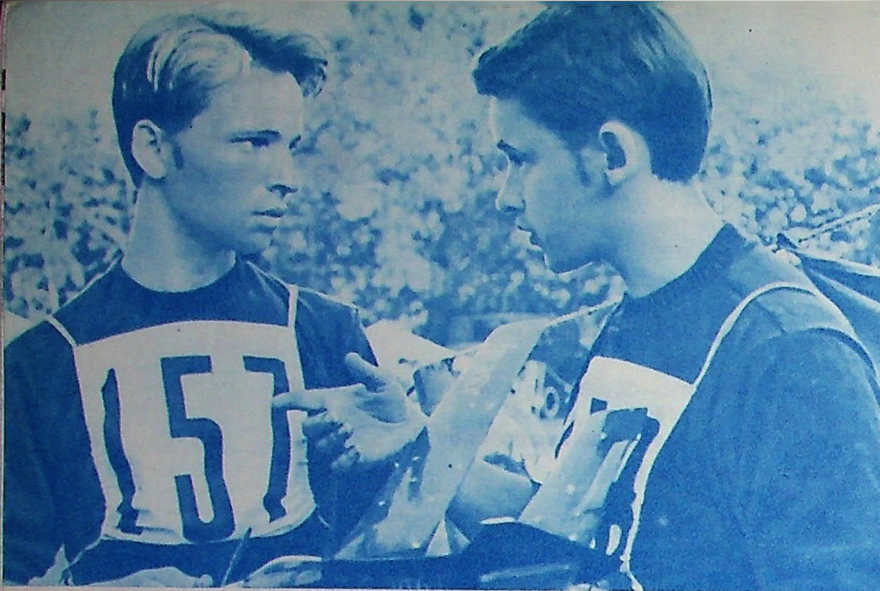
Из всего сказанного можно сделать вывод: самолет «Л-29» обладает большими возможностями. Это подтверждается и недавно установленным рекордом скорости полета по 100-километровому треугольному маршруту.



Передняя кабина.



Задняя кабина.



Братья Владимир Ларионов (слева) и Олег Сухов — победители по кордовым гоночным моделям.

ФИНИШ ПЕРЕД

Труханов остров на Днепре... Здесь, в живописном уголке украинской столицы, встретились друзья и спортивные соперники. На стартах киевского кордодрома состязались лучшие авиамodelисты-кордовики Германской Демократической Республики, Польши, Советского Союза и Чехословакии. Спортивную честь нашей страны защищали пять команд — Российской Федерации, Украины, Белоруссии, Москвы и Ленинграда. В течение трех дней шел спор за звание победителей международных товарищеских соревнований. Со старта в Киеве связывалось и другое: лучшие должны были получить право выступить на чемпионате мира в Будапеш-

те. Таким образом, киевская встреча явилась своеобразным финишем перед стартами мирового первенства.

И вот первые в сезоне крупные соревнования авиамodelистов позади. Отличительная их черта — рост мастерства. Им, прежде всего, блеснули москвичи: они первые в командном зачете, а в личном — возглавляют четыре из пяти зачетных таблиц. Победители — скоростник Е. Мосьяков, воздушный боец В. Литвинов, пилотажник Ю. Сироткин, он же лучший и по моделям-копиям самолетов. Хорошо выступили призеры — команды Украины и Чехословакии (чертежи лучших моделей публикуются в этом номере). Важно, что спортивные показатели победителей ничуть не ниже, чем у призеров мирового первенства, и порой выше результатов, показанных на европейском чемпионате.

Новые имена... Сколько безвестных парней получили на соревнованиях путевку в большой спорт! Не явилась, конечно, исключением и киевская встреча. Больше того: никогда еще молодые так не «поджимали» фаворитов, как на кордодроме украинской столицы.

Отрадно, что авиамodelные старты выявили талантлиую молодежь, способную на равных бороться с общепризнанными мастерами. А это значит, что нелегкая задача предстоит тренерам — ведь почти на каждое место сборной страны есть по несколько примерно равных кандидатов.

Сегодня мы расскажем о некоторых из тех, кого «открыли» международные авиамodelные соревнования.

СКОРОСТЬ — ОРУЖИЕ ГОНЩИКА

...Итак, последняя решающая гонка. В финале Ларионов — Сухов, Клемм — Гиртлер, Радченко — Шاپовалов...

Старт! В воздухе — три микросамолета. Опять «самый быстрый» Ларионов —

Сухова: десять километров — 4 минуты 34 секунды, что на две секунды меньше, чем во втором и на десять — в первом запусках.

Лучший результат. Победа! Имена Владимира Ларионова и Олега Сухова до последнего времени известны были сравнительно узкому кругу любителей авиамodelизма. Правда, на счету гонщиков из Ленинграда — победы на городских соревнованиях, два года подряд завоевывают звания чемпионов; дважды выходили на всесоюзные старты. Но они выглядели как-то незаметно на фоне успехов чемпионов мира заслуженных мастеров спорта Б. Шкурского и Ю. Сироткина, чемпионов Европы мастеров спорта А. Золотоверха и Э. Кобеца. Таким образом, шансы ленинградских гонщиков на первое место в международных соревнованиях в Киеве расценивались весьма невысоко.

Но прогнозы знатоков, как это часто бывает, не подтвердились. Ларионов и Сухов сумели взять верх над чемпионами мира и Европы, вытеснив их даже

из финала; чемпионы страны Радченко — Шاپовалов очутились на третьем месте.

Неоднократный чемпион СССР мастер спорта Б. Красноуртский так комментирует выступление ленинградцев:

— В командных гонках давно идет спор между опытом и молодым задором. Думаю, что механик Ларионов и пилот Сухов обладают и тем и другим. Успеху способствовала большая натренированность экипажа.

Олег Сухов и Владимир Ларионов — братья по матери. Олегу — 18 лет, Владимиру — 26 лет, оба работают слесарями. Олег немногословен, и только Владимир приоткрыл несколько страничек спортивной биографии младшего брата. Четыре года назад он пришел в авиамodelную лабораторию Дворца культуры им. Кирова, где кружком руководил Владимир. Вскоре братья — кружковец и инструктор — составили экипаж гонщиков и стали сообщать готовиться к спортивной борьбе. В международных соревнованиях они участвовали впервые. Олегу понадобился ровно год, чтобы пройти путь от новичка до мастера и превзойти рубежи, которые до сего времени были недостижимы для маститых мастеров.

Приятный сюрприз принес и старт кордовых скоростных моделей. Здесь большие надежды возлагались на призера европейского первенства и чемпиона СССР В. Наталенко. Но разочарование пришло сразу после первого запуска его модели. Уверенно выступил спортсмен столичного авиамodelного клуба Евгений Мосьяков; москвичу досталась победа — 216 километров в час. Евгений — инженер, ему 25 лет. Третий год строит кордовые скоростные модели. В 1962 году впервые был участником всесоюзных стартов, тогда занял десятое место, а через год — третье. Евгений — тренер сборной команды столичных кордовиков.

— Хороший товарищ, очень скромный, — так отзываются о нем однолюбники.

СЛОВО О ДРУЗЬЯХ

Ян Бартош, механик из Праги, не раз вступал в единоборство с нашими спортсменами и зарекомендовал себя как серьезный противник на пилотажном старте. В Киеве в 1962 году на чемпионате мира он был четвертым. В 1964 Ян приехал в Киев не с пустыми руками: в его чемодане хранилась золотая медаль за победу на национальных соревнованиях Чехословакии.

Первые же полеты пилотажных моделей сразу выявили лидеров. Ими стали Ю. Сироткин, Е. Кондратенко и Я. Бартош — старые спортивные соперники. Они же — призеры.

— Третье место — совсем не плохо, — говорит Бартош. — Главное — победила наша дружба, которая царила все дни на стартах. Мы еще лучше узнали друг друга.

Высокое спортивное мастерство по-

казали однолюбники Бартоша — И. Гиртлер, К. Клемм, З. Пех и В. Горак, завоевавшие призовые места по гоночным, скоростным и моделям-копиям.

Более скромные показатели у спортсменов ГДР и Польши.

А НА ТРИБУНАХ ПУСТО...

Соревнования — не самоцель, а мощное средство пропаганды авиамodelизма. Простая истина! — скажут некоторые. Согласен! Тем не менее, мы и сейчас решили об этом напомнить, анализируя киевскую спортивную встречу, которую готовили республиканский комитет ДОСААФ и Федерация авиационного спорта УССР.

Что же было сделано? Для участников забронировали номера в гостинице и столики в ресторанах; на кордодроме появились приветственные лозунги. Затем отпечатали афиши, несколько тысяч платных билетов, а также специальные пригласительные билеты для гостей.

Вот, пожалуй, и вся работа, предшествовавшая спортивной встрече. Усилия, главным образом, направлялись на то, чтобы обеспечить спортсменов питанием и ночлегом. Правильно, ибо от бытовых условий во многом зависит успешная работа на стартах. А как же с пропагандой соревнований? Эта, не менее важная, сторона дела, видимо, мало кого интересовала. Забыл зритель, который хотел узнать об авиамodelизме, спортсмен, инструктор, кружковец; не предпринимались шаги, чтобы превратить международные соревнования в праздник малой авиации, в школу мастерства, где могли бы встретиться авиамodelисты Киева и областей республики с лучшими советскими и зарубежными спортсменами.

Какой итог? Прямо скажем: плачевный. Первый в Киеве опыт платных авиамodelных соревнований окончился конфузом. На кордодроме не было зрите-

И СНОВА С РАССВЕТОМ ПОЛЕТЫ...

Николай КУЗМИН

И снова с рассветом полеты, Обычная летная жизнь, — Один за другим самолеты Уходят в бездонную высь.

Порывистый огненный росчерк, Турбинный раскатыстый гром, — И, ставшая словно короче, Бетонка мелькнет под крылом.

Уйдут быстрокрылые птицы, И снова безмолвен рассвет, — Лишь в розовых далах клубится Инверсия тающий след...

Ленинградская область, г. Лодейное Поле

заместитель председателя украинской авиационной федерации Н. Быков. — Могли бы пригласить ребят из пионерских лагерей, для пропаганды соревнований использовать радио, телевидение, печать...

Совершенно недостаточной была роль Управления авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ и авиамodelного комитета Авиационной Федерации СССР в организации и проведении этих важных соревнований. За два дня до начала соревнований в украинскую столицу приехал работник Управления авиационной подготовки и спорта, заместитель председателя авиамodelного комитета А. Ермаков. Но он, к сожалению, ограничил круг деятельности только узкими судейскими обязанностями. Не слишком ли мало забот для главного тренера по авиамodelизму, председателя всесоюзной коллегии судей и заместителя председателя авиамodelного комитета Федерации авиационного спорта СССР?

Целесообразнее было бы тов. Ермакову задолго до соревнований возгла-



Вот они, москвичи — победители. Слева направо: Е. Мосьяков, В. Литвинов, Ю. Сироткин и В. Шاپовалов (тренер). Фото П. Хоренко (ТАСС)

лей, пустовала трибуна и для гостей. Билеты платные, а о будущих зрителях не позаботились: не было специальных радиорепортажей об авиамodelизме, участников соревнования; зритель, надо думать, захотел бы выпить стакан холодной воды (в Киеве стояла тридцатипятиградусная жара!), но, увы, единственный буфет работал один день и то лишь несколько часов.

Порой гул авиамodelных двигателей привлекал одиночек, но они недолго задерживались на кордодроме, поскольку толком не знали, что здесь происходило. Создавалось впечатление, что соревнуются не лучшие авиамodelисты ряда европейских стран, а проходит обычная тренировка. Вблизи же кордодрома находились сотни тысяч (мы не оговорились!) киевлян, для которых Труханов остров — излюбленное место отдыха. Специальные таблички указывали, где находится городок настольного тенниса, в каком месте шезлонги и многое другое. Но киевляне нигде не смогли бы найти указателя со словами «кордодром», хотя на острове это самое крупное спортивное сооружение. Это мелочь, но она говорит о многом.

— Да, мы многое не учли, — сетовал

в Киев всю организаторскую работу, привлечь к ней активистов оборонного Общества и продумать вместе с ними все стороны дела — начиная от определения форм продажи билетов и кончая графиком показательных запусков моделей чемпионов мира, Европы и СССР, встреч участников соревнований с кружковцами и т. д.

Именно на крупных соревнованиях — этих форумах строителей малой авиации (независимо от того, где они проводятся — в Москве или Киеве, Риге или Костроме) — спортсменам, инструкторам клубов, секциям и нужно ощущать помощь, поддержку авиамodelного комитета. Его организующая роль должна быть ведущей в подготовке и проведении спортивных встреч.

Надо надеяться, что Федерация авиационного спорта СССР повысит свою роль в организации авиамodelных соревнований.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ

Киев, июнь



Чехословацкий спортсмен-скоростник Збигнiew Пех — призер соревнований.

„БЛУДАЮЩИЙ“ ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ

Продольная статическая устойчивость самолета обеспечивается передним расположением аэродинамического фокуса по отношению к центру тяжести. Устойчивость тем больше, чем большее расстояние, разделяющее фокус и центр тяжести. У сверхзвукового самолета это расстояние увеличивается в несколько раз при переходе на звуковые скорости. Казалось бы лучше и желать нечего. Однако, это не так: увеличение устойчивости сопровождается ухудшением некоторых характеристик управляемости.

Каков же выход? Одним из возможных решений может быть перемещение центра тяжести вслед за фокусом, который «убегает» вперед при переходе на звук. Осуществить такое «блуждание» центра тяжести можно, например, перекачкой топлива из передних баков в задние...

КОВАРНЫЙ ЗАМЫСЕЛ

Большое военное значение принадлежит в настоящее время беспилотным самолетам. В отличие от ракет, они рассчитываются на возвращение к месту старта и многократное использование. Применение беспилотных самолетов выгодно в условиях, когда пилотируемые самолеты терпят большие потери или в случаях невыполнения задачи с помощью ра-



кет. Широко применяются беспилотные самолеты в качестве воздушных мишеней для тренировки войск ПВО.

В «Интервью Эд Лэттер» сообщается, что за рубежом созданы беспилотные самолеты для разбрасывания бое-вых отравляющих веществ и возбудителей болезней. Поистине коварный замысел империалистической войны!

На рисунке беспилотный самолет-разведчик.

НЕОБЫЧНОЕ РЕШЕНИЕ

Сильная килевая качка становится опасной для самолетов и вертолетов, находящихся в море на

Материал подготовлен
общественным отделом редакции
Редатор отдела — кандидат технических наук
З. Б. МИКИТУМОВ

СКОРОСТЬ РЕАКЦИИ

С какой скоростью способен летчик реагировать на какой-нибудь внешний сигнал? Опыты показывают, что эта скорость довольно велика. Так, например, если в ответ на вспышку лампочки необходимо нажать кнопку прибора, то человек способен выполнить это в течение 0,2 сек. И все же для современных реактивных машин этого недостаточно. Ведь если самолет летит только со звуковой скоростью, то за 0,2 сек. он проходит расстояние почти 70 м!

Значит, если летчик, летя на самолете со звуковой

скоростью, получит сигнал о возникновении препятствия перед ним с этого расстояния, он не успеет среагировать рулями. Чем больше скорость полета, тем больше и это «слепое» расстояние.

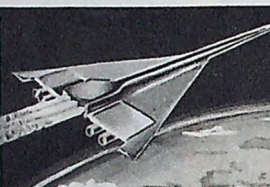
Выручают летчика приборы автоматики. Они восполняют ограничения, зависящие от органов чувств и возможностей нервной системы, а в некоторых случаях действуют с нужной скоростью вовсе без участия человека. Наши современные самолеты все больше оснащаются такими приборами.

ОРБИТАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ

Такой аппарат уже рождается в умах ученых и конструкторов. Какими качествами он будет обладать?

Орбитальный — значит могущий лететь по орбите. Способный развить необходимую для этого скорость. Он сможет маневрировать в пределах всей толщи атмосферы, вплоть до ее границы с космическим пространством, приземляться в любом пункте по желанию летчика.

Так как путь орбитального самолета, летящего с большой скоростью вокруг Земли, представляет собой кривую, подобную кривизне Земли, то на него начинает существенно действовать центробежная сила. При орбитальной скорости она равна весу самолета, и аппарат может лететь без крыльев. На меньшей скорости самолет поддерживается подъемной силой крыла. Если скорость полета превышает орбитальную, то необходимо, чтобы крыло



создавало обратную подъемную силу, иначе аппарат выйдет за пределы атмосферы. Орбитальная скорость может быть, например, 8 км/сек и приближаться к первой космической.

Создание орбитального самолета представляет собой весьма трудную инженерную задачу и несомненно выдвинет перед учеными ряд новых проблем, требующих разрешения. На рисунке — один из вариантов воздушно-космического самолета.

НИЖЕ ИЛИ ВЫШЕ? МЕДЛЕННЕЕ ИЛИ БЫСТРЕЕ?

Как следует лететь на современном турбореактивном самолете, чтобы покрыть наибольшее расстояние?

Те, кто летал на самолетах с поршневыми двигателями, возможно ответят: на малой высоте. Находятся и такие, которые добавляют — на максимальной скорости.

Правильный ответ на поставленные вопросы таков: высоту и скорость надо выбирать так, чтобы расход топлива на километр прой-

денного пути был наименьшим. У самолетов с турбореактивными двигателями такие условия соответствуют полету несколько ниже практического потолка и на скорости порядка 650—750 км/час. Более того, так как практический потолок данного самолета растет с уменьшением веса, то по мере выгорания топлива высоту надо увеличивать. Такой способ полета называется «полетом по потолкам».



обычных поплавах. Из затруднительного положения предлагается оригинальный выход. На рисунке вы видите самолет-летающую лодку, поставленную как на ходули — вертикальные поплавы. Их длина под крылом равна 12 м, а диаметр — 1,5 м.

ПЛАНЕРОЛЕТ ХАИ-3

„КИРОВ“

В 1936 году коллектив мастеров Харьковского авиационного института построил планеролет (крупногабаритный мотопланер повышенной грузоподъемности), сконструированный инженером Г. И. Неманом. Этот оригинальный одиннадцатиместный летательный аппарат представлял собой летающее крыло с размахом 22,4 метра и был оснащен стосильным авиационным мотором М-11. Две пятиместные пассажирские кабины располагались по обеим сторонам центроплана. Строители назвали свой планеролет ХАИ-3 — «Киров».

Свершая пробные полеты с полной нагрузкой, планеролет поднимался в воздух при помощи самолета-буксировщика, от которого затем отцеплялся и продолжал полет самостоятельно. С неполным полетным весом до 1750 кг ХАИ-3 взлетал собственными силами.

Рекордсмен мира по высотным прыжкам с парашютом мастер спорта Виктор Козуля 7 октября 1936 г. совершил с ХАИ-3 свой 327-й и первый в истории планеризма и парашютизма прыжок с планеролета.

Пилотировал аппарат известный летчик-испытатель мастер спорта В. Воронин. Позднее он осуществил на ХАИ-3 беспосадочный перелет по маршруту Харьков — Москва, со средней скоростью 168 км/час.

Создание планеролета и его разностороннее испытание составили важный этап в развитии советского самолето- и планеростроения.

М. САВИЦКИЙ,
инженер-конструктор

ВАКУУМ — КОНТРОЛЕР

Дюралюминовая обшивка плотно прикрывает соты. И вот, после склейки, из-под пресса снята слоистая панель сверхзвукового самолета.

Как теперь узнать: надежно ли приклеилась обшивка к сотам?

Среди известных способов интерес представляет следующий. На поверхность панели устанавливаются жесткий колоколообразный корпус. Если при помощи насоса откачивать воздух из-под колокола, то обшивка панели надежно прилипнет к нему. Там, где она не приклеилась к сотам, начнется втягивание ее внутрь колокола. Так вакуум обнаружит дефект склейки.



БОКОВОЙ ВЕТЕР

Вячеслав МОИСЕЕВ

Рассказ

Небольшой зеленый городок близ Праги раскинулся по обе стороны Влтавы. Узкая, серая с воздуха лента реки перерезалась черными полосками мостов.

Власенко заходил на посадку, и на капот его самолета наплывала красная, словно обожженная на солнце, водонапорная башня. Он потянул ручку на себя: башня стала проваливаться вниз, потом, вырастая, как бы поползла вверх, остановилась. Машину потряхивало на бугорках, и башня запыла, закачалась. Развернув самолет, Власенко порулил на стоянку. Она была пуста. Тишина обволакивала летчика, не хотелось двигаться.

Донесся голос техника:

— Ты что, уснул, Борка? Вылезай, медведь. Если и завтра так сработаете — будешь чемпионом. — Власенко ничего не ответил.

— Не веришь? Я же всех видел.

— Ладно, — Власенко отстегнул лямки и стал на крыло.

— И как тебя самолет держит? Сто килограммов веса!

Власенко понимал, что Анатолий пытается скрыть свое волнение. Он был ведущим конструктором спортивного красавца-самолета, и от того, как Власенко слетает, зависела судьба его первой самостоятельной работы.

Самолет испытывался во время подготовки к чемпионату. Облетывая машину, Борис Власенко каждый раз находил в ней новые достоинства. Она ему явно нравилась. Просторная, светлая кабина словно специально проектировалась для его богатырской фигуры. Послушная машина подчинялась любому желанию пилота. Власенко давно мечтал о таком «акробате» и старался дать самолету наилучшую аттестацию.

Но все же послать опытный самолет на чемпионат мира было хотя и заманчиво, но рискованно.

Предстояла последняя проверка. На аэродром приехал Генеральный конструктор и в стороне от всех наблюдал за полетами.

Назавтра Власенко вызвали на завод. Большой, уставленный макетами самолетов, кабинет. Генеральный конструктор пригласил Власенко сесть и обратился к нему:

— Борис Николаевич, мы решили послать машину на чемпионат, но при условии, что вы согласитесь ее пилотировать. Свое слово вы сказали вчера в воздухе. Полетите с Анатолием Виноградским. Он будет вашим техником. Желаю удачи.

...В день открытия чемпионата Борис проснулся рано. Из окон домика, где жила советская команда, хорошо был виден аэродром. Погода ухудшилась. Сильный ветер дул по-

перек отведенного для пилотажа квадрата, и полосатая «колыбаса» так надулась, что, казалось, вот-вот лопнет.

После завтрака пошли к судейским столикам. Проводилась жеребьевка. «Только бы не первый!», — подумал Борис и тут услышал: «Мсье Власенко, доброе утро». Расплываясь в улыбку, подчеркнутую тонкими элегантными усиками, Поль Шавер протягивал номерок: «У меня — пятый!», — француз растопырил пальцы. — «А у вас?» — Борис развел руками — еще, мол, не знаю.

С этим симпатичным летчиком Борис познакомился несколько дней назад здесь же, в Чехословакии. Худощавый, с усыпанными жемчугом седыми черными, на ровный пробор волосами; нос с горбинкой, живой, обаятельный — он был первоклассным пилотом. У себя дома, в Париже, Поль рекламирует самолеты. Власенко охотно беседовал с французом: с интересом слушал слегка гортанным, странно пронизывающую в нос русскую речь. Он спросил, откуда француз знает наш язык.

— О! — Поль сделал энергичное движение рукой со сложенной щепоткой пальцами вверх. — Чтобы знать все авиационные новости, пришлось выучить русский язык. Это было нелегко!

Шавер с упоением, как истый парижанин, часто рассказывал о своем городе:

— С моего «чердака», так мы с женой называем нашу квартиру, за волнистым морем черепичных крыш, открывается весь Париж. Чего только не увидишь оттуда. Однажды, лет десять назад, я наблюдал из своих окон шествие инвалидов. Тысячи изувеченных войной людей пришли на площадь Оперы и расположились лагерем. Они требовали пенсий. — Потом он задумчиво добавил:

— Там могли быть мои однополчане.

Рассказывал, хотя и скупо, о своей работе. Видимо, это не доставляло ему удовольствия.

Полеты Шавера были чисто коммерческим предприятием, и, стараясь как можно лучше показать товар покупателю, он выделял на самолетах нанявшей его фирмы неизменно рискованные фигуры. Оплата зависела не только от выполненной им работы, но и от доходов компании.

Позже Шавер рассказал Борису, что привело его в Чехословакию. Шеф летчиков фирмы предложил ему выступить на соревнованиях. «Помните, Шавер, нужна реклама, а ваши медали нас не интересуют. Выжмита из машины все, что можно, даже больше, докажите, что наши самолеты лучше других, и если придется — на любом из них полетит и безрукый. Гонорар зависит только от вас».

Поль не щадил ни себя, ни машину. Власенко видел, как переворачивая ее вверх колесами, к тому же с открытым фюзеляжем, француз летал на высоте десяти метров. При этом с его лица не сходила улыбка. Такое трюкачество притяло Борису, но когда он узнал Поля лучше, пожалел, что столь искусному летчику приходится выполнять воздушную клоунаду.

Шавер и Власенко показали друг другу семейные фотографии.

— Будут летчиками? — спросил Борис, глядя на сыновей Поля.

— Нет, — покачал головой француз. — Это не профессия.

— А мой Вовка только и мечтает о полетах. — Они помолчали, вспоминая каждый свой дом.

— Я очень люблю летать, но мне порядком надоело все то, чем я вынужден заниматься. Что поделаешь, ведь платит



...Между ними часто происходили откровенные разговоры.
Рис. И. Влихова

фирма неплохо. Мы с женой собрали кое-какую сумму, и скоро я смогу заняться серьезным делом — куплю кафе или какое-то заведение в этом роде.

Такие откровенные разговоры происходили не раз, и Борису, привыкшему, что само слово «летчики» вызывает уважение и восхищение, становилось по-человечески жалко Поля, вынужденного продавать свой талант, а потом и распрощаться с любимым делом.

...Власенко подошел к судьям, пропустил вперед чешскую спортсменку Марию Йозекалову — она вытянула девятый номер, и взял бумажный билетик: 13. Поль заглянул через плечо:

— Чертова дюжина! Отлично, Борис. Желаю удачи, а мне пора на старт.

Первый номер ушел в зону. Наблюдая за ним, Власенко видел, как летчик боролся с боковым. Еще в училище Борис узнал, что это за ветер. Их аэродром находился в изрезанном ущельями предгорья Кавказа, где почти всегда гуляли ветры. Выруливая на старт, курсанты ощущали на себе их силу. «Ничего, — успокаивал инструктор, — зато вы закалитесь и никакой ветер вас не свалит. Так и в жизни бывает. Стремится человек к заветной цели, а ему, словно ветер-боковик, все что-то мешает. Сумеет выстоять — достигнет желанного, нет — собьется с пути».

Первый номер начал пилотаж. Власенко поймал себя на мысли: «Здорово летает. Сможет ли он так? А вдруг ветер усилится? И не перепутать бы порядок фигур». Три дня назад ему стало известно, что программа пилотажа с французского языка на русский переведена неточно и отработку комплекса пришлось начинать заново, но хорошо запомнить все уже не удалось. Борис посоветовался с тренером, начертил схему фигур на листе бумаги и прикрепил ее выше колена. Так он и летал, кося глазом на свою ногу.

Подошел Толя.

— Смотри, старик, Поль выруливает. Разрисованный биплан стоял на исполнительном старте. Француз ожидал разрешения на взлет. Стартер взмахнул флажком, и пестрый, как бабочка, самолет подпрыгнул в воздух. Власенко следил за ним, в уме повторяя все движения летчика.

Поль управлял машиной легко и изящно, как бы небрежно. Самолет в плавно нарастающем темпе словно чертил в небе рисунок. Власенко искренне любовался работой Шавра. Сейчас он начнет перевернутый штопор. Биплан на спине, задирая нос, стал уменьшать скорость. Машина на какой-то миг зависла, затем летчик сделал движение рулями и самолет начал вращаться. Виток. Второй. Третий. Власенко представил, как действуя педалями, Поль сейчас прекратит штопорение.

...Четвертый. Власенко непроизвольно прикинул, сколько еще витков осталось до земли.

...Пятый виток... «Неужели это реклама», — подумал Власенко.

...Шестой, седьмой, и когда машина начала выравниваться, раздался взрыв. Пламя хлестко подскочило, подбросило какие-то предметы и беззвучно разлилось по траве. Зловеще завывала сирена санитарки.

«Зачем сирена?» — подумал Власенко и расстегнул ворот куртки. Со старта к месту происшествия неслись машины. Все бегом устремились за ними.

Прошли тревожные минуты, и полеты должны были возобновиться.

Хрипнул динамик. Замолчал. Потом выдал: «Шестой от старта отказался. Седьмой — отказался». Помолчал. И дальше: «Восьмой отказался», Власенко вспомнил, что девятой летит чешка Мария. Он посмотрел в ее сторону. Мария надевала парашют. «Полетит, — решил Борис, — молодец», — и неожиданно увидел перед собой ровный пробор и смеющиеся усики Поля: «Главное — не волноваться, а все остальное — пфй».

Ветер не утихал. Летчица стоило большого труда, чтобы с ним справиться. Власенко с волнением ждал штопора. Борис никак не мог придти к себе от трех витков, ставших роковыми для его нового друга.

Виток, второй, третий, четвертый... Власенко, не веря себе, повернулся к Толе: «Сколько?» — «Пять». После шестого витка самолет перестал штопорить, перешел в пикирование и, взмыв почти над самой землей, ушел вверх.

Власенко присел на траву. Через три номера его вылет. Лег на спину, закрыл глаза. «Не думать о полете, перебить мысли». Вспомнилось училище. Шла война. Его оставили инструктором. Он заваливал начальство рапортами: «Прошу отпустить на фронт». Тогда его вызвал полковник:

— Вот что, Власенко, не думай, что другие трусы, а ты один герой. Я тоже хочу воевать! Я истребитель, дрался в Испании, на Халхин-Голе. А теперь вот смотрю, как вы барахтаетесь в воздухе. Приказ есть приказ. А будешь еще недождать... — полковник помолчал. — Пойми, нам тоже нужны хорошие летчики. Иди. Учи летать, учи воевать.

Так и не пришлось Власенко побывать на фронте.

После демобилизации Борис работал в аэроклубе, занимался воздушной акробатикой. Не раз был участником соревнований. Выполнял норму мастера. Здесь, на чемпионате мира, — он в составе сборной Союза.

— Борис Николаевич, — позвал тренер, — через номер — вам вылет. — Власенко поднялся и пошел к самолету.

Красавец Т-18п поблескивал фонарем в едва пробивавшихся лучах солнца.

Удлиненный, с «зализанным» капотом фюзеляж придавал машине необычайно стремительный вид. Власенко надел парашют и сел в кабину.

...Стрелка высотомера медленно подползла к цифре 800 и остановилась. Программа начиналась выполнением правой полукруглой бочки. С ней Власенко справился легко, точно выдержал направление. Затем, летя вверх колесами, он посмотрел вниз: на земле, совсем рядом, там, где разбился француз, стояла автомашина. Борис вдруг почувствовал, что язык

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

НА 1965 ГОД
НА ЖУРНАЛ

КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ

ЗА ГОД каждый подписчик получит 12 номеров хорошо иллюстрированного, многокрасочного журнала с цветными вкладками и ежемесячными приложениями «В помощь спортсменам-авиамоделистам».

НАШИ АВТОРЫ летчики, космонавты, офицеры и генералы, ученые, конструкторы, авиационные спортсмены, инженеры. В их статьях, очерках, корреспонденциях вы прочтете о людях авиации, новинках авиационной техники, достижениях советской космонавтики, опыте лучших воздушных спортсменов, мастерах спорта, чемпионатах мира, Европы и СССР. Значительное место отводится освещению авиамodelьного спорта.

ВЫ ПОЗНАКОМИТЕСЬ со славными боевыми традициями советской авиации, с жизнью военных летчиков, десантников, курсантов авиационных училищ, с работой авиационных клубов, с развитием самолетного, вертолетного, планерного, парашютного, авиамodelьного видов спорта, с крупнейшими соревнованиями в нашей стране и за рубежом.

В журнале печатаются очерки, рассказы, стихи.

Подписка принимается без ограничений в пунктах подписки «Союзпечать», почтамтах, конторах и отделениях связи, общественными распространителями печати на заводах и фабриках, шахтах, промыслах и стройках, в колхозах, совхозах, в учебных заведениях, учреждениях.

Подписная плата на год — 3 р. 60 к. Цена одного номера — 30 коп.

57
П.ЯШ.1303

Индекс
270450

6 1.12 КР РОЛ



Киев. Июнь 1964 года

ЛУЧШИЕ МОДЕЛИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

Кордовая скоростная модель Е. Москаева (Москва). На модели установлен двигатель «Супер-тигр» Ж-20/15, полетный вес 320 г. Могут быть применены два варианта питания: жесткий бак и резиновый баллон с давлением. Был использован жесткий металлический бак с давлением, зарекомендовавший себя как более надежный. Вит — 145×200. Обороты на земле — 19000 в минуту. Модель выполнена из балла. Кромки крыла и стабилизатора окантованы сосной. Относительно большой киль способствует уменьшению натяжения корды и увеличению скорости полета. Модель окрашена антиметаноловой синтетической краской.

Кордовая скоростная модель В. Наталенко (Ленинград). Модель оснащена двигателем «Старт» собственной конструкции. Полетный вес 310 г. Система питания — резиновый баллон с давлением. Вит — 142×190. Обороты на земле — 18500 в минуту. Крыло из балла и окантовано сосной. Фюзеляж баллазовый, усилен липой. Киль из фанеры, стабилизатор — из липы. Толщина крыла — 6,7 мм, стабилизатора — 2,7 мм. Вся модель покрыта антиметаноловым лаком целлон.

Кордовая скоростная модель З. Пеца (Чехословакия). Двигатель — МВВС. Вит 142×210. Обороты на земле 17500 в минуту. Полетный вес 390 г. Система питания — металлический бак с помпой.

Кордовая скоростная модель А. Жебрынова (РСФСР). Выполнена по чертежам мастера спорта В. Наталенко. На модели установлен двигатель собственной конструкции. Вит 142×195. Обороты на земле 18000 в минуту. Полетный вес 320 г.

Кордовая гоночная модель В. Ларионова и О. Сухова. (Ленинград). Изготовлена по чертежам чемпионов Европы Золотоверх и Кобца (см. «Крылья Родины» № 6 за 1964 год). На модели установлен двигатель «Супер-тигр» Ж-20/15. Вит 180×200. Обороты на земле — 13000 в минуту. Полетный вес 510 г.

Модель К. Клемма — И. Гиртлера (Чехословакия). По геометрическим пропорциям она мало отличается от моделей советских спортсменов, за исключением относительно большого удлинения крыла, но прочность модели значительно больше. Выполненная из балла средней плотности, она вся обтянута стеклотканью на полистирольной смоле. Вес модели 580 г. Двигатель — МВВС. Вит

180×210. Обороты на земле — 13500 в минуту. Лучший полетный результат зона — 4 мин. 14 сек.

Кордовая гоночная модель В. Шаповалова — И. Радченко (УССР). На модели установлен двигатель «Супер-тигр» Ж-20/15. Вит 180×200. Обороты на земле — 14000 в минуту. Модель выполнена из балла. Полетный вес 470 г.

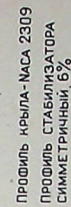
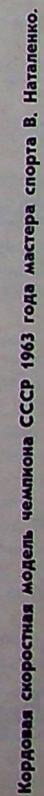
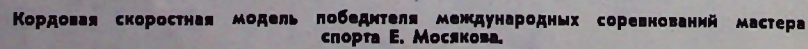
Кордовая гоночная модель Ю. Сироткина (Москва). На модели установлен двигатель МВВС с рабочим объемом 5,7 см³. Система питания — резиновый баллон. Модель — из балла и обтянута волокнистой бумагой. Вит 250×100. Полетный вес 1400 г. Окрашена антиметаноловой синтетической краской.

Кордовая модель-копия самолета Ил-18 (пилот — Ю. Сироткин, конструкторы — Ю. Соколов и А. Москаев, Москва). На модели установлены переделанные двигатели МВВС с рабочим объемом 4,8 см³. В качестве баков использованы резиновые баллоны. Виты — четырехлопастные. Модель — из балла, окрашена антиметаноловой синтетической краской. Выполняет семь команд, осуществляемых при помощи дополнительных корд. Полетный вес — 3950 г. Модель изготовлена в масштабе 1:20,5.

Кордовая модель-копия самолета Лн-2 (пилот А. Бабичев, УССР). Модель оснащена двигателем «Вилос» — 1,5 см³. Система питания — металлические баки. Выполняет четыре команды. Размах крыла — 1005 мм.

Кордовая модель-копия самолета «Файр» Т. 66 (пилот В. Горак, Чехословакия). Двигатель МВВС с рабочим объемом 5,7 см³. Система питания — резиновый баллон. Вит 260×120. Двигатель оборудован сектором газа, управляемым посредством третьей корды. Второй цилиндр двигателя — бутанфорский. Модель покрашена антиметаноловой синтетической краской. Легко выполняет горки и петли Нестерова большого радиуса. Полетный вес — 1240 г.

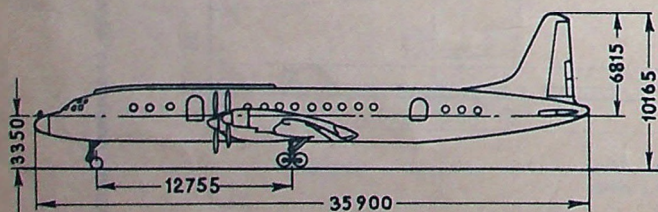
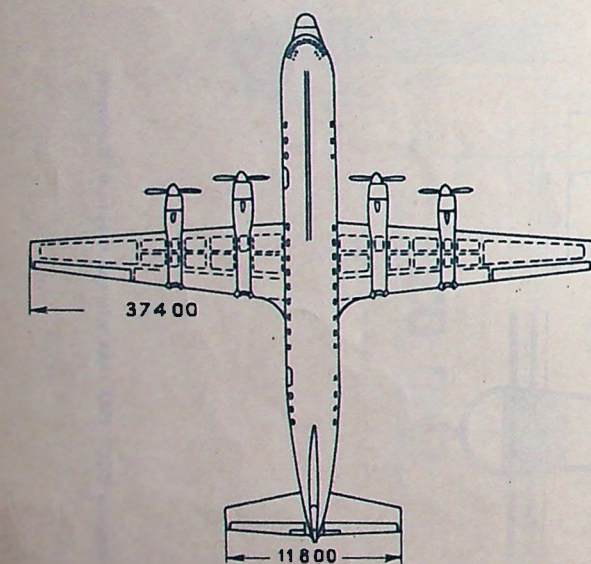
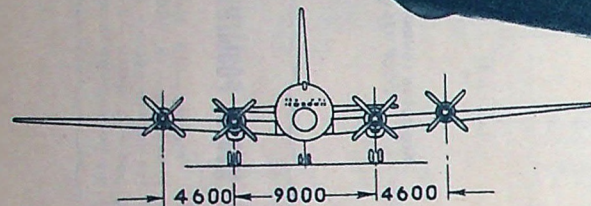
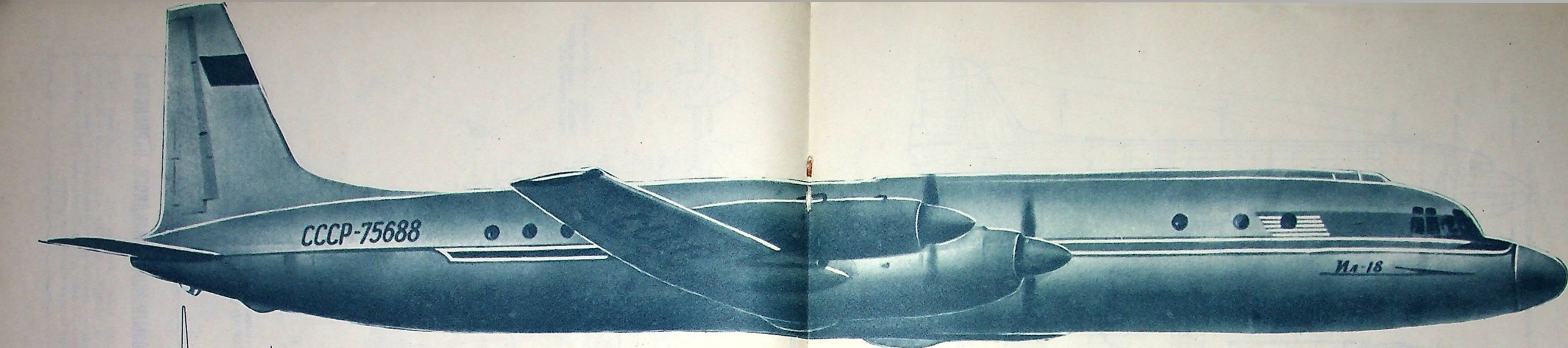
Кордовая модель воздушного боя В. Литвинова (Москва). Двигатель собственной конструкции — МАК-6 с рабочим объемом 6 см³. Система питания — резиновый баллон. Вит 240×160. Обороты на земле — 12000 в минуту. Модель из балла, обтянута технической шелком. Вся поверхность покрыта антиметаноловым лаком целлон. Полетный вес модели 800 г. Профиль крыла — симметричный, 12%.



Кордовая гоночная модель призеров соревнований чемпионов СССР 1963 года мастеров спорта И. Радченко и В. Шаповалова.

ИТОГИ РОЗЫГРЫША КОМАНДНОГО ПЕРВЕНСТВА

Москва — 8,5 очка, Украина — 15, Чехословакия — 16,5, Ленинград — 18, РСФСР — 23, БССР — 32, Польша — 36,5 очка за первое место в личном зачете начислало 1 очко, за второе — 2, третье — 3 очка и т. д.). Спортсмены ГДР в розыгрыше командного первенства не участвовали.



Чертеж модели-копии самолета Ил-18.



Модель-копия самолета Ил-18.

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ ПО КОРДОВЫМ МОДЕЛЯМ

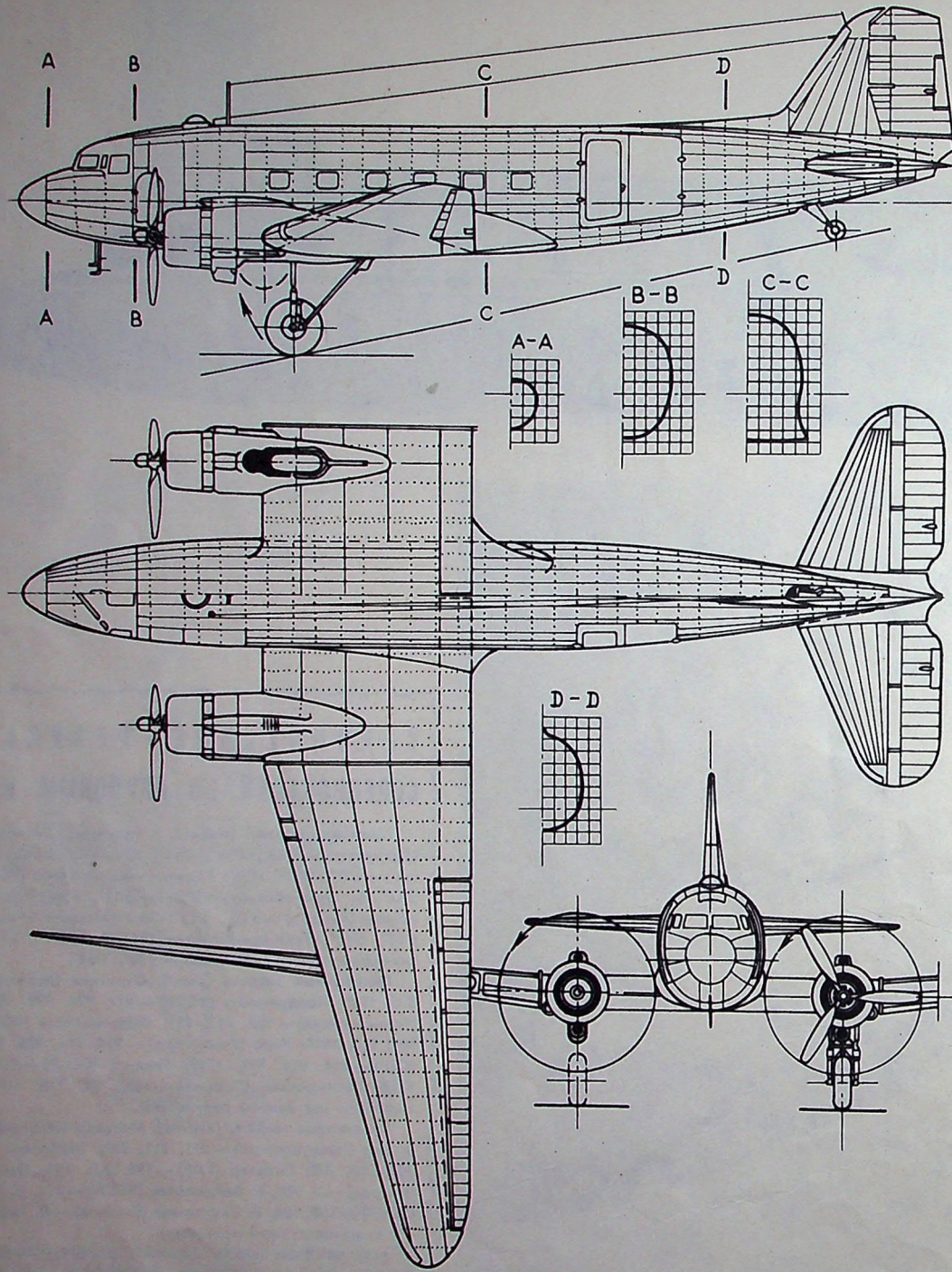
Гоночные модели (минуты и секунды). Ларионов — Сухов (Ленинград) — 4'44", 4'36", 4'34"; Клемм — Гиртлер (Чехословакия) — 6'07", 4'37", 4'56"; Радченко — Шаповалов (УССР) — 4'49", 5'16", 0; Цубе — Вильберг (ГДР) — 5'11", 5'05"; Шкурский — Сироткин (Москва) — 5'05", 5'14"; Золотоверх — Кобец (РСФСР) — 6'13", 5'13"; Таутко — Кокорин (БССР) — 5'24", 5'51"; Козловски — Жмидзиньски (Польша) — 5'38", 7'04".

Пилотажные модели (очки). Сироткин (Москва) — 1042, 901, 325, 1943; Кондратенко (УССР) — 912, 920, 999, 1919; Бартош (Чехословакия) — 987, 912, 911, 1899; Святкин (РСФСР) — 876, 909, 910, 1819; Кирс (Ленинград) — 914, 794, 875, 1789; Фрике (ГДР) — 864, 865, 894, 1759; Таутко (БССР) — 865, 893, 778, 1758; Казмировски (Польша) — 789, 759, 779, 1568 (в зачет включены два лучших результата).

Скоростные модели (км/час). Мосяков (Москва) — 216, 216, 0; Пех (Чехословакия) — 211, 211, 209; Жебрюков (РСФСР) — 203, 203, 203; Польштер (ГДР) — 198, 202, 195; Наталенко (Ленинград) — 0, 201, 0; Байдалинов (УССР) — 191, 0, 195; Таутко (БССР) — 189, 184, 0; Скотничны (Польша) — 0, 160, 168; (в зачет включен лучший результат).

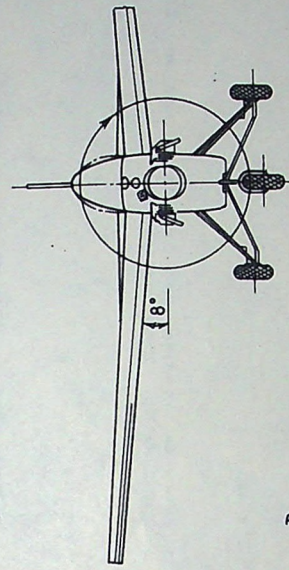
Модели-копии (очки). Сироткин (Москва) — 368; Бабичев (УССР) — 326; Горак (Чехословакия) — 249; Мисник (Ленинград) — 212; Байстрюченко (БССР) — 0; Барсуков (РСФСР) — 0.

Модели воздушного боя. Литвинов (Москва), Кущенко (УССР), Зуев (Ленинград), Лукашенко (РСФСР), Хотько (БССР), Жмидзиньски (Польша), Флигл (Чехословакия).



Чертеж модели-копии самолета Лн-2.

Вид спереди



Профиль крыла

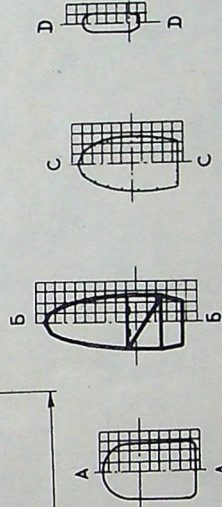
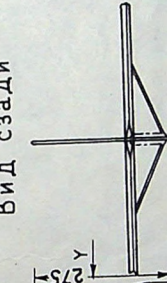


Профиль стабилизатора

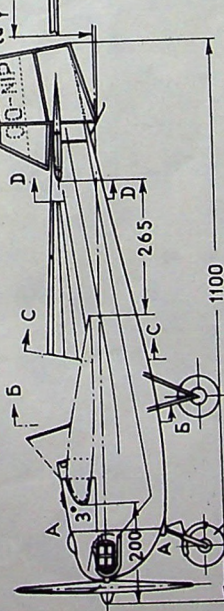


S_{кр} — 47,25 дм²
 S_{ст} — 8,93 дм²
 S_{общ} — 56,18 дм²
 Вес полетный — 1240 г.
 Нагрузка — 22 $\frac{кг}{дм^2}$

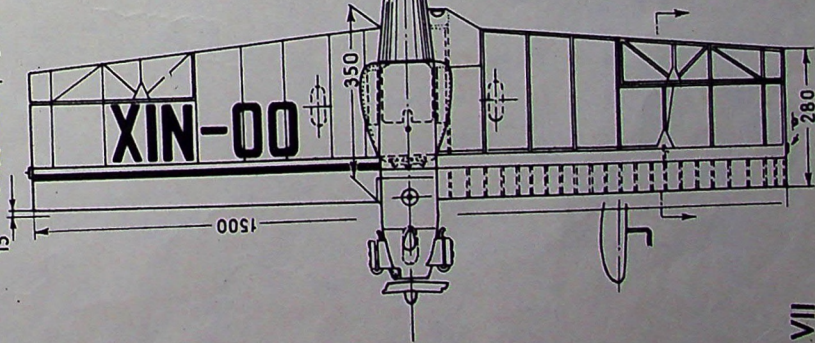
Вид сзади



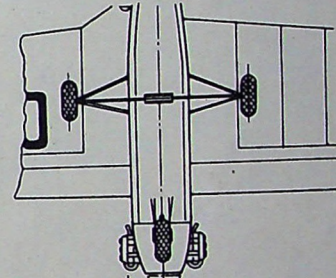
Вид сбоку

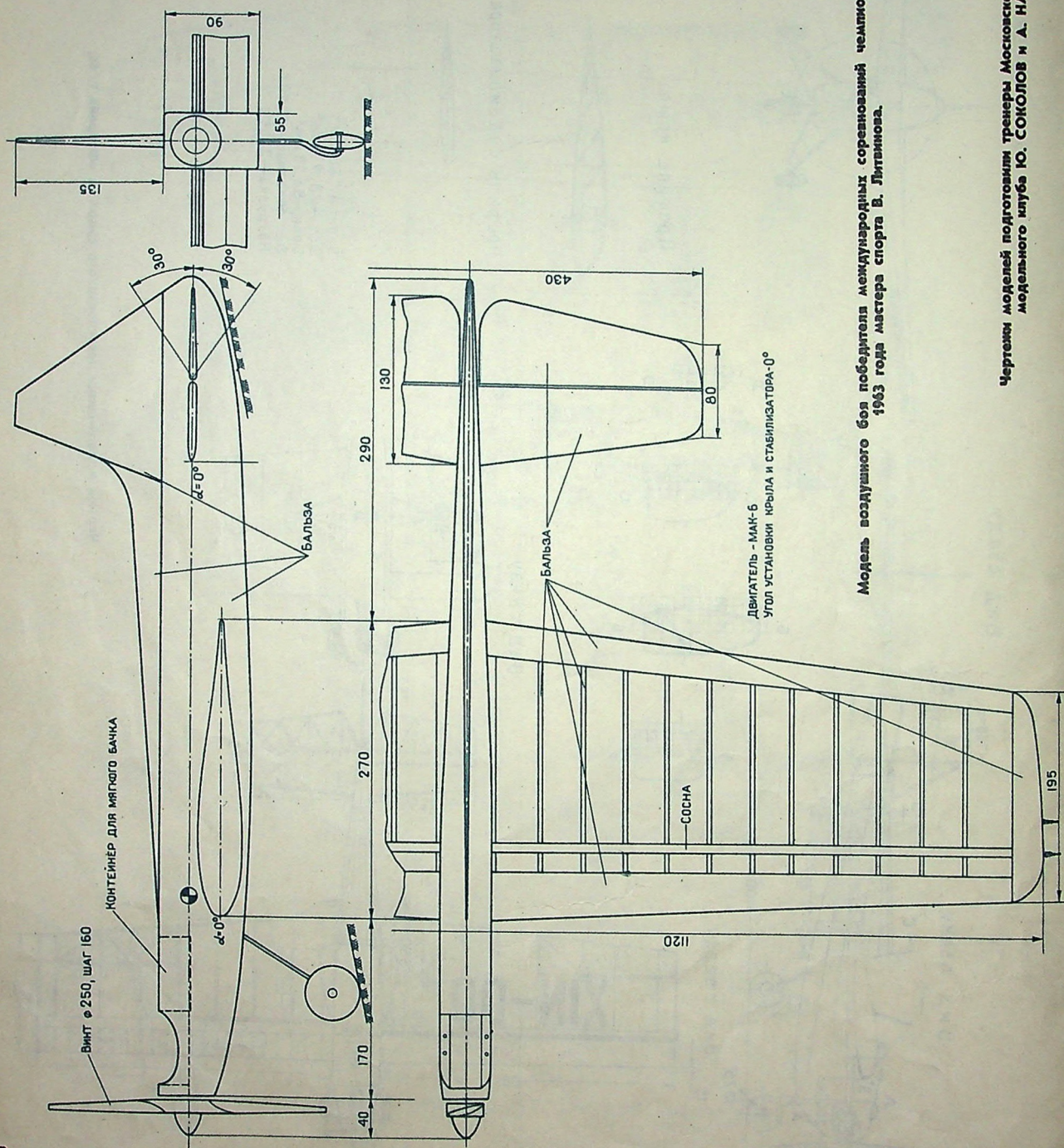


Вид сверху



Вид снизу





Модель воздушного боя победителя международных соревнований чемпиона СССР 1963 года мастера спорта В. Литвинова.

Чертежи моделей подготовили тренеры Московского авиамодельного клуба Ю. СОКОЛОВ и А. НАЗАРОВ.