

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№9

1960



СССР

ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!

КРЫЛЫЯ РОДИНЫ

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

№ 9 ★ СЕНТЯБРЬ ★ 1960
Год издания 11-й

ЗОРКИЙ СТРАЖ ВОЗДУШНЫХ РУБЕЖЕЙ

Василий Амвросьевич Поляков! О безграничной преданности своему Отечеству, советскому народу, родной Коммунистической партии, о верности Присяге, мужестве и воинском мастерстве говорит это имя. Василий Поляков принадлежит к новому поколению крылатых, воспитанному в мирные годы.

Когда закончилась война, Василий был еще подростком и пока мог только мечтать о романтике полета. Как и для многих его сверстников, начало летной биографии комсомольца связано с аэроклубом. Здесь школьник-старшеклассник познакомился со спортивным самолетом, научился управлять им.

Надев офицерские погоны, Поляков с первых дней своего пребывания в авиационном полку примерно несет почетную службу по охране воздушных рубежей нашей Родины. На его груди — знак военного летчика 2-го класса, он возглавляет передовое звено, в минувшем году принят в ряды Коммунистической партии. Повседневное повышение свои знания и навыки, Поляков неустанно овладевал сложным искусством перехвата воздушного противника.

И вот замечательный результат: Василий Амвросьевич Поляков награжден орденом Красного Знамени. Глава Советского правительства Никита Сергеевич Хрущев назвал его верным сыном Родины, с достоинством выполнявшим свой долг.

Когда 1 июля 1960 года американский шпионский самолет над Баренцевым морем, восточнее мыса Святой Нос, сунил в советское небо свой поганый нос, нарушителя встретил отважный истребитель Поляков и метким огнем сбил бомбардировщик «РБ-47».

Пусть же помнят провокаторы: могучая наша держава располагает первоклассной боевой техникой, которой в совершенстве владеют советские воины, такие, как капитан Поляков. Наше небо для врагов мира закрыто навсегда!

На снимке: В. Поляков.
Фото Г. Омельчука

До новых
встрет, друзья!



Легкий ветерок полощет яркое солнце у входа на аэродром Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Собиравшиеся здесь любители парашютизма и спорта нетерпеливо ждут начала соревнований. Каждому хочется поскорее увидеть интересную спортивную борьбу лучших мастеров шелкового купола Советского Союза, Франции и Чехословакии. Гремит торжественная мелодия гимна Советского Союза, и по флажку взмывает флаг соревнований.

Замывают в небо самолеты Ан-2. Нахотные, словно игрушечные фигурки (1, 2, 3). Наконец рывок, и над парашютистами распускаются пышные купола. Широко ксируют каждую удачу — судьи точно фиксируют (4).

Радостно одержать победу. Этого и не шие в групповом комбинированном прыжке (5). Под громкие аплодисменты возвращаются с летного поля (слева направо) З. Каплан, Ю. Кривань, Я. Егличка, Г. Киш.

Скоро и этим девушкам предстоит померяться спортивным мастерством (6). Но разье это помеха хорошей дружбе. Соперземле (слева направо) Лидия Олефирова (СССР), Елена Мертанова (Чехословакия) и Мишлен Виолет-Према (Франция).

(Окончание см. стр. 3 обложки)



СПАРТАКИАДА— ЭТО МАССОВОСТЬ И МАСТЕРСТВО!

Г. ШАТУНОВ,

заместитель председателя Оргкомитета Всесоюзной
спартакиады по техническим видам спорта

НАЧАЛО летнего спортивного сезона этого года ознаменовалось для наших спортсменов большим спортивным событием — в июне были даны первые старты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, которая проводится в 1960—1961 годах комсомолом и ДОСААФ. На аэродромы, на кроссовые и гоночные дистанции, реки и озера, на стрельбища и в тир, на всех необъятных просторах нашей Родины вышли многие и многие тысячи спортсменов-любителей технического спорта. В эфир понеслись позывные многочисленной армии радиолюбителей-спортсменов, взмыли в воздух стаи авиационных моделей различных классов.

Советский народ, наша молодежь любят технический спорт и достойно отмечают мастерство своих спортсменов. Благодаря неустанной заботе Коммунистической партии и Советского правительства в нашей стране созданы необходимые условия для развития творческих и духовных сил советских людей. Всестороннее развитие советской молодежи предполагает в настоящее время повседневное, настойчивое овладение техническими знаниями и навыками. Умение управлять самолетом, вертолетом, планером, автомашинной, мотоциклом, катером, знание мотора и радиотехники становятся естественной потребностью молодого поколения советской страны.

Одним из важнейших средств привлечения трудящихся, особенно молодежи, к техническому спорту являются массовые спортивные мероприятия. Не преувеличивая, можно сказать, что проведение спартакиад по техническим видам спорта становится замечательной традицией в дружной деятельности организаций комсомола и ДОСААФ. И каждый раз эти спартакиады привлекают все больше и больше участников. Во Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи 1958 года, посвященной 40-летию Ленинского комсомола, приняло участие около 15 миллионов юношей и девушек, причем в спортивном многоборье по техническим видам спорта участвовало до 7 миллионов молодых спортсменов.

Совместная работа патристического Общества и комсомола по развитию технических видов спорта в стране уже начинает приносить свои первые результаты. По сравнению с 1957 годом количество спортсменов, занимающихся

этими видами спорта, увеличилось в полтора-два раза. В 1959 году в соревнованиях по авиационным видам спорта, мотоциклетному, автомобильному, водно-моторному, подводному и другим участвовало несколько миллионов спортсменов, сотни тысяч из них выполнили разрядные нормы. В нынешнем году прошли тысячи различных соревнований по авиационным видам спорта, в которых приняло участие

большое количество спортсменов, причем значительная часть из них вышла на старты впервые.

Повышается и мастерство спортсменов. К началу нынешнего года в Обществе имелось около двух тысяч мастеров спорта. Из них почти половина завоевала это высокое звание за последние два года.

В борьбе за рост мастерства ведущее место занимают наши авиационные спортсмены. На 15 июля этого года им принадлежало 190 мировых рекордов. Они наголовом опередили спортсменов США, которым принадлежит сейчас 93 мировых рекорда по различным видам авиационного спорта.

Но наши спортсмены ни в какой мере не имеют права зазнаваться и самоуспокаиваться. Успехи технического спорта, в том числе и авиационных его видов, могли бы быть значительно большими. Для того чтобы авиационный спорт стал подлинно массовым, необходимо создать кружки и секции планеристов и парашютистов при всех крупных первичных организациях ДОСААФ, расширить количество членов в авиационных клубах, поддерживать и поощрять создание самостоятельных авиаспортивных клубов. При этом следует, конечно, обеспечить методическую помощь, четкий контроль за летной работой, дающий возможность исключить какие-либо нарушения и отступления от установленных правил. Надо также добиваться более широкого развития авиамоделизма в школах, пионерских организациях, на детских технических станциях.

Успешное решение всех этих вопросов, в первую очередь зависит от объема и качества подготовки квалифицированных инструкторских кадров. Комитеты ДОСААФ и аэроклубы, опираясь на помощь и поддержку комсомольских организаций, призваны полностью обеспечить авиаспортивные кружки, секции, клубы умелыми общественными инструкторами по планерному, парашютному, самолетному, вертолетному спорту и авиамоделизму.

Рост мастерства советских авиационных спортсменов бесспорен. Однако нельзя забывать, что некоторые их показатели еще отстают от достижений лучших зарубежных спортсменов. Авиационную общественность не может, например, не волновать тот факт, что за последнее время наши парашютисты выступили ниже своих возможностей на товарищеских парашютных соревнованиях в Китайской Народной Республике, на

встрече с парашютистами Франции и Чехословакии.

Из этого следует главный вывод — Всесоюзной Федерации авиационного спорта, комитетам, всем авиационным клубам Общества надо серьезно улучшать авиаспортивную работу, настойчиво растить способную молодежь.

В 1961 году авиационным спортсменам предстоит держать трудный и ответственный экзамен на финальных состязаниях Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, где развернется борьба за первенство СССР в самолетном, вертолетном, планерном, авиамодельном и парашютном спорте. Финальные соревнования должны принести авиационному спорту результаты, достойные нашей страны. Речь идет о том, чтобы были внесены новые поправки в таблицы всесоюзных и мировых авиационных рекордов, возросло число мастеров по авиационным видам спорта.

Разумеется, высокие показатели могут быть достигнуты лишь дружными усилиями организаций ДОСААФ и комсомола, широкой авиационной общественности, аэро- и авиаспортивных клубов. Кое-где, к сожалению, этого не понимают, считают, что готовить авиационных спортсменов, способных защищать спортивную честь области, края, республики, можно лишь в каких-то «особых» условиях. Этот ошибочный взгляд находит сторонников и среди некоторых руководителей авиационных клубов, не желающих по-настоящему «повозиться» с молодыми, но перспективными спортсменами.

Чемпионы и рекордсмены воспитываются не в каких-то «особых» аэроклубах или командах, а в обычных коллективах авиационных спортсменов, располагающих неисчерпаемыми резервами талантливой молодежи, способной прославить нашу Отчизну новыми достижениями во всех видах авиационного спорта. Комитеты и аэроклубы ДОСААФ призваны искать, находить и любовно растить новые кадры талантливых спортсменов — летчиков и вертолечников, планеристов, парашютистов и авиамоделистов.

«Научился сам — научи других!» — с таким призывом к авиационным спортсменам обратились мастера спорта и спортсмены-перворазрядники после III Пленума ЦК ДОСААФ, обсуждавшего пути дальнейшего развития технического спорта. Сейчас, в период спартакиады, этот призыв должен зазвучать с новой силой, стать руководством к действию для мастеров самолетного, вертолетного, планерного, парашютного спорта и лучших строителей «малой авиации». Воспитывать способную спортивную молодежь — долг каждого квалифицированного авиационного спортсмена.

Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта — крупнейшее спортивное событие в жизни ДОСААФ. Вся работа организаций, комитетов и клубов ДОСААФ, нашей спортивной общественности, связанная с подготовкой и проведением спартакиады, должна быть направлена на то, чтобы воспитывать у молодежи любовь к технике и спорту, добиваться массового привлечения юношей и девушек к занятиям техническими видами спорта, установления новых республиканских, всесоюзных и мировых рекордов.

Достигнуть массовости и высокого спортивного мастерства — вот основные задачи Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Под руководством партийных организаций, опираясь на помощь советских органов, профсоюзных и спортивных коллективов, комсомол и ДОСААФ будут настойчиво решать эти главные задачи. Следует тщательно продумать все меры, направленные к тому, чтобы приобрести к спортивным занятиям новые и новые тысячи юношей и девушек, обеспечить высокий организационный и спортивный уровень состязаний. Уже сейчас надо развернуть подготовку к областным, краевым и республиканским спартакиадам, которые должны стать смотрами достижений технических видов спорта в области, крае, республике, крупным, запоминающимся событием в жизни спортсменов.

Еще большее значение приобретает теперь пропаганда технических видов спорта среди населения. Комитеты комсомола и ДОСААФ при активном участии спортивной общественности и клубов Общества призваны установить тесный деловой контакт с редакциями местных газет, журналов, радио и студиями телевидения, с отделами Всесоюзного Общества по распространению политических и научных знаний. Надо значительно шире, интереснее и разнообразнее освещать на страницах печати, в брошюрах, радио- и телепередачах, лекциях и докладах вопросы развития технического спорта, достижения лучших спортсменов. Нужно позаботиться и о том, чтобы местные киностудии больше снимали спортивных сюжетов, посвященных спартакиаде и техническим видам спорта. К этому делу можно привлечь и кинолюбителей.

Проверенными формами пропаганды являются различные соревнования, спортивные праздники. При умелой организации они приносят хорошие результаты: растет количество спортсменов, повышается их мастерство, увеличивается ройток молодежи в ряды ДОСААФ. Так, в Рязани и Костроме комитеты ДОСААФ и комсомолы под руководством обкомов КПСС в прошлом году провели авиаспортивные массовки. Здесь выступали известные авиационные спортсмены, демонстрировалась спортивная авиационная техника. В городе Грозном ежегодно практикуются «дни ДОСААФ», вызывающие большой интерес у трудящихся. В эти дни в парках и на стадионах проводятся лекции, доклады о спорте, показательные выступления парашютной вышки опытные спортсмены дают консультации по парашютному, сопровождая их прыжками. Вышепредоставляется в распоряжение желающих испытать свое умение и смеель. Лучшие конструкторы «малой авиации» запускают модели. Встречи со спортсменами, выставки устраивают комитеты и клубы ДОСААФ Москвы, Ленинграда, Киева, Ростова, Хабаровска, Владивостока. Очень важно, чтобы комитеты и аэроклубы, готовясь к соревнованиям и спортивным праздникам, широко оповещали об этом трудящихся по местной печати и радио.

Важнейшая Всесоюзная спартакиада должна помнить, что у нас не перечесть еще отдельные руководители комитетов и клубов Общества, которые

собственную бездеятельность пытаются прикрыть разного рода объективными причинами. Низкий уровень спортивной работы они объясняют недостатком спортивной техники и инвентаря. Это, в частности, характерно и для некоторых авиационных клубов. Между тем, известны многочисленные факты, когда наши аэродромы, планерные станции, кортодромы сплошь и рядом пустуют, планеры месяцами простаивают без движения, парашюты лежат на складах. Подобной, с позволения сказать, «практике» следует объявить решительную борьбу. Спортивная общественность должна настойчиво добиваться, чтобы авиаспортивная техника повсюду использовалась по-хозяйски. Нерадивых руководителей надо подвергать резкой критике и тех из них, которые не хотят или не умеют делать из этой критики правильные практические выводы, заменять людьми энергичными, понимающими, что развитие технических видов спорта — первейшая обязанность работников ДОСААФ.

Большой вред делу развития авиационного спорта наносят и иждивенческие настроения. «Дайте нам штатных инструкторов», «дайте нам средства на оборудование классов, укрытый для техники» — такие требования приходится слышать нередко. Обычно они исходят от людей, которые не хотят палец о палец ударить для того, чтобы решать вопросы своими силами. Слов нет, комитеты нашего Общества, в том числе и Центральный комитет ДОСААФ, обязаны заботиться о совершенствовании учебно-материальной и спортивной базы для авиационного спорта, и принимать в этом направлении необходимые меры. Но надо постоянно помнить, что развитие авиационного спорта, как и все спортивное движение в нашей стране, прежде всего процесс самостоятельный, его успех во многом зависит от инициативы самих авиационных спортсменов. Опыт авиаспортивной общественности в



Предстоят соревнования. К ним готовятся авиамоделлисты. Уфы, зарекомендовавшие себя хорошими спортсменами. Слева направо: ученик 8-класса третьеразрядник Нил Нурисламов, ученик 9-го класса Слава Баймалих и ученик 10-го класса второразрядник Фарид Каримов.

Фото И. Снегирева

Калининграде, на Алтайском тракторном заводе и ряде других мест показывает, что высокие результаты добиваются только те коллективы, где к руководству авиационным спортом привлечены десятки и сотни активистов.

Развивая в содружестве с комсомолом авиационный спорт, добиваясь новых успехов в спортивных состязаниях на спартакиаде, комитеты ДОСААФ и аэроклубы обязаны повседневно улучшать воспитательную работу среди спортсменов, вырабатывать у них высокие моральные качества, волю к победе, чувство коллективизма, постоянное стремление к совершенствованию мастерства, высокую дисциплину, культуру поведения. Факты зазнайства, грубости, заботы только о своем личном успехе, присущие отдельным «ведущим» спортсменам, должны решительно осуждаться. Мы любим наших авиационных спортсменов, гордимся их успехами, но не должны, не можем прощать нечестности, индивидуализма, иждивенчества.

Сейчас, когда наш народ, охваченный пафосом созидательной работы, стремится жить и работать по-коммунистически, уместно еще раз напомнить нашим авиационным спортсменам глубоко правдивые слова М. И. Калинина:

— Спорт — хорошее дело, он укрепляет человека. Но спорт — это подсобная вещь, и превращать его в самоцель, в голое рекордсменство не годится... Спорт надо подчинить общим задачам коммунистического воспитания. Мы ведь развиваем и готовим не узких спортсменов, но граждан советского строительства, у которых должны быть не только крепкие руки, хороший пищеварительный аппарат, но в первую очередь широкий политический кругозор и организаторские способности. Поэтому, вовлекая в физкультурное движение новые миллионы трудящейся молодежи, поднимая на высшую ступень наш спорт, нужно обеспечить нашим физкультурникам четкое политическое и общественное лицо.

Среди отдельных авиационных спортсменов еще бытует мнение, что талантливому спортсмену учиться-де не надо. Это ошибочный взгляд. Уровень авиационных спортивных достижений ныне настолько высок, что старых знаний, опыта, природного таланта мало. Нужны всесторонние знания современной авиационной техники, основ теории и методики, физиологии. Настоящий спортсмен должен обладать умением самостоятельно ориентироваться, принимать решение, а не механически исполнять советы тренера. Всего этого нельзя постигнуть без учебы, без постоянного самообразования. И об этом надо помнить нашим спортсменам, готовящимся к ответственным стартам больших спортивных состязаний будущего года.

Все эти вопросы имеют прямое и непосредственное отношение к предстоящим соревнованиям. Их решение обеспечит рост массовости авиационного спорта, повышение мастерства.

Большие задачи стоят перед ДОСААФ и комсомолом в деле дальнейшего развития технических видов спорта в стране. Выполнить их — наш общий долг. Всесоюзная спартакиада — важный этап на пути успешного решения этих ответственных задач, поставленных перед нами Коммунистической партией.

Открываются в Космос пути...

И. МЕРКУЛОВ,

заместитель председателя Всесоюзной секции
астронавтики Федерации авиационного спорта СССР

В ИСТОРИЧЕСКИЙ ДЕНЬ, 4 октября 1957 года, началась эпоха космических полетов. Ученые, инженеры и рабочие страны победившего социализма осуществили запуск первого в мире искусственного спутника Земли. Этот научный подвиг еще раз показал величие нашего народа, могущество отечественной промышленности, смелость и широту замыслов советских ученых.

Прошло всего три года с момента запуска первого искусственного спутника Земли. А сколько замечательных научных событий произошло за это время! Советская наука все шире распахивает дверь в мировое космическое пространство. Наши ракеты проложили трассу к Луне, первая космическая ракета, закончив в марте 1960 года свой первый оборот вокруг Солнца, пролетела уже более полутора миллиардов километров.

Приближается день, когда вслед за ракетами с автоматической аппаратурой в космос отправятся корабли с людьми. Народы всего мира с нетерпением ждут момента, когда нога человека ступит на поверхность лунных цирков; когда посланцы Земли построят научные обсерватории на песчаных плоскогорьях Марса; когда люди опустятся на еще неведомую для нас поверхность Венеры.

И вот 19 августа 1960 года советская наука сделала еще один крупный шаг на пути покорения космоса. В этот день был запущен второй советский космический корабль, который вышел на орбиту спутника с высотой в перигее — 306 км и в апогее — 339 км. В соответствии с высотой орбиты корабль совершал полный оборот вокруг земного шара за 90,7 минуты. Его орбита, как и орбита первых советских спутников, была наклонена к плоскости экватора под углом около 65 градусов (точнее 64°57'). Благодаря такому наклону корабль последовательно пролетал над различными районами Земли, расположенными от 65° южной широты до 65° северной широты.

Мы привыкли восхищаться скоростью полета наших воздушных кораблей. А советские космические корабли (первый и второй) достигли скорости в 30 + 40 раз большей, чем современные пассажирские реактивные самолеты. Второй корабль-спутник в 14 час. 55 мин. 19 августа пролетел над Москвой, а через 17 минут был уже над Токио. За 49 минут он прошел над Тихим океаном и Южной Америкой, выйдя к берегам Атлантического океана, а еще через 21 минуту был уже над Парижем. Всего 6 минут потребовалось, чтобы покрыть

расстояние, отделяющее столицу Франции от Ленинграда и еще 16 минут, чтобы пролететь от берегов Финского залива до Шанхая. Вот они космические скорости, которые гением советского народа из мечты претворены в действительность!

Можно представить себе мощь многоступенчатой ракеты-носителя, которая смогла поднять с Земли в мировое пространство многотонный корабль и сообщить ему космическую скорость.

Для запуска ракет в мировое пространство, для создания космических кораблей необходимо в первую очередь решить проблему ракетной энергетики — проблему мощных ракетных двигателей и источников энергии для них, то есть проблему топлива. Советские ученые успешно решили эту задачу.

Следующей важнейшей проблемой является создание кабины, обеспечивающей нормальную жизнедеятельность человека в безвоздушном космическом пространстве и его безопасность во время полета и спуска на Землю. Герметическая кабина межпланетного корабля должна иметь аппаратуру для регенерации воздуха, для поддержания необходимой температуры. Особую сложность представляет собой задача благополучного спуска на Землю. Если не принять соответствующих мер по защите корабля, то при движении в атмосфере, со скоростью в десятки раз превосходящей скорость звука, он сгорит подобно тому, как сгорают метеоры. Конструктор должен спроектировать такую тепловую защиту, чтобы корабль не только не сгорел, но и чтобы в его кабине температура не превышала допустимый для человека уровень.

Исключительно важное значение имеют проблема управления космическим кораблем, создание необходимой для этого аппаратуры.

Это только основные из большого ряда чрезвычайно интересных и сложных задач, решение которых необходимо для создания космических кораблей. Люди нашей Родины решили все эти задачи и осуществили два успешных запуска космических кораблей.

Особенно большую ценность для науки представляет запуск второго космического корабля. На этом корабле в кабине, оборудованной всем необходимым для будущего полета человека, были помещены подопытные животные: две собаки — Стрелка и Белка, 40 мышей, 2 крысы, а также насекомые, растения, зерна злаков и некоторые микробы. Благодаря этому запуск второго корабля-спутника позволил произвести ряд медико-биологических

экспериментов, осуществление которых было необходимо для того, чтобы обеспечить в дальнейшем безопасность полета человека в безвоздушном пространстве.

Одновременно с этими исследованиями при полете корабля-спутника осуществлена программа научных исследований космического пространства, для чего на его борту была установлена аппаратура: для исследования легких и тяжелых ядер в первичном космическом излучении; для исследования рентгеновского и ультрафиолетового излучения Солнца; для регистрации уровней (доз) космической радиации в контейнере для животных.

В дополнение к измерительным приборам на борту корабля-спутника была установлена радиотелевизионная система, позволяющая наблюдать за поведением животных.

Вся аппаратура действовала нормально. Радиопередатчик спутника «Сигнал», работавший на частоте 19,995 мегагерц, уверенно принимался многочисленными наземными приемными пунктами. В течение всего полета температура воздуха в кабине была 20° С и давление — 760 мм ртутного столба. Приборы, измеряющие состояние животных, показали, что они удовлетворительно пережили период запуска и выведения корабля-спутника на орбиту. Было установлено, что в этот период у собак увеличился пульс и частота дыхания. При полете на орбите в состоянии нездоровья физиологические функции животных нормализовались.

Все научные данные, полученные во время полета корабля-спутника, имеют громадное практическое значение для будущих полетов космических кораблей.

На 18-м обороте корабля-спутника вокруг Земли, когда завершилась программа исследований и получены данные о жизнедеятельности животных и нормальной работе всей бортовой аппаратуры, была подана команда на спуск его с орбиты. Корабль-спутник успешно прошел земную атмосферу. Тормозная установка и система управления сработали настолько точно, что обеспечили благополучный спуск корабля и отделившейся от него капсулы с подопытными животными в заданный район с отклонением точки приземления корабля от расчетной всего на 10 км.

Как показали результаты полета, разработанная советскими специалистами аппаратура обеспечила нормальную жизнедеятельность животных в полете. Все подопытные животные после полета и приземления чувствовали себя хорошо. Этот факт убедительно говорит о возможности полета человека в мировое космическое пространство.

В те уже недалекие времена, когда люди станут совершать полеты на другие планеты, пилоты космических кораблей всегда будут вспоминать августовские дни 1960 года, когда впервые в истории живые существа совершили путешествие в космос, облетели нашу планету 17 раз, пройдя путь в два раза больше, чем расстояние от Земли до Луны, и благополучно возвратились обратно.

ОДИН ПЛЮС ДВЕНАДЦАТЬ

Соревнования летчиков второй
центральной зоны РСФСР

Н. БАЛАКИН,

Б. ЗНАМЕНСКИЙ,

мастер спорта, главный судья
соревнований

КРАСОЧНАЯ АФИША извещала: «10 июля 1960 года на аэродроме Калининского аэроклуба ДОСААФ состоится большой авиационно-спортивный праздник». С утра на автобусах, грузовых и легковых автомашинах и просто пешком сюда стали прибывать тысячи жителей города и окрестных поселков. Спортсмены-летчики шести городов — Владимира, Вологды, Горького, Иванова, Кирова и Тулы — оспаривали личное-командное первенство. По три спортсмена в каждой команде — это рабочие заводов и фабрик, шоферы, кочегары, студенты и лишь четвертый участник (капитан команды) летчик-профессионал. Среди соревнующихся три спортсмена второго разряда, двадцать — первого и один — мастер спорта. Пять спортсменов выступили вне конкурса.

Разыгрывалось два упражнения — полеты по маршруту и комплексный пилотаж в ограниченное время. На первый взгляд они казались легкими. Но это было не так. Ведь чтобы набрать максимальное количество очков (200) за полет по маршруту, спортсмен мог допустить отклонение по времени в ту или другую сторону всего на 30 сек. Малейшая ошибка влекла штрафные очки. Лишь 9 спортсменов из 29 набрали максимальное количество очков. Остальные потеряли от 10 до 60 очков. А представитель Вологды Л. Тумаков, финишировавший с запозданием на 12 мин., получил ноль очков. Это сразу отодвинуло команду на последнее место.

Пять спортсменов, не вышедших на контрольные пункты, не были оштрафованы лишь из-за изъятия в условиях соревнований. Дело в том, что прохождение самолета через контрольные пункты фиксировалось по опознаванию спортсменом выкладываемых на земле условных знаков, состоящих из полотнищ 2 × 6 (по три знака на повороте). За каждый опознанный знак начислялось 10 очков. Наибольшее число очков (60) получал тот, кто называл все шесть знаков, установленных так, что их можно разглядеть с воздуха под углом в 45°. Само по себе это имело большое значение. Однако в силу упущений судейской коллегии, очки начислялись даже тем спортсменам, которые не выходили на контрольные пункты.

Для более точного контроля за полетом следовало нанести на плоскостях самолетов цифры, вооружить судей, находящихся на поворотных пунктах, подзорными трубами и радиопри-

емниками, позволяющими держать связь как с экипажем самолета, так и со стартом, вменить в обязанность спортсменам ведение бортовых журналов, которые сдавались бы по окончании полета судейской коллегии. Это устранило бы имевшую место путаницу, когда в результате обгона на маршруте одного самолета другим судейская коллегия, руководствуясь только очередностью вылета, не имела возможности точно определить, кому начислять очки.

За полет по маршруту наибольшее количество очков (765,5) набрала команда Ивановского аэроклуба. Всего на 5,5 очка отстали от нее кировские спортсмены. Третье место (689,5 очка) заняли туляки.

Какая команда будет победительницей? Кто завоеует право называться чемпионом зоны? На эти вопросы должно было дать ответ второе упражнение — комплексный пилотаж в ограниченное время, — которое разыгрывалось на другой день.

Спортсменам предъявлялись высокие требования. Выполнение комплекса (штопор, боевой разворот, переворот, поворот на горке, вертикальная восьмерка, переворот на горке, бочка, глубокий вираж, бочка) ограничивалось по времени (4 мин.), высоте (минимальная — 300, максимальная — 1000 м). Размер зоны 1200 × 800 м. Выход за ограничители сопровождался потерей очков. Выполнение фигур в направлении, обратном заданному не оценивалось.

Претендентом на первенство выступала команда Ивановского аэроклуба. Но вот опытный спортсмен Евгений Гнидин, имея налет, в несколько раз превышающий налет своих товарищей, хорошо выполнив пилотаж, на посадке допустил непоправимую ошибку. После явно неправильного расчета он, боясь потерять 10 очков, не ушел на второй круг. И вот результат: посадив машину вне ограничителей, потерял 50 очков. Это сразу отодвинуло его на



Команда-победительница зональных соревнований по самолетному спорту (слева направо): Н. Черных, В. Колбин, В. Шалаев, Ю. Кудрявцев.

Фото Е. Скрипникова

двадцатое место, а команду — на второе. Она набрала по сумме двух упражнений 1603 очка. Победительницей оказалась команда Кировского аэроклуба (1630,5 очка). На третьем месте тульские спортсмены (1569,5 очка).

В личном зачете победу одержал тульский спортсмен комсомолец Леонард Маслов. Он набрал 445 очков, потеряв всего пять очков.

Разрыв между первым и двадцать четвертым местами составляет в личном зачете 235 очков, в командном — 232 очка. Эти цифры характеризуют степень подготовки спортсменов и команд к соревнованиям.

Несмотря на отдельные недостатки, соревнования прошли на высоком спортивном уровне. Двенадцать спортсменов сдали нормативные требования мастера спорта. Это комсомольцы: слесарь Юрий Иванов (Иванов), помощник мастера Валентин Шалаев и электромонтер Виктор Колбин (Киров), пилот Аэрофлота Леонард Маслов, ракетчик член КПСС Владислав Буровцев (Тула) и другие. Студент Ивановского энергетического института Герман Степанов подтвердил звание мастера спорта. Итак, один плюс двенадцать. Если к началу соревнований среди участников был один мастер спорта, то теперь их станет на двенадцать больше. Таков главный итог.

Большую подготовительную работу провел Калининский аэроклуб, на базе которого проводились соревнования. Накануне здесь провели партийное и профсоюзное собрания. За месяц до начала соревнований подготовили всю документацию. Каждый работник знал, за какой участок отвечает.

В заключение соревнований перед зрителями выступили спортсмены Калининского аэроклуба.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Спортсмены Орловского аэроклуба, обсудив свои задачи в связи с подготовкой и проведением Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, решили значительно повысить мастерство, настойчивее вести пропаганду технических знаний.

Развертывается работа у авиамodelистов. Только в этом году подготовлено 30 инструкторов-общественников. Теперь они передают свои знания школьникам. По 10 авиамodelистов подготовили инструкторы-общественники токарь Виктор Ноздрин, десятиклассник Валерий Бухреев и другие. Обучая модельстов, общественники в то же время повышают и свои знания. Так, токарь Евгений Орлов готовится стать мастером спорта.

Повысили спортивный разряд многие парашютисты. На недавних внутриклубных соревнованиях, в которых приняло участие 45 человек, 3 спортсмена подтвердили свой разряд, нормативные требования первого разряда выполнили 3 спортсмена, второго — 6 и третьего — 24.

Большую работу ведет инструктор-общественник секретарь комсомольской организации пединститута Юрий Малютин. Сам он подготовил в нынешнем году большую группу парашютистов. Половина юношей и девушек выполнила нормативные требования третьего спортивного разряда.

Группу парашютистов подготовила и студентка пединститута Клара Паничкина. Ее воспитанники уже совершили по несколько прыжков.

Растет спортивное мастерство у планеристов. Они теперь летают не только летом, но и зимой. Спортсмены освоили новый тип планеров. Большинство из них поднимается в воздух самостоятельно. Планеристы старший механик автотреста Анатолий Коваль и слесарь депо Александр Константинов совершили пробные полеты в намеченные пункты, причем первый из них на планере А-11 произвел посадку в Черниговской области, покрыв расстояние в 300 километров, второй, пролетев 260 километров, приземлился в Сумской области. Производя также полеты на парение по треугольному маршруту с возвращением на свой аэродром и на выигрыш высоты. Рекордсменка Советского Союза по планерному спорту закройщица обувной фабрики № 1 Валентина Токмакова готовится к рекордам на новом типе планера.

Хорошие перспективы открываются перед

спортсменами-летчиками. Впервые за время существования клуба они сведены в спортивное звено. Это позволило проводить тренировки круглый год, лучше отрабатывать элементы полета.

Некоторые спортсмены летают ночью и днем в закрытой кабине, выполняют весь комплекс фигур высшего пилотажа на самолете Як-18, успешно овладевают чехословацким акробатическим самолетом «Тренер-226».

На внутриклубных классификационных соревнованиях, в которых приняли участие 20 спортсменов-летчиков, три из них подтвердили прежний разряд, 6 — выполнили нормативы первого разряда, 4 — второго, остальные — третьего спортивного разряда.

Самолетным спортом у нас занимается главным образом рабочая молодежь. Особенно заметны успехи у шлифовщика Сергея Шульгина, автомеханика Виктора Козлова, токаря Владимира Макова, слесаря Ивана Труфанова, слесаря Анатолия Бутримова, учительницы Валентины Николаевой. Все они выполнили нормативы 1-го разряда.

Недавно на зональных соревнованиях команда спортсменов-летчиков Орла в составе мастеров спорта Юрия Косарева и педагога Леонида Шелагина, первоурядников техника «Гипроприбор» Витольда Почернина и заточника завода тракторных запасных частей Владимира Лепешкина заняла первое место. В. Почернин стал чемпионом зоны.

Успехи нашего клуба — это лишь первые шаги на пути к массовости и мастерству.

В. ПЕРУШЕВ,
заместитель начальника клуба
по политчасти

г. Орел.

ЗОНАЛЬНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

АВИАМОДЕЛИСТОВ

63 авиамodelиста Владимирской, Горьковской, Ивановской, Калининской, Московской, Рязанской и Ярославской областей соревновались на первенство Центральной зоны РСФСР.

Большинство спортсменов уверенно работало на стартах, демонстрировало модели, отличавшиеся своим высоким качеством. Так, из всех запусков таймерных моделей был только один случай переработки двигателя, да и то из-за отказа таймера.

На таймерном старте отличился школьник В. Муштуков (Ивановская область), набравший 815 очков. Действовал он спокойно и уверенно. Опробовав двигатель, поджигал фитиль, затем, увеличив оборот двигателя и, определив направление ветра, выпускал модель в воздух. Модель в четырех запусках летела по 3 минуты, в пятом — 1 мин. 35 сек. Муштуков добился первого места среди юношей.

Спортивное мастерство показал строитель моделей планеров В. Закурдаев (Ярославская область). Он набрал 879 очков, выполнив норму мастера спорта. Нормы мастера спорта достиг и А. Раков (Московская область) — 850 очков. Представительница Московской области Т. Пролыгина стала призером соревнований.

Что показали итоги розыгрыша командного первенства? По классу моделей планеров победу одержали спортсмены Ивановской области — А. Рандин, В. Ленков и В. Шальнов. Команды Московской области — В. Колпаков, В. Зуев, В. Куляпин; В. Дегтярев, И. Марков и Е. Моспанов — заняли первое место по резиномоторным и таймерным моделям.

Москвичи добились общекомандного первенства. На втором месте — ивановцы, на третьем — горьковчане.

Замыкают таблицу команды Калининской и Рязанской областей. Авиамodelисты этих областей оказались не готовыми к спортивной борьбе и в течение всех соревнований занимались... регулировкой моделей. Беспомощность калининских и рязанских спортсменов поразила участников соревнований. Член команды Калининской области Г. Тихонов за недисциплинированность на старте был оштрафован: судьи аннулировали один полет его модели.

Д. ИВАННИКОВ,
главный судья
соревнований,
судья всесоюзной
категории

НОВЫЕ ЧЕМПИОНЫ УКРАИНЫ

БОЛЬШОЙ УСПЕХ АВИАМОДЕЛИСТОВ

Итоги авиамodelных соревнований на первенство Украины по свободнолетящим моделям радуют прежде всего успехами молодых спортсменов. Так, звание чемпиона Украины по моделям планеров завоевала львовчанка Долорес Панченко [891 очко], на втором месте — харьковчанка Людмила Мангасарова [845 очков].

Чемпионом Украины по резиномоторным моделям стал Анатолий Бабич — школьник из г. Василькова, Киевской области. Его результат 875 очков.

По классу таймерных моделей победу одержал харьковчанин Е. Вербицкий — 900 очков.

В командном зачете по таймерным моделям самолетов и моделям планеров победили спортсмены Львовской области. Они выделялись организованностью, высоким уровнем технической подготовки и непреклонной волей к победе. Львовчане своей победой во многом обязаны инструктору авиаспортклуба призеру республиканских соревнований С. Кругляку, организовавшему постоянные тренировки модельстов.

По резиномоторным моделям на первое место вышла команда Запорожской области [тренер В. Ткаченко].

И. ПРАВДИН,
главный судья соревнований

г. Запорожье.

НАМ ВСЕ ДОСТУПНО

Я работаю помощником мастера на одной из крупнейших в стране ткацких фабрик «Пролетарка» в г. Калинин. Раньше фабрика принадлежала фабриканту Морозову. Мне приходилось слышать от рабочих и читать о невыносимых условиях труда в те далекие от нас времена. Другое дело теперь. Мы работаем не по 15—16 часов, как было до революции на текстильных предприятиях, а всего-навсего 7 часов.

У рабочей молодежи теперь много свободного времени. Можно и отдохнуть, и учиться. Я, например, после работы занимаюсь авиационным спортом. За пять лет совершил более ста прыжков с парашютом, получил первый спортивный разряд, научил этому увлекательному занятию многих юношей и девушек.

Прыгая с парашютом, не раз задумывался над тем, как бы самому научиться водить самолет. И эта мечта оказалась легко осуществимой. В 1957 году я окончил аэроклуб. В этом году после внутриклубных соревнований мне присвоили первый спортивный разряд. А недавно, участвуя вне конкурса на зональных соревнованиях, выполнил нормативные требования мастера спорта.

Теперь на соревнованиях Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, которые проводятся в 1960—1961 гг., я смогу выступить по программе спортсменов первого разряда и мастеров спорта. Для этого понадобится совершить ночные полеты по кругу на точность взлета, расчета и посадки, маршрутный полет с посадкой на промежуточном аэродроме, полеты в закрытой кабине. Приложу всю комсомольскую энергию, чтобы быть участником спартакиады и показать хорошие результаты.

В. СКРЫННИКОВ

г. Калинин.

ПОБЕДИЛИ ШКОЛЬНИКИ ИЗМАИЛА

Вот уже третий месяц продолжается спортивная борьба авиамоделистов Одесской области на стартах Всесоюзной спартакиады. Первыми начали соревнования юные авиаконструкторы Одессы. Наибольшее количество участников выставили первичные организации ДОСААФ 86-й средней школы, 4-го детского дома, завода имени Октябрьской революции, кружковцы Дворца пионеров, областной и железнодорожной станций юных техников.

Массовыми были соревнования и в городах Измаиле, Белгород-Днестровский, Тарутинском, Килийском и других районах.

Победители школьных, районных и городских спортивных встреч — 183 участника — оспаривали лично-командное первенство области. По группе авиамоделистов-школьников первое место заняла команда г. Измаила, по группе спортсменов — вторая сборная команда Одессы (капитан В. Тимченко).

В. ТУРЬЯН

г. Одесса.

НА СТАРТЫ СПАРТАКИАДЫ!

Молодцы, ребята!



А теперь и с победой можно друг друга поздравить. Хорош кубок, ничего не скажешь! Да и борьба за него была упорной, напряженной.

Много юных авиаконструкторов участвовало в авиамоделейных соревнованиях на первенство Ярославской области, проводившихся по программе Всесоюзной спартакиады, в порядке подготовки к ее финальным соревнованиям.

В командном зачете первое место заняли кружковцы Дома культуры строителей г. Ярославля. А два кружковца победили и в розыгрыше личного первенства: Владимир Закурдаев и Павел Виноградов стали чемпионами области по моделям планеров и кордовым скоростным моделям.

На снимке (слева направо): команда-победительница — Ю. Крылов (капитан), В. Закурдаев, М. Закатов, Г. Белокрылов, П. Виноградов, В. Пластилин и В. Степкин.

Фото Е. Грабилина

НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПОДЪЕМА

ПО СОСТАВУ участников и количеству первоклассной материальной части XXIII Всесоюзные планерные соревнования являются наиболее интересными за всю послевоенную историю советского планеризма. 41 спортсмен в составе 13 команд: Украины, Белоруссии, Латвии, Литвы, Ленинграда, Москвы, Московской области, Центральной планерно-вертолетной школы, Центрального аэроклуба СССР им. Чкалова, Центрального аэроклуба Украины, РСФСР-1, РСФСР-2, Государственного Комитета Совета Министров СССР по авиационной технике. В каждой команде — 3 человека.

Для женщин, в отличие от прошлых лет, установлены те же условия, что и для мужчин.

Характерным является преобладание молодых спортсменов-планеристов, воспитанных за последние годы в аэроклубах нашего Общества. Эта молодежь представляет большую силу и, по прогнозам специалистов, в состоянии с честью выдержать напряженную спортивную борьбу со старыми, испытанными мастерами планерного спорта.

Известный интерес представляют анкетные данные. Если несколько лет назад на соревнованиях были представлены главным образом штатные работники аэроклубов, то сейчас среди участников все больше можно встретить спортсменов-общественников. Это — чрезвычайно отрадное явление. Особенно отрадно, что спортсмены-общественники не только не уступали по силе своим недавним учителям, но сплошь и рядом заставляли их потесниться в борьбе за золотые медали. В качестве наиболее яркого примера можно привести членов команды Московской области, рабочих из Серпухова — Владимира Чувинова и Олега Суслова; молодых авиационных инженеров супругов Марину и Евгения Африкановых и лауреата Сталинской премии, кандидата технических наук Арсения Миронова — пилотов сборной команды Государственного Комитета Совета Министров СССР по авиационной технике.

Программа соревнований предусматривала розыгрыш четырех упражнений: полеты по 100, 200 и 300-километровым треугольникам и скоростная гонка на 75 км с возвращением к месту старта. По трудности эта программа соответствует международным чемпионатам.

Материальная часть соревнований — новые цельнометаллические спортивные планеры «Бланик» — в отличном состоянии. Как красивы их гладкие обтекаемые фюзеляжи, огромные стреловидные крылья, широко распростертые в неудержимом стремлении вперед! Все планеры оборудованы приемно-передающими радиостанциями, позволяющими пилотам уверенно держать связь с землей и друг с другом.

Планер «Бланик» — двухместная машина с высоким аэродинамическим качеством, хорошо продуманной механизацией крыла, комфортабельными кабинами. На XXIII первенстве страны

XXIII ВСЕСОЮЗНЫЕ ПЛАНЕРНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Г. МАЛИНОВСКИЙ

«Бланик» представлен в одноместном варианте. Это сделано для того, чтобы дать возможность выступить в соревнованиях не только опытным мастерам, но и молодежи, недавно проходившей обучение парашютизму полетам на этой машине. Кроме того, допуск к соревнованиям только однотипных планеров уравнивал шансы участников и позволял безошибочно выявить сильнейших летчиков. В отличие от прошлых лет каждый участник имел персонально закрепленный за ним планер.

На открытии присутствовало свыше 10 тыс. жителей города Сумы и окрестных сел. Соревнования открыл председатель Федерации авиационного спорта СССР, дважды Герой Советского Союза В. К. Коккинаки.

Первое упражнение — полет по 100-км треугольнику — вследствие различных причин не удавалось разыграть до 15 июля. Наконец утром 15 июля главному судье Герою Советского Союза С. Анохину доложили о готовности планеров к взлету.

Над степью в жарком воздухе одно за другим вспыхивали кучевые облака.



Зрителям, прибывшим на аэродром, была показана интересная программа. На снимке: гимнаст на трапеции, поднятой на вертолете Ми-1.

Фото автора

Планеры быстро отцепились, стали в круг и начали набирать высоту. Приготовившись судьи. И вот воздушная карусель, в которой на высоте около 800 м кружилось свыше 30 планеров, вдруг перестроилась, и планеры один за другим устремились к стартовой линии. На большой скорости, со свистом рассекая воздух, они уходили на маршрут. Борьба началась. Она оказалась на редкость упорной. Планеры шли очень плотно, и до последнего момента невозможно было определить победителя. Большинство «болельщиков» прочили победу либо заслуженному мастеру спорта украинцу В. Ефименко, либо его ученику и товарищу по команде известному спортсмену-планеристу В. Гончаренко. Однако эти прогнозы не подтвердились.

Великолепно пройдя весь маршрут, стремительно финишировал молодой мастер спорта Владимир Чувинов — рабочий одного из заводов гор. Серпухова, ученик заслуженного мастера спорта В. Ильченко. Показанное им время — 1 час 28 мин. — оказалось недостижимым. Одноклубник Чувинова — карьер Олега Суслов был вторым, показав 1 час 31 мин.; заслуженному мастеру спорта В. Ефименко пришлось довольствоваться третьим местом со временем 1 час 34 мин.

Дальнейшие места распределились так: 4-е место — В. Гончаренко (Украина), 1 час 39 мин.; 5-е место — Э. Хусу (Москва), 1 час 41 мин.; 6-е место — Д. Двоеносов (Москва), 1 час 44 мин.; 7-е место — А. Качалин (Московская область), 1 час 45 мин.; 8-е место — М. Африканова (Государственный Комитет Совета Министров СССР по авиационной технике), 1 час 49 мин.; 9-е место — А. Миронов (Государственный Комитет Совета Министров СССР по авиационной технике), 1 час 51 мин.; 10-е место — Н. Корьяков (РСФСР-2), 1 час 53 мин.

Первое место в командном зачете в полете по 100-км треугольнику присуждено команде Московской области в составе мастеров спорта А. Качалина (капитан), В. Чувинова и спортсмена 1-го разряда О. Суслова. Второе место заняла команда Украины в составе заслуженного мастера спорта В. Ефименко (капитан), мастера спорта В. Гончаренко и спортсмена 1-го разряда П. Додатко. 3-е место присуждено команде гор. Москвы (мастера спорта Д. Двоеносов (капитан), Э. Хусу и спортсмен 1-го разряда Б. Калинин).

Наблюдения, сделанные в первый день, показали некоторую неуверенность отдельных участников при поиске потоков, при переходах от облака к облаку и маневрировании скоростями. Ю. Маштаков, Н. Слободенюк, К. Кильмаев летали явно неудовлетворительно. Сказывалась недостаточная тренировка перед соревнованиями. Планеристы

Планеры готовы к вылету. Участники соревнований изучают синоптическую карту перед полетом по маршруту.



«входили в форму» в процессе спортивной борьбы. Это обстоятельство значительно снизило результаты ряда команд, и в первую очередь коллектива ЦПВШ. Центральной школе нашего Общества, которая готовит инструкторские кадры для всего Советского Союза, не к лицу выступать так плохо. Школа должна задавать тон на соревнованиях, быть образцом летного мастерства и дисциплины, из года в год показывать новое в области методики, спортивной техники, тактики и оборудования материальной части.

С розыгрышем второго упражнения (скоростной полет 75X2) участникам явно «не повезло». 16 июля, вскоре после того, как все планеры были подняты в воздух, началось сильнейшее формирование кучевой облачности, перешедшей затем в грозовую. Плотная стена туч грязносерого оттенка стояла над горизонтом. Ветер, усиливаясь, становился порывистым; он закручивал сухую траву, опавшие листья, и поднимал над дорогами кривые столбы пыльных смерчей. Однако, спортсмены не прекращали борьбы. Из 40 планеров, прошедших стартовую линию, 28 отметились на поворотном пункте; вытянувшись, подобно аистам, в длинную цепочку, они шли к финишу.

В это время на маршруте разразилась сильная гроза. Крупные капли дождя вперемяжку с градом застучали по фонарям кабин. О продолжении полета не могло быть и речи. 25 планеров совершили посадку на разных расстояниях от аэродрома. Только трое из сорока — спортсмен 1-го разряда А. Арбачаускас (Литовская ССР), мастер спорта В. Гончаренко (Украина) и победитель в первом упражнении, молодой мастер спорта В. Чувилов (Московская область), опередив грозу, упорно пробивались вперед. Чувилову и Гончаренко удалось

Команда Украины: слева направо — заслуженный мастер спорта В. Ефименко (капитан) спортсмен 1-го разряда П. Додатко и мастер спорта В. Гончаренко.



Спутник

Владимир СОСЮРА

Во мгле безбрежной звезды свет зажгли.
Кто Космос постигает сокровенный?
Я слышу голос спутника Земли,
Сигналы мелодичные Вселенной.

То спутник наш!

От милых сердцу нив,
Над городами, реками, лесами,
Он в бесконечность поднялся, взорлив,
Послушный нам и выстроенный нами.

Песет он силу ленинских идей,
Великого жипое воплощенье.
И люди не скрывают восхищенья:
Ты, человек, Вселенной овладей!..

Во мгле безбрежной звезды свет зажгли.
Кто Космос постигает сокровенный?
Я слышу голос спутника Земли,
Сигналы мелодичные Вселенной.

Авторизованный перевод
с украинского
Марка Шехтера

финишировать; Арбачаускас, не дойдя до линии финиша 1 км, попал в сильный нисходящий поток и был вынужден совершить посадку. Таким образом, 16 июля разыграть упражнение не удалось, так как по положению для этого финишную линию должны пересечь не менее трех спортсменов.

Во вторник 19 июля руководство соревнованиями решило повторить полеты по второму упражнению.

Летная часть соревнований (начелет А. Сапегин, его помощник В. Рыжов) отлично справилась с выпуском планеров в воздух и уборкой их на посадочной полосе. 41 воздушный поезд поднялся в воздух за 46 минут при наличии 12 самолетов-буксировщиков Як-12. Безотказно работали радиостанции, обслуживаемые радиотехником Е. Баженовой.

И снова неудача постигла планеристов. Обстановка на маршруте сложилась еще более трудная, чем в день первой попытки. После многочасовой борьбы ни один планер не смог вернуться на аэродром.

20 июля погода оказалась более благоприятной. Уже к 12 часам дня длинные гряды кучевых облаков вытянулись в направлении местечка Бурынь — поворотного пункта маршрута. Непосредственно в зоне старта облаков не было, но их отсутствие компенсировалось мощными, устойчивыми термичками. Над раскаленной степью парили ястребы, аисты и даже вороны, а выше их — огромные металлические птицы, почти невидимые и прозрачные благодаря отражению солнечных лучей от блестящей поверхности дуралюмина. Только при выполнении крутой спирали планер на какое-то мгновение обнаруживал себя коротким сверканьем крыла — словно клинок сабли, вытаскиваемой из ножен.

Судьи еле успевали фиксировать момент пересечения стартовой линии — с такой скоростью летели друг за другом планеры, вступавшие в борьбу на дистанции.

Хорошая техника пилотирования и возросшее тактическое мастерство дали очень высокую плотность результатов, несмотря на то, что обстановка после прохождения поворотного пункта была довольно тяжелой: слабое вертикальное развитие облаков и большие разрывы между ними.

Почти все ведущие команды применили в этом полете тактику лидирования или группового полета, что облегчалось наличием приема-передающих радиостанций на каждом планере.

Приведем цифры, характеризующие прохождение дистанции отдельными участниками.

Победитель по этому упражнению, мастер спорта Б. Старостин (Центральная планерно-вертолетная школа) финишировал со временем 2 часа 07 мин. (500 очков); занявший второе место В. Гончаренко (Украина) показал 2 часа 14 мин. (473,880 очка) и А. Штефан (Центральный аэролюб Украины) — 2 часа 20 мин. (453,571 очка), четвертым был заслуженный мастер спорта В. Ефименко (Украина) 2 часа 21 мин. — (450,354 очка), пятым — мастер спорта Д. Двоеносов (Москва) 2 часа 23 мин. — (444,055 очка). В командном зачете первое место заняли украинцы — 1278, 982 очка, второе — команда Государственного Комитета Совета Министров СССР по авиационной технике — 1251, 275 очка, третье — команда ЦАК УССР — 1246,349 очка. Однако, несмотря на это, лидеры командного зачета после розыгрыша второго упражнения остались на прежних местах: Московская область все еще имела перед командой Украины преимущество в 38 очков. Исход командного первенства должны были решить следующие упражнения — полеты по 200 км и 300 км маршрутам.

Розыгрыш полета по 200 км треугольному маршруту проводился 21 июля. Участники стартовали еще более кучно и стремительно, чем в предыдущие дни; чувствовалось, что опыт, накопленный во время соревнований, позволял спортсменам-планеристам увереннее маневри-

ровать скоростями, смелее выполнять переходы от облака к облаку и как следствие всего этого — добиваться больших скоростей. Небывало высокий процент участников — 32 человека из 40 стартовавших — закончил полет по этому упражнению. Лучший результат, как и в предыдущий день, показал Б. Старостин (2 часа 49 минут), вторым был В. Гончаренко — 2 часа 50 мин., — 497,058 очка, третьим В. Чувиков — 3 часа 01 мин. 42 сек. — 465, 052 очка, четвертым — В. Ефименко 3 часа 02 мин. 23 сек. — 463,309 очка, пятым В. Кавунов — 3 часа 09 мин. В командном зачете по этому упражнению на первое место выдвинулась Украина, набрав 1334,260 очка, второе место заняла ЦПВШ — 1298,305 очка и третье — команда Московской области — 1185, 519 очка.

Трудно сказать, как выглядела бы итоговая таблица XXIII Всесоюзных планерных соревнований после подсчета очков по последнему упражнению — 300 км треугольному маршруту, которое из-за испортившейся погоды разыграть не удалось. Трудно потому, что к концу соревнований накал спортивной борьбы необычайно усилился. Участники, освоив район полетов, приобрели отличную спортивную форму, присмотрелись друг к другу, изучили тактику своих соперников и на этой основе значительно повысили свое мастерство. Подобных результатов никогда еще не было за всю историю советского планеризма. Ведь обычно в полетах по 100 и особенно по 200 км треугольнику к финишу приходили единицы из числа сильнейших участников, никогда не показывая такой плотности, какую мы видели на XXIII Всесоюзных планерных соревнованиях в Сумах. 75 проц. закончивших дистанцию по первому упражнению, 95 проц. — по второму и 77,5 проц. по третьему — эти цифры красноречиво говорят сами за себя.

После розыгрыша полета по 200 км треугольнику два дня прошли в бесплодных ожиданиях погоды. Время истекло, и руководство соревнований совместно с судейской коллегией приняло решение подвести итог. В результате подсчета очков по трем выполненным упражнениям в командном зачете первое место и переходящий хрустальный кубок ЦК ВЛКСМ было присуждено команде Украины, в составе заслуженного мастера спорта В. Ефименко, мастера спорта В. Гончаренко и перворазрядника П. Додатко, набравшей 3863,532 очка. Второе место с результатом 3753, 737 очка заняла команда Московской области в составе мастеров спорта А. Качалина и В. Чуикова и перворазрядника О. Суслова, — команда награждена кубком ЦК ДОСААФ СССР. На третьем месте команда Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова, в составе мастеров спорта Л. Петрянова и Н. Филина и перворазрядника Б. Соколина — 3537,410 очка.

Абсолютным чемпионом Советского Союза по планерному многоборью стал мастер спорта, солист Киевской филармонии Виктор Гончаренко, занявший два вторых и одно четвертое места по упражнениям. Он набрал 1415,382 очка. На втором месте — его учитель и тренер, заслуженный мастер спорта В. Ефи-



Команда Московской области — победительница по первому упражнению. Слева направо: Александр Качалин, Владимир Чуиков и Олег Суслов.

менко, набравший 1381,748 очка. Третье место занял талантливый молодой мастер серпуховчанин В. Чуиков — 1374, 729 очка. В десятку лучших спортсменов-планеристов вошли: В. Гончаренко, В. Ефименко, В. Чуиков, О. Суслов, Б. Сорокин, В. Кавунов, Б. Старостин, Э. Хусу, К. Дорохов, Л. Петрянов.

Высоких результатов добились планеристы братских прибалтийских республик впервые выступавшие на всесоюзных соревнованиях. Они показали большую организованность, дисциплину и отличную технику пилотирования, установили несколько республиканских рекордов. Хорошо зарекомендовали себя и спортивные судьи, приехавшие из Прибалтики — инженер-механик Витас Паркарскас и Август Вицинскис.

Среди женщин, участвовавших в соревнованиях, лучших результатов добилась Марина Африканова. Она награждена дипломом первой степени.

Успеху соревнований способствовала четкая работа судейской коллегии (главный судья — Герой Советского Союза С. Анохин) и большая помощь, оказанная председателем Всесоюзной планерной секции, заслуженным мастером спорта М. Раценской.

В заключение хотелось бы обратить внимание на вопросы, имеющие немаловажное значение для развития планерного спорта. Есть все основания предполагать, что уровень спортивного мастерства наших планеристов будет неуклонно повышаться. В связи с этим возрастут требования к обслуживанию соревнований. Возьмем для примера самую простую операцию — буксировку планера с посадочной полосы на взлетную, если пилот принял решение немедленно повторить попытку. Доставка одного планера затруднений, вероятно, не вызовет. Но представьте себе, в каком положении окажется техническая служба, если несколько десятков планеров будут садиться друг за другом через каждые 10—15 сек., как это имело место на соревнованиях 15 июля!

То же самое может произойти и в других звеньях обслуживающего аппарата. Всем планеристам известно, как важно вовремя получить исправный, проверенный барограф. Барографы же часто хранятся «навалом» прямо на старте. В трудные условия поставлены прибористы. Учитывая, что требования к точной работе приборов будут непрерывно повышаться, инженерной службе ЦК ДОСААФ следует позаботиться о создании передвижной приборной лаборатории — автофургона, чтобы прибористы не ютились больше в палатках и других случайных помещениях, а имели свое стабильное, хорошо оборудованное рабочее место.

Сказанное в равной мере относится и к радиоспециалистам, обслуживающим установленные на планерах радиостанции. Даже такое простое дело, как зарядка аккумуляторов, вырастает в проблему, если под руками нет зарядного агрегата и нужно возить аккумуляторы на зарядку куда-то за пределы земель.

Жизнь предъявляет сегодня более высокие требования и к работе спортивных судей по планеризму. Не говоря о достаточном кругозоре в специальных вопросах, судья должен умело, с полным знанием дела обращаться с оптическими и радиоприборами, находящимися в его распоряжении. Судей, не имеющих достаточной тренировки, к судейству допускать нельзя.

Наблюдения, сделанные в ходе XXIII Всесоюзных планерных соревнований в Сумах, не охватывают всех вопросов, которые выдвигает жизнь. Будет хорошо, если планеристы и в первую очередь участники соревнований откликнутся на эту статью, выскажут свои соображения и пожелания, чтобы следующие всесоюзные соревнования прошли еще лучше, еще организованнее.



В Рижском авиационно-спортивном клубе большую работу ведут общественные инструкторы Альфред Друсейко и Мартын Стокис. Каждый из них подготовил по несколько десятков планеристов, таких же энтузиастов безмоторного летания, как и они сами. Хорошо зарекомендовали себя спортсмены и в трикотажной артели «Даугава», где первый из них работает шофером, а второй — электромонтером. В благородной общественной обязанности, которую выполняют планеристы, им активно помогает инструктор-летчик-планерист Рижского авиаспортивного клуба коммунист Иохан Смильзинш. На снимке (слева направо): Мартын Стокис, Альфред Друсейко и Иохан Смильзинш.

Фото Б. Вдовенко

Отклики на статью „Планеризм — на высшую ступень!“

ВМЕСТО ПЛАНЕРНЫХ СТАНЦИЙ—

К. ЛОСКУТОВ,
начальник Йошкар-Олинской
планерной станции

ПЛАНЕРНЫЕ КЛУБЫ

КОЛЛЕКТИВ спортсменов Йошкар-Олинской планерной станции внимательно обсудил статью П. Владимирова «Планеризм — на высшую ступень!». Мы считаем, что в этой статье правильно и своевременно ставятся такие вопросы,

как организация технического обслуживания полетов, техническая подготовка планеристов, глубокое изучение метеорологии. Без их решения нельзя двигаться вперед советский планерный спорт.

Но автор статьи, указывая на орга-

низационные и методические препятствия, не дает полного ответа на поставленные им вопросы, сводя все к отсутствию «Положения о внештатных филиалах».

Из опыта работы нашей станции хорошо видно, что молодежи, желающей заниматься планерным спортом, много. Есть и планеры, которые, к сожалению, больше находятся на земле, чем в воздухе. Почему?

Необходимо прямо сказать, что существующая сейчас структура авиационных учебных организаций нуждается в серьезных поправках. Эта структура, несмотря на ее недостатки, не пересматривалась уже более десяти лет. Который год об этом ведутся разговоры и все остается по-старому.

Дело в том, что в некоторых аэроклубах, где наряду с другими авиационными спортсменами готовятся и планеристы, планерному спорту не уделяется достаточного внимания.

Говорят, что нельзя лишать аэроклубы планеризма. Но разве недостаточно, чтобы в аэроклубе молодежь занималась самолетным, парашютным, вертолетным и авиамodelьным видами спорта? Планерным спортом пусть занимается молодежь, например, Полтавы и других областных центров и крупных городов, где нет авиационных учебных организаций.

Есть и другой выход. Известно, что во многих аэроклубах планерное звено готовит только планеристов первоначального обучения. Научили летать по кругу 10—15 человек, и на этом работа заканчивается. Дальше спортсмены не имеют возможности совершенствоваться. Не случайно на планерных соревнованиях большинство участников — штатные инструкторы аэроклубов.

Не лучше было до недавнего времени положение в авиаспортивных клубах. Сейчас оно изменилось. Некоторые клубы получили самолеты-буксировщики. Теперь у планеристов открылась возможность повышать свое мастерство в буксировочных и парящих полетах. Думается, что авиаспортивный клуб с парашютным и планерным звеном — наиболее удачная организация, могущая совместить подготовку квалифицированных спортсменов как планеристов, так и парашютистов.

Хорошо было бы иметь побольше таких клубов, но это потребует значительных средств. Нужно поэтому искать иную организацию. Такой может быть планерный клуб со штатом 5—7 человек, открытый на базе планерных станций.

Уже давно стало ясно, что планерная станция со штатом в три человека, изжила себя. Когда на станции было 2—3 одноместных планера и амортизатор для запуска их в воздух, тогда ее штат вполне обеспечивал выполнение поставленных задач. Иное дело сейчас, например, когда наша станция имеет 5 двухместных планеров «Приморец», планер «Бланик», два планера БРО-12, два планера МАК-15, два самолета ПО-2, самолет Як-12, две лебедки «Геркулес-3», автомашину, мотоциклы.

ПОСАДКА САМОЛЕТА НА ПЛОЩАДКУ, ВЫБРАННУЮ С ВОЗДУХА

В. ЗОРИН,
председатель совета клуба

ОРГАНИЗАЦИЯ учебных и рекордных внеаэродромных полетов планеров требует иногда после посадки их транспортировки к месту старта с помощью самолета-буксировщика. Правда этот метод является устаревшим, однако в силу ряда обстоятельств он все еще находится довольно широкое применение. В этой статье мне хотелось бы рассказать о методе посадки самолета-буксировщика на площадку, выбранную с воздуха. Такая посадка является одной из трудных задач. Она требует от летчика отличной выучки.

В большинстве случаев летчику-буксировщику, вылетевшему на поиски планера, не всегда представляется возможность произвести посадку рядом с ним. В таких случаях необходимо выбрать площадку недалеко от планера. Лучше, если это будет участок поля с убранными зерновыми посевами, или невысоким травяным покровом, ровный не вспаханный луг и выгон, в горных районах выгоднее всего использовать долины рек, в пустынных местностях — высохшие озера.

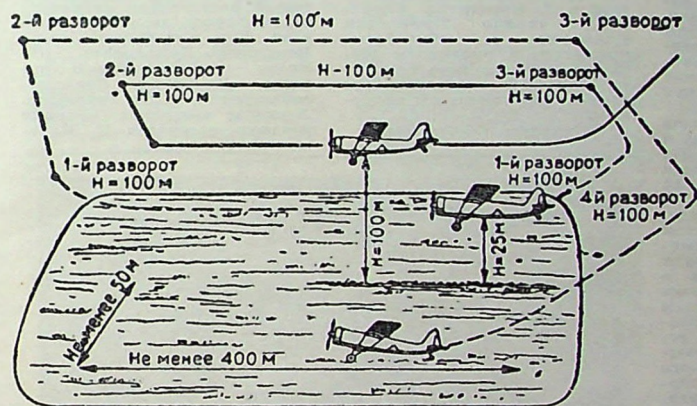
Предполагаемое для посадки место тщательно осматривается с высоты не менее 100 м (см. рисунок). Маршрут строится так, чтобы выбранная площадка находилась все время слева, так как на самолете Як-12 передняя и правая сферы просматриваются хуже. После осмотра выбранного ме-

ста посадки необходимо снизиться до высоты 20—25 м и просмотреть площадку более детально, наметить участок приземления и запомнить его. Особое внимание следует обращать на состояние грунта и покрова, учитывать наличие препятствий на полосе подходов, направление и силу ветра.

Последняя прямая полета должна проходить в предполагаемом направлении посадки, но так, чтобы площадка оставалась слева.

Заход по центру не даст возможности хорошо осмотреть ее.

Пролетев площадку на высоте 20—25 м, перевести самолет в угол набора высоты, выполнить прямоугольный маршрут для захода на посадку или, если нужно, для повторного осмотра



Построение маневра при посадке на площадку, выбранную с воздуха.

площадки, причем развороты производятся на высоте не менее 100 м с креном не более 30°. Посадка осуществляется только при том условии, если точно определены размеры площадки, ее уклон, состояние поверхности, направление и скорость ветра.

Посадка выполняется против ветра или с боковым ветром не более 4 м/сек. Садиться с попутным ветром запрещается.

Расчет на посадку производится на газу, на нормальной скорости с выпущенными закрылками. Посадка выполняется с нормального выдерживания на три точки. Торможение надо начинать во второй половине пробега, избегая при этом резкого нажатия на тормозной рычаг. Минимальные размеры площадки, на которую можно производить посадку, должны быть 400×50 м. Рулить лучше всего в обратном направлении по месту пробега. Если летчик не уверен в полной безопасности руления, нужно после остановки самолета выключить двигатель и лично осмотреть площадку в направлении предполагаемого руления, а также осмотреть всю площадку и выбрать наилучшее безопасное направление взлета. Площадка для взлета аэропоезда должна иметь, как правило, размеры 600×200 м или 600×50 м с открытыми подходами.

Взлет аэропоезда производится с границы площадки. Это позволяет максимально использовать ее длину и обеспечить посадку планера и самолета на случай отказа двигателя на взлете. Для уменьшения длины разбега подъем самолета выполняется на взлетном режиме с отклоненными закрылками. Первый разворот производится на высоте не ниже 100 м. Посадка и взлет против солнца запрещаются.

Буксировка планеров к месту старта может быть поручена только летчикам, в совершенстве владеющим техникой пилотирования. г. Курган.

В этих условиях трудно в полной мере использовать столь разнообразную технику, не хватает рук для ее обслуживания.

Получается какое-то противоречие. В аэроклубе планерное звено сидит и ждет, пока освободится аэродром, а на планерной станции не могут полностью занять аэродром и использовать технику.

Выход из этого ненормального положения совсем несложный. Необходимо в аэроклубе, в составе спортивного отряда (о котором давно уже высказывается мнение) оставить двух инструкторов-планеристов и двух техников. А командира звена и старшего техника передать на планерную станцию. Вот вам и планерный клуб со штатом в 5 человек.

Такой клуб должен иметь всю современную планерную технику и са-

молет-буксировщик. Он будет обучать в два-три раза больше спортсменов, чем теперь, к тому же любой квалификации.

Если подсчитать, что аэроклубов больше, чем планерных станций, то после такой реорганизации можно будет дополнительно открыть несколько планерных клубов в других городах.

На наш взгляд, именно такие небольшие планерные клубы являются той организацией, где все внимание будет уделено планеризму. В них, несомненно, вскоре вырастут замечательные спортсмены, способные завоевывать новые рекорды, вести широкую пропаганду авиационных знаний.

Полностью мы согласны с тов. Владимиром о необходимости привлечения самих спортсменов для выполнения некоторых обязанностей по техническому обслуживанию полетов. Ими должны будут руководить техники, закреплен-

ные один за планерами, другой — за самолетом и лебедками.

Необходимо остановиться еще на одном вопросе. Нельзя считать правильным запрещение одновременированных полетов с лебедки и буксировку планеров. Это наносит вред парящим полетам и полному использованию техники. Представьте себе, что с утра начали полеты с лебедки и не могли предвидеть, что в 10 часов появятся парящие условия. И вот они появились. Почему бы некоторых опытных спортсменов в это время не вывести на буксире за самолетом и не дать им возможность парить, а другие — пусть продолжают учебные полеты по кругу с лебедки. Нельзя же их прекратить, раз люди прибыли на полеты. Планеров у нас много, пусть побольше их будет в воздухе. Безопасность полетов при современных средствах связи от этого нисколько не пострадает.

Факты События Люди

ЮБИЛЕЙНЫЙ ПРЫЖОК

ЖИЗНЬ В АВИАЦИИ



Свой первый прыжок с парашютом курсант одного из московских аэроклубов Феликс Неймарк выполнил в 1949 году. С тех пор, вот уже 11 лет, он непрерывно занимается парашютным спортом. За эти годы Феликс окончил институт, прошел действительную военную службу в частях ВВС, получил звание офицера запаса, поступил на завод и стал работать инженером. И всюду, где бы ни был, Неймарк всегда находил время и возможность, чтобы совершить прыжок с парашютом. И вот теперь у него тысяча таких прыжков!

Феликс Неймарк — один из наших наиболее способных и опытных парашютистов. На его счету несколько мировых и всесоюзных рекордов, за которые он награжден золотыми медалями. В 1955 году, служа в армии, Неймарк принял участие в VII Всесоюзных соревнованиях спортсменов-парашютистов и завоевал звание чемпиона страны по комбинированным прыжкам с задержкой раскрытия парашюта на 20 секунд, а также стал абсолютным чемпионом Советского Союза по парашютному спорту. На IX Всесоюзных соревнованиях спортсменов-парашютистов Неймарк занял второе общее место. С успе-

хом защищал он спортивную честь нашей Родины на ответственных международных встречах парашютистов, в том числе на II мировом чемпионате во Франции.

Спортсмены любят Феликса за его отзывчивость, скромность, постоянную готовность помочь товарищу. Один из первых в Москве инструкторов — общественников, он подготовил многих молодых парашютистов. Среди них есть и мастера спорта, мировые рекордсмены, участники всесоюзных соревнований.

Опыт общественной инструкторской работы Феликс Неймарк успешно дополнил опытом работы тренером-общественником. Он уже неоднократно тренировал команды московских парашютистов, готовя их к различным соревнованиям.

Свой тысячный прыжок Ф. П. Неймарк выполнил ночью 15 июля на аэродроме Московского городского парашютного клуба. Это был комбинированный прыжок с высоты 1500 м. В ту же ночь прыгали и его воспитанники В. Наумова, Т. Шнигова и Т. Кузнецова. Спортсмены горячо поздравляли Неймарка с юбилейным прыжком, а президиум Московского городского комитета ДОСААФ наградила его грамотой и памятным подарком.

На снимке: Ф. Неймарк.



та Валентина Наумова и первоарзрядницы Татьяна Шнигова и Татьяна Кузнецова заполнили одну из трех так долго пустовавших клеток таблицы: они выполнили ночной групповой комбинированный прыжок с высоты 1000 метров. Среднее откло-

Сыновий батрак, отца которого зарубили экзальтеры, Кондратий Борозенцов с юных лет познал горечь тяжелой безрадостной жизни. Высланный вместе с матерью в Кустанайский уезд, Борозенцов вскоре остался круглым сиротой.

— Где же выход, — думал тогда Борозенцов, — кругом насилие и бесправие?

Решила этот вопрос Октябрьская революция. Юноша в рядах Красной Армии боролся за установление Советской власти, участвовал в разгроме Колчака, атаманов Дикова, Анненкова, шурумвал Пересоп. Когда закончилась гражданская война, Борозенцов поступил на рабфак. В 1928 году он окончил школу военных летчиков и с тех пор связал свою судьбу с авиацией. Вместе с тем его влекло и литературное творчество. Стихи летчика-поэта публиковались в армейской печати.

Рассказы Борозенцова «Твердой поступью», «Воздушный парад в Тушине» и другие также посвящены авиации. Центральной фигурой в них является молодой военный летчик, человек, который сознательно становится на дорогу высокого подвига. Еще в тридцатые годы Кондратий Демьянович написал документальную повесть «За власть Советов», вышедшую в Гослитиздате. Детиздат выпустил сборник детских рассказов К. Боро-



зенцова «Питомцы» с предисловием писателя Всеволода Вишневского. В этом сборнике ярко описывается героизм крылатых сынов советского народа.

Незадолго до Великой Отечественной войны К. Д. Борозенцов закончил военную академию. После того как прозвучала боевая тревога, К. Борозенцов, сражаясь на многих фронтах, участвуя в боевых операциях под Ропно, Новоград-Вольнском, Житомиром, Киевом, в Крыму, Кишиневе, Яссах и завершил свой ратный путь в Берлине. Гвардии полковник командовал частью, которая входила в состав авиационного корпуса генерала И. В. Попова.

Сейчас Кондратий Демьянович заканчивает первую часть трилогии — роман «Рассвет над Тоболом», в котором нарисованы образы советских патриотов, самоотверженно защищавших нашу любимую Родину. В последующих частях — «Завоевание неба» и «Во имя жизни» — автор расскажет о становлении нашей авиации, о доблестных подвигах советских летчиков в годы минувшей войны.

На снимке: К. Борозенцов. И. ПАНИН

СЛОЖНЫЙ РЕКОРД

Регистрировать мировые рекорды по парашютному спорту Международная авиационная федерация начала в 1952 году. День за днем в таблицу заносились все новые и новые цифры. Постепенно заполнились почти все ее клетки и только три упорно продолжали пустовать. Так продолжалось целых 8 лет. Пустовали клетки, отведенные для регистрации достижений в ночных женских комбинированных прыжках с высоты 600, 1000 и 1500 метров. Оставались пустыми эти клетки и в таблице всесоюзных рекордов. Заполнить их было наиболее сложно для парашютисток всех стран.

Но теперь «лед тронулся»: 15 июля парашютистки Московского городского парашютного клуба мастер спор-

та Валентина Наумова и первоарзрядницы Татьяна Шнигова и Татьяна Кузнецова заполнили одну из трех так долго пустовавших клеток таблицы: они выполнили ночной групповой комбинированный прыжок с высоты 1000 метров. Среднее откло-

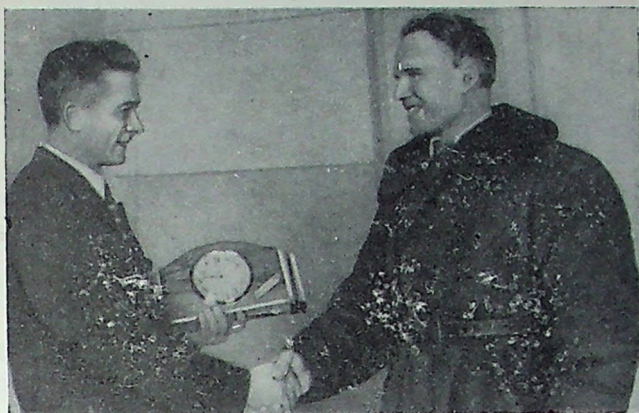
нение от центра мишени составило 31,78 м при исходном нормативе 100 м. Поскольку достижение в этом прыжке фиксируется впервые, оно явится одновременно всесоюзным и мировым. Молодой инженер комсомолка В. Наумова занимается парашютным спортом с 1955 года. Она выполнила около 300 прыжков и дважды участвовала во всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту. На ее счету уже есть всесоюзный и мировой рекорд в ночном групповом женском прыжке на точность приземления с высоты 600 м, причем этот рекорд является не только женским, но и мужским. Подруги Наумовой — революционерка Т. Шнигова и машинистка Т. Кузнецова — рекордный прыжок совершили впервые. Готовил к нему дедушка тренер-общественник мастер спорта Феликс Неймарк.

Теперь в таблице всесоюзных и мировых рекордов по парашютному спорту пустуют всего две клетки. Надо полагать, пустовать им осталось недолго!

На снимке: (справа налево): В. Наумова, Т. Шнигова и Т. Кузнецова.

Фото И. Снегирева

Факты События Люди



ТЕПЛЫЕ ПРОВОДЫ

Приятно и радостно, уходя на заслуженный отдых, получить от друзей памятный подарок. Такой подарок — настольные часы — вручен недавно ветерану Курского областного аэроклуба Петру Васильевичу Бирюкову, проработавшему в авиации 25 лет.

Спортсмены тепло проводили ветерана аэроклуба на пенсию. На нашем снимке запечатлен момент, когда инструктор-лётчик П. Иванов (справа) от имени коллектива поздравляет своего воспитателя с долголетним трудом и вручает ему подарок.

... С улыбкой вспоминает теперь Петр Васильевич, как он 2 августа 1935 года приземлился на парашюте. Тогда на площадку сбежали сотни жителей города. Ведь это был первый парашютный прыжок в Курске.

Работая инструктором-парашютистом, П. Бирюков побывал по всех сельских районах области, там он совершал прыжки, пропагандировал среди молодежи спорт отважных. Только за три года (с 1935 г. по 1938 г.) он подготовил свыше 800 парашютистов.

Обучая парашютистов, юноша овладел техникой пилотирования самолета. Он стал инструктором-лётчиком. Немного пришлось работать в аэроклубе. Началась Великая Отечественная война. Петр Васильевич Бирюков ушел на фронт. За время войны он совершил 336 боевых вылетов. Советское правительство высоко оценило его заслуги, наградив орденами и медалями.

Отгремели последние выстрелы, и Петр Васильевич сполна в Курском аэроклубе. Он — командир отряда. Фронтный опыт помог ему воспитывать авиационных спортсменов в духе беспредельной преданности нашей Родине, любви к авиационному спорту.

В числе бывших учеников Петра Васильевича мастера спорта Леонид Овсянников и Евгений Муханов.

В 1956 г. состояние здоровья не позволило П. Бирюкову продолжать полеты.

Тогда он перешел на авиамодельную работу. И здесь с присущей ему энергией стал вести работу по развитию авиамодельного спорта в Курске и области. С его помощью по многим школам, пионерских лагерях созданы авиамодельные кружки. В них обучаются тысячи строителей малой авиации.

Петр Васильевич — активный участник всех авиационных спортивных мероприятий. С 1938 г. беспрерывно является членом коллегии судей, ему присвоено звание судьи 1-й категории по самолетному, парашютному и авиамодельному спорту.

Уйдя на пенсию, Петр Васильевич Бирюков не порвал связи с аэроклубом, часто бывает здесь, помогает авиационным спортсменам своими советами.

А. САМОХИН,
заместитель начальника
Курского аэроклуба по политчасти

В ГОСТЯХ У ШКОЛЬНИКОВ

Работники и спортсмены Ульяновского аэроклуба — желанные гости в школах города, носящего имя великого Ленина. С увлечением слушают учащиеся рассказы опытных авиаторов о развитии авиационного спорта в нашей стране.

Часто после этих бесед юноши и девушки приходят в аэроклуб, чтобы овладеть основами авиационного дела, стать воздушными спортсменами.

Посмотрите, как полон зал Ульяновской средней школы № 38, с каким вниманием следят школьники за увлекательным рассказом работника аэроклуба В. Апполонова. В его руках таймерная модель, которая кажется вот-вот взлетит...

— И вы сумеете построить такую модель, — говорит опытный авиатор. — Нужно только захотеть и, конечно, потрудиться.

На другом снимке мы видим лётчика-инструктора-па-

РАЗНОСТОРОННИЙ СПОРТСМЕН

Юрий Рахманов... Это имя с уважением произносят авиационные спортсмены Куйбышева. Отвагой, спортивным мастерством, товариществом завоевано уважение.

... Несколько лет назад с аэроклубного аэродрома Юрий впервые поднялся в воздух. И с тех пор ему полюбилися заоблачные выси. Рахманов — разносторонний спортсмен: имеет первый разряд по самолетному и планерному спорту, второй разряд по парашютному, летает на вертолете. Много труда потребовалось, чтобы изучить самолет, вертолет, планер и парашют.

Рахманов, не довольствуясь достигнутым, продолжает неустанно оттачивать спортивную выучку.

— Моя мечта — завоевать звание мастера спорта, — говорит Юрий Александрович.

Коммунист Рахманов — активный пропагандист авиационных знаний: он обучил около ста авиационных спортсменов.

Б. НЕФЕДОВ

г. Куйбышев.

На снимке: Ю. Рахманов.



СЧАСТЛИВОГО ПУТИ, НЕЛЯ!



Короткая команда — и вот на наших глазах планер «Бланик», разрезая крылом восходящий поток воздуха, поднялся на высоту 400—500 метров. Одна спираль следует за другой. Чувствуется, что «Блаником» управляет твердая и умелая рука. Проходит больше часа, планер, плавно снижаясь, идет на посадку.

Знакомимся с планеристкой — это Неля Радченко, студентка железнодорожного техникума. Два года занимается она в Львовском авиационно-спортивном клубе, ей присвоено первый спортивный разряд.

— А как ваши дела в техникуме?

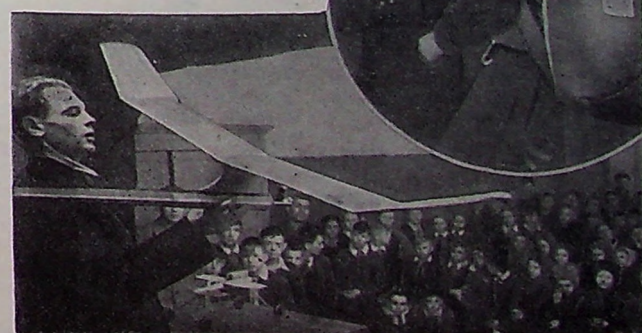
— Сдала экзамены. Дипломный проект защитила на отлично. Думаю, что пошлю в Казахстан. И там буду летать.

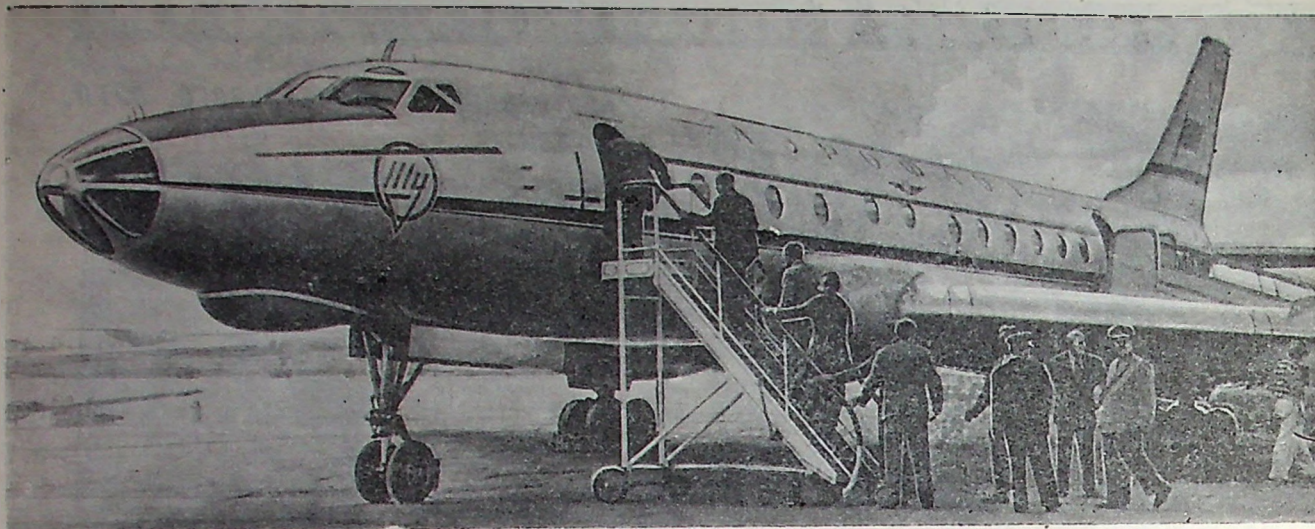
От души желаю тебе счастливого пути, Неля!

Л. АДАМЕНКО
Фото автора

рашютиста Ю. Никольского, показывающего, как нужно обращаться с парашютом. Пройдет немного времени, и те, возможно, кому он сегодня демонстрирует парашютную технику, сами надедут парашют и совершат свой первый прыжок.

Фото В. Антонова





Ту-124 на Внуковском аэродроме.

НОВОЕ ДОСТИЖЕНИЕ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЕЙ

В СЛАВНОЙ СЕМЬЕ советских турбореактивных и турбовинтовых пассажирских самолетов появились младшие братья — турбореактивный Ту-124 и турбовинтовой Ан-24.

Ту-124 создан под руководством известного авиационного конструктора Андрея Николаевича Туполева. Разработка самолета явилась логическим продолжением тех идей, которые были положены творческим коллективом в основу проектирования прославленного Ту-104. Вместе с тем работа над новым самолетом имела и свои особенности. Коллективу предстояло спроектировать первый реактивный пассажирский самолет средней дальности. И вот такой самолет построен. Он проходит испытания, начато его серийное производство, скоро он выйдет на воздушные линии.

В конструкции Ту-124 много оригинального, нового. Самолет рассчитан на полеты дальностью порядка 1500 км. На высоте 10 000 м самолет имеет максимальную скорость до 1060 км/час и рейсовую скорость большую, чем Ту-104. Таким образом, воздушные линии получают быстроходный комфортабельный самолет, способный уже в ближайшее время серьезно потеснить поршневые машины с тех трасс, которые до сих пор были их монополией.

Широкому применению Ту-124 будут способствовать его хорошие взлетно-посадочные характеристики. Так, длина разбега составляет всего 800 м.

Весьма примечательно и то, что на новом пассажирском самолете впервые применены турбовентиляторные или двухконтурные двигатели.

П. АСТАШЕНКОВ

Преимущества турбовентиляторного двигателя перед обычным ТГД заключается в том, что вентилятор, отбрасывая назад большие массы воздуха, способствует увеличению взлетной тяги. Наряду с этим уменьшается удельный расход топлива.

Благодаря экономичному двигателю, удачным аэродинамическим формам новый самолет обладает хорошими летными характеристиками.

Побываем теперь внутри машины. Начнем осмотр с кабины штурмана, находящейся в носу самолета. Удобно рабочее место, продумано размещение многочисленных приборов. Затем идет кабина пилота с двумя креслами для командира и второго пилота. За креслом командира расположено съемное сиденье бортрадиста.

Что касается расположения мест в пассажирской кабине, то оно зависит от варианта компоновки. Самолет может брать 44 и более пассажиров. При туристском варианте в кабине будет 55—60 кресел, при экономическом — 68. Сама кабина состоит из трех купе. Когда на борт берется 44 пассажира, в первом купе размещается 12 человек, во втором — 8, в третьем — 24. В каждом ряду — четыре кресла. Они удобны, спинка откидывается. Радует глаз весь облик кабины — просторной, светлой. Этому способствует тщательная отделка стен, выдержанная в светлых тонах. Декоративным материалом здесь служит пластик, переплеты окон, панели выглядят так, будто они выполнены из ценных пород дерева — лимона и ореха. Во время ночных полетов в кабину льется поток мягкого света через пла-

фоны, размещенные на потолке по всей его длине.

В носовой и хвостовой частях самолета предусмотрены багажные отделения. На борту оборудована вполне современная буфет-кухня. Во всех кабинах в полете на больших высотах поддерживаются близкие к наземным давление и температура. Для этого кабины надежно герметизированы, в них предусмотрены установки для кондиционирования воздуха и обогреватели.

27 июня на Внуковском аэродроме с самолетом Ту-124 ознакомились руководители партии и правительства. Товарищ Н. С. Хрущев дал высокую оценку самолету. Он поздравил весь коллектив конструкторов, участвовавших в разработке машины, всех инженеров и рабочих и лично А. Н. Туполева.

— Трудно найти слова, чтобы передать счастливое волнение, — рассказывает генеральный конструктор академик А. Н. Туполев, — которое испытали все работники нашего конструкторского бюро, когда узнали о высокой оценке, данной нашей работе Никитой Сергеевичем Хрущевым... Это огромная честь, огромное, радостное событие в жизни. Внимание, которое уделяют партия и правительство работе коллектива, вдохновляет нас.

От имени коллектива А. Н. Туполев заверил, что он и его сотрудники сделают все, чтобы Ту-124 как можно быстрее появился на воздушных трассах Советского Союза.

Нет сомнения, что конструкторы новой крылатой машины, горячие патриоты Родины, сдержат свое слово и скоро красавец-самолет начнет бороздить воздушные просторы Родины.

День Витебского аэроклуба



Радость голубых просторов

Женный рассвет занимается над Витебском. Тают последние звезды, бледнеет луна. Так и манят своей стальной синевой бездонные глубины воздушного океана. И, как гимн доисторическому утру, звенит бодрящая комсомольская песня:

Мы покоряем пространство и время, — молодые хозяева земли.

Мы спешим на свой «стадион» — душные спортсмены — воспитанники Витебского аэроклуба.

Светлый день строго регламентирован. Начинают его парашютисты. Опытный проверяет инструктор-радчик Владимир Алимов правильность подгонки парашютов (1). На первом плане — ученик 9 класса дневной школы перворазрядник комсомолец Владимир Медведев. Сегодня совершит 61-й прыжок.

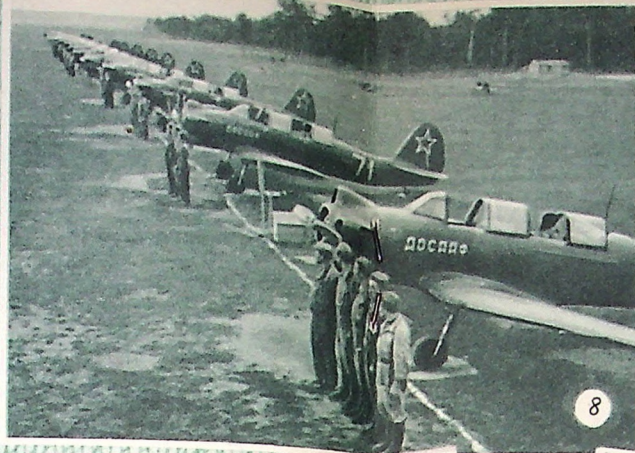
Главное набирает высоту самолет. И вот один за другим всплывают молочно-белые тюльпаны парашютов (2). Далеко видна панорама родного города. Но наслаждаться некогда, надо отрабатывать элементы упражнения — разворот по ру, правильное приземление. С землей доносятся команды: «Всем разгнуться лицом по сносу! Приготовиться к приземлению! Ноги вместе!»

Опытный спортсмен Владимир Медведев с помощью радиорупора помогает тем, кто делает в парашюте первые шаги (3). Третий прыжок совершила сегодня лаборантка аптекоуправления Светлана Бенкевич (4).



Делясь впечатлениями, парашютисты покидают аэродром. Наступает время вертолетчиков. Полетами руководит начальник аэроклуба Алексей Семенович Макельников (5). Одна за другой взлетают и опускаются винтокрылые машины. Первый самостоятельный полет на вертолете выполнил начальник цеха витебской артели „Пищевик“ Леопольд Суворов. От всей души поздравляет его инструктор Владимир Константинович Герасименко (6, справа). Усиленно готовится к предстоящим соревнованиям на вертолетах одна из лучших спортсменок аэроклуба Нина Литчикова. По сияющему лицу девушки нетрудно догадаться, что очередное задание она выполнила отлично (7).

В это же время на другом аэродроме начинаются полеты на самолетах. Замерли в ровном строю экипажи (8). Руководитель полетов сообщает метеоданные, указывает направление и особенности сегодняшнего старта. Звучит команда: „По самолетам!“ Тишину разрывает рокот моторов, и навстречу солнцу взмывают легкие машины. Комсомолец Михаил Жаркой только закончил полет по кругу. „Взлет, развороты и планирование выполнил хорошо, — говорит ему командир звена В. Лацапнев, — а при посадке не добрал ручку и „скозлил“ (9). Один из лучших курсантов аэроклуба комсомолец Леонид Буткевич готовится совершить первый самостоятельный полет (10). Самолет плавно отделяется от земли, набирает высоту (11).



8



9



5



7



12



13



10



11



6



14



15



16

Напряженная работа кипит и у авиамоделстов. Предстоит соревнования. К ним надо хорошо подготовиться. Перворазрядник комсомолец Альберт Лысенко строит радиоуправляемую модель планера. Полезными советами помогает ему инструктор Дмитрий Иванов (12, справа). Владислав Самович дважды участвовал во Всесоюзных соревнованиях. Теперь он собирается выступить с моделью планера А-2 (13).

День на исходе. Затихает гул моторов. В напорном зноем воздухе бурлят восходящие потоки. Самое время для тренировок планеристов. И они торопятся на старт. Командир звена Василий Васильевич Бурмистров дает команду. Взмахивает авто-стартер. 20 секунд — и планер на высоте 300 метров (14).

Электрика витебского трамвайного парка Станислава Велюгу издавна влечет авиация. Он был чемпионом области по авиамоделльному спорту. В парашютизме добился второго разряда, а в самолетном спорте — первого. Велюга решил овладеть искусством безмоторного полета, а затем перейти на вертолеты. С ним совершил контрольный полет командир звена В. Бурмистров и теперь дает указания перед самостоятельным вылетом (15). Заметные успехи в планеризме делает учащийся строительного училища комсомолец Александр Бурец (16). Он первым из одноклассников вылетел самостоятельно.

Бесшумно скользят над аэродромом легкие планеры. За ними неотрывно следят десятки восторженных ребячьих глаз (17).

Б. СТЕПАНОВ



17

Литовские спортсмены — большие энтузиасты планерного спорта. Уже несколько лет назад они создали в Каунасе одну из лучших в стране самодеятельных планерных станций. Здесь под руководством Б. И. Ошкениса началось строительство планеров силами самих спортсменов, здесь воспитаны многочисленные кадры инструкторов-общественников.

Теперь инструктор-общественник стал прочной опорой работников учебных авиационных организаций ДОСААФ. Общественные инструкторы по планеризму помогают в работе самодеятельных клубов, организуют досуг литовской молодежи, увлекающейся авиационным спортом. Такие инструкторы есть не только в Вильнюсе и Каунасе, но и в Шауляе, Клайпеде, Паланге и других городах советской Литвы. Во многих из этих городов молодежь, используя местные ресурсы, собственными силами строит учебные планеры.

Недавно построили свой планер авиационные спортсмены Клайпедского самодеятельного клуба. Он существует уже два года и объеди-



Планер построили сами



няет много юношей и девушек. В нем занимается не только молодежь Клайпеды, но и соседнего курортного городка Паланги. Самодеятельный клуб располагает шестью планерами местных конструкций, а теперь обогатился еще новым учебным одноместным планером РБ-1 конструкции инструктора-общественника Р. К. Бекшта. Под его руководством коллектив клуба уже построил 11 моделей планеров различных конструкций, а теперь создал учебный планер. На снимке 1 — Р. К. Бекшта (справа) и клайпедский рентгенотехник инструктор-общественник Юлиус Пелецкас за сборкой нового планера РБ-1.

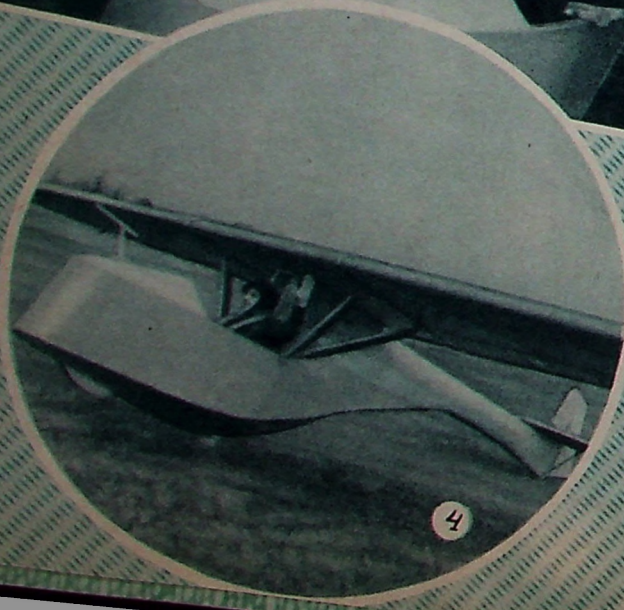
Осталось смонтировать приборную доску — и планер готов. В пробегах и полетах с амортизатора его испытывает шофер автотранспортной конторы спортсмен Вайшвила Повилас (крайний слева на снимке 2).

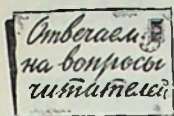
Первые испытания прошли успешно и спортсменам тоже разрешили выполнить полеты. На снимке 3 — тов. Бекшта инструктирует планеристку Янину Траубайте. Комсомолка Траубайте — ткачиха фабрики «Гульте». Она имеет на своем счету уже более 100 полетов на планере. — Внимание! — Янина подняла руку и сейчас новый планер, сорвавшись с места, поднимется над землей (снимок 4).

Полеты окончены (снимок 5). Юлиус Пелецкас (в центре) проводит разбор.

Молодые планеристы, среди которых 12 человек уже получили 3-й спортивный разряд, разойдутся по своим предприятиям и школам. С нетерпением они будут ждать следующего летного дня. Скорей бы он наступил!

Фото И. Снегирева





ТУРБОВЕНТИЛЯТОРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

В последнее время турбовентиляторные воздушно-реактивные двигатели (ТВРД) получают все большее распространение. Особенно выгодными они оказываются при скоростях полета около 800 км/час и больше.

Если бы в авиации соблюдалось строго последовательное завоевание скоростей полета, то за турбовинтовыми двигателями (ТВД) должно было бы наступить освоение ТВРД, а затем уже обычных турбореактивных двигателей (ТРД).

Однако мы знаем, что и сам ТВД вышел в свое время из этого «расписания», появившись на самолетах позже ТРД, а ТВРД только сейчас занимает свое место. Почему же после поршневого двигателя преимущественное развитие получил не ТВД и не ТВРД, а ТРД?

Это объясняется прежде всего тем, что ТРД, как наиболее простые по своему устройству, были быстро освоены промышленностью. Несмотря на большой расход топлива, двигатели стали использоваться на дозвуковых скоростях полета.

Через некоторое время стало ясно, что при скоростях около 700 км/час наиболее выгоден турбовинтовой двигатель. И сейчас мы как раз являемся свидетелями безраздельного господства этих двигателей на строящихся в настоящее время самолетах. ТВД оборудованы всем известными самолетами Ту-114, Ил-18, Ан-10, а также вертолет Ми-6.

Стремление авиации ко все большим скоростям накладывает ограничение на применение турбовинтовых двигателей. Дело в том, что пока, к сожалению, не удается создать воздушный винт, хорошо работающий на больших скоростях полета. С ростом скоростей на концевых частях лопастей винта возникает волновое сопротивление. На вращение винта приходится затрачивать дополнительную мощность турбины, что ведет к резкому увеличению расхода топлива.

Слабые стороны воздушных винтов известны давно, поэтому их совершенствование никогда не прекращалось. Одним из направлений работ являлось создание многолопастных винтов малого диаметра. Когда уменьшили лопасти винта до размеров, близких к размерам лопаток компрессора, и окружили его кожухом, то получили поразительные результаты.

Такой уже преобразованный винт назван вентилятором, а его сочетание с компрессором и газовой турбиной — турбовентиляторным двигателем.

Турбовентиляторный двигатель часто называют также двухконтурным. Это

В редакцию «Крылья Родины» обратился читатель нашего журнала Е. Крыжановский из г. Херсона. Он просит рассказать о том, что собой представляют турбовентиляторные двигатели, в чем состоит их отличие от турбовинтовых.

На этот вопрос мы попросили ответить инженера Б. Степапова.

название отражает его принципиальное устройство. Турбина часть своей мощности отдает вентилятору, который сжимает воздух в закрытом кожухе вокруг двигателя. Затем воздух выбрасывается через кольцевой зазор между обычным соплом, стоящим за турбиной, и кожухом (дополнительным корпусом), создавая силу тяги. Закрытый кожух с лопатками вентилятора в нем и является вторым контуром в отличие от первого контура с обычным компрессором, камерами сгорания и турбиной (см. рис.). Таким образом, турбина, размещаясь в первом контуре, часть мощности отдает компрессору, а часть вентилятору. Вентилятор может иметь и отдельную турбину, соединенную только с ним.

Создается полная преемственность такого двигателя и ТВД. Там передача мощности: турбина — винт, здесь: турбина — вентилятор. Есть и различие: там винт работает в неограниченном пространстве, здесь — поток воздуха за вентилятором ограничен кольцевым каналом.

По существу ТВРД — разновидность ТВД, у которого винт-вентилятор обеспечивает тягу с меньшими потерями мощности турбины. Кроме того, ТВРД более надежен и создает меньший шум.

Наряду с этим ТВРД подобной схемы имеет преимущество и по сравнению с ТРД. Его экономичность объясняется меньшими скоростями истечения воздуха и газа из сопла обоих контуров. Правда, у ТВРД несколько больший вес и габариты, но главное заключается в том, что он расходует меньше топлива. Двигатель обладает также лучшими характеристиками на взлете, развивая значительно большую тягу. Это его преимущество позволяет уменьшить взлетную дистанцию самолета или при той же длине разбега увеличить полезную нагрузку.

С приближением к скорости звука расход топлива у ТВРД начинает расти, притом интенсивно, накладывая ограничения по его применению.

Показательно, что новый тип двигателя в авиации появился на пассажирском самолете, созданном для блага человека. Это служит новым свидетельством мирных устремлений нашего народа. Ту-124 — первый пассажирский самолет, на котором использованы турбовентиляторные двигатели.

КУБОК У КРАСНОЯРЦЕВ

Успешно прошли соревнования по самолетному спорту Уральской зоны. В них приняло участие пять команд: Красноярского, Свердловского, Орского, Магнитогорского, Уфимского аэроклубов — всего 20 спортсменов.

Первое упражнение — комплексный пилотаж — выполнялось всеми спортсменами, к выполнению второго упражнения — маршрутный полет — не был допущен один из спортсменов уфимской команды.

По разыгранным упражнениям победителем стала команда Красноярского краевого аэроклуба, набравшая 1712,5 очка. Команда Свердловского областного аэроклуба вышла на второе место (1287 очков). Третье место заняла команда Орского областного аэроклуба (1265 очков).

В личном зачете места распределились так: 1-е место занял спортсмен А. Афонин (450 очков), на 2-е место вышел А. Волчкович (440 очков), В. Терентьев оказался на 3-м месте (437,5 очка). Все трое — представители Красноярского аэроклуба.

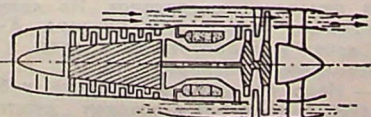
Пять участников соревнований выполнили нормативные требования мастера спорта. Это — А. Афонин, В. Терентьев, А. Волчкович, Э. Колосов, В. Силантьев. К сожалению, девять спортсменов не смогли подтвердить свой разряд.

Большое значение имели семинары судейской коллегии, проведенные перед началом соревнований. Хозяева аэродрома — работники Пермского аэроклуба — хорошо позаботились о спортсменах. Для них были оборудованы комнаты отдыха, кинозал, спортивный городок.

Соревнования проведены организованно, на высоком спортивном уровне. Однако выявились и недостатки. Они сводятся в основном к тому, что участники оказались слабо подготовленными к выполнению маршрутного полета с выходом на КРМ по расчетному времени, не отработан расчет на посадку, особенно молодыми спортсменами.

Желательно, чтобы к маршрутному полету допускались спортсмены, имеющие общий налет не менее 100 часов и не менее 3—5 самостоятельных маршрутных полетов. Следует также предусмотреть приз или какой-либо знак для чемпиона зональных соревнований, а также чемпионам по упражнениям.

Г. ДОБРОЛЮБОВ,
главный судья соревнований,
судья республиканской категории
г. Пермь.



Турбовентиляторный двигатель с задним размещением вентилятора.

ЗА ДАЛЬЮ—ДАЛЬ

Летом 1925 года воспитанник иркутского детского дома, недавний беспризорник, Виктор Ильченко впервые в жизни увидел самолет. Увидел и твердо решил:

— Стану летчиком!

Длинный путь прошел Виктор, но добился своего — он стал летчиком. И не просто летчиком, а заслуженным мастером спорта, мировым рекордсменом. Поставив перед собой ясную цель, он твердо шел к ней и, достигнув одного рубежа, намечал новый, еще более трудный и далекий.

Начав работать учеником слесаря в авиамастерских «Добролета», Ильченко вступил в комсомол, стал учиться летать на планере. Первый самостоятельный полет на планере ИТ-4 конструкции Ивана Толстых Ильченко совершил в июле 1930 года — более 30 лет назад. Потом одну за другой он окончил Иркутскую планерную школу, затем Сибирскую, находившуюся в Минусинске, и был послан в Высшую лётно-планерную школу Осоавиахима в Коктебель.

Здесь, в «орлином гнезде», Ильченко окончательно сформировался как планерист. Здесь же он начал ставить свои всеюзовые и мировые рекорды. Первый из них был установлен еще в 1935 году, когда мы не были членами ФАИ. Поэтому в летописях планеризма он остался только как всеюзовый рекорд дальности полета на двухместном планере, хотя одновременно был и мировым.

С тех пор Ильченко установил еще 15 официально зарегистрированных рекордов: 8 всеюзовых и 7 мировых. Он летал на дальность, на скорость, в заранее намеченный пункт и с возвращением к месту старта. Особенно его привлекали полеты на дальность: ведь каждый раз за достигнутой далью открывалась новая зовущая даль!

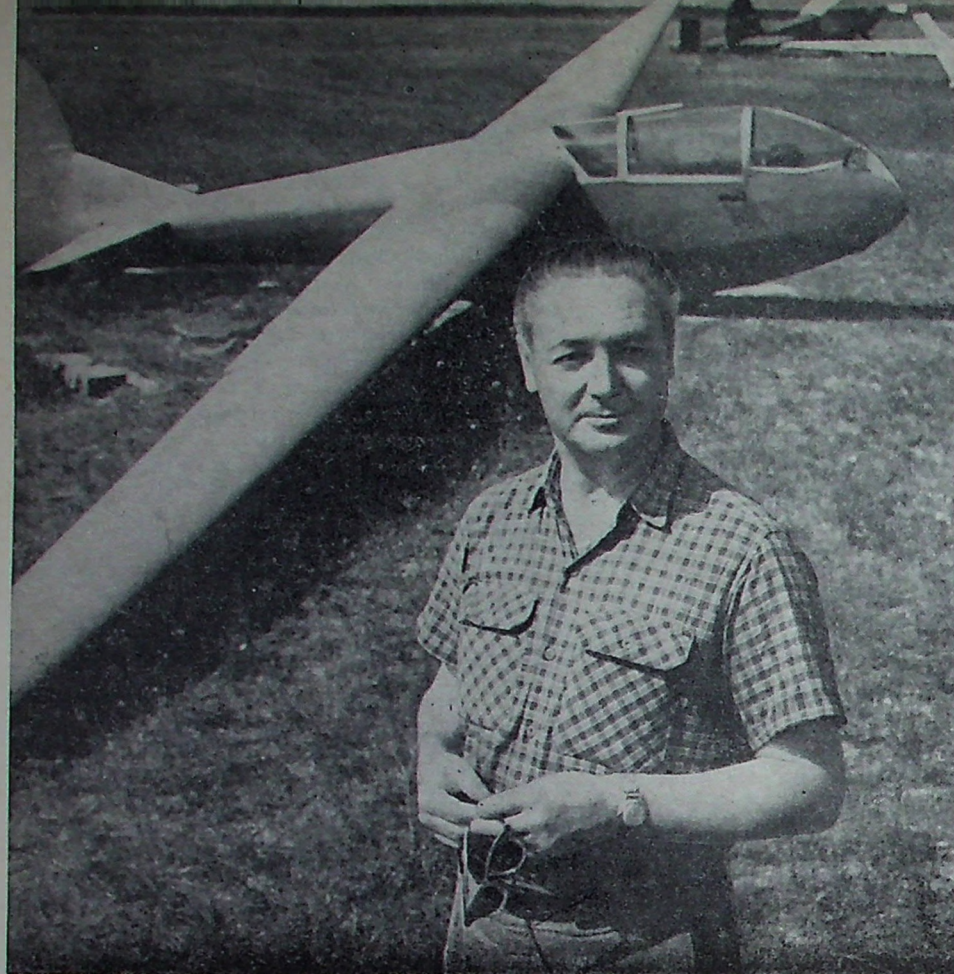
Сначала он пролетел 133,47 км. Затем 407,66 км. В 1938 году преодолел 552,1 км. А через 15 лет удивил мир безмоторным полетом на 829,822 км. За этот полет он был награжден Международной авиационной федерацией медалью Лилленталя — высшей международной наградой планеристов.

В 1951 году на XVII Всесоюзных соревнованиях планеристов Ильченко завоевал звание абсолютного чемпиона Советского Союза.

В этом году заслуженный мастер спорта Виктор Ильченко уже установил два всеюзовых рекорда в полете в заранее намеченный пункт (около 600 км) и в скоростном полете по 100-километровому треугольному маршруту (примерно 91 км/час). Оба эти рекорда одновременно являются и мировыми достижениями.

До сих пор Ильченко летал на тяжелых двухместных планерах. Но сейчас, продолжая полеты на планере А-10, он хочет попробовать свои силы и на одноместном планере А-15.

— Надо преодолеть заветный рубеж в 1000 километров, — говорит опытный спортсмен. — Вот это будет настоящая даль!



На снимке: В. Ильченко.

В Международной авиационной федерации

Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве новых мировых рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По самолетному спорту

Высоту полета 10 628 м, достигнутую Д. Веббером (США) 8 февраля 1960 г. на самолете «Виш Кин Эр» (самолеты четвертой весовой категории, весом от 1750 до 3000 кг). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Д. Коббу, превышен на 1372 м.

По парашютному спорту

Дневной одиночный прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный В. Гореславцем (СССР) 11 марта 1960 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 1,18 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший В. Накушину, превышен на 1,35 м.

Дневной групповой прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный Ю. Вовшиковым, Э. Аристовым и В. Сахаровым (СССР) 15 марта 1960 г. Среднее отклонение от центра мишени со-

ставляло 2,82 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший И. Варлакову, Н. Щукину, В. Лапину, превышен на 0,81 м.

Дневной групповой прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, совершенный И. Сикорским, Д. Мухачевым, Г. Евсейчиком, Ю. Вовшиковым и Г. Клепининым (СССР) 26 марта 1960 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 2,51 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший Ю. Вовшикову, Э. Аристову, В. Сахарову, превышен на 0,31 м.

Дневной одиночный комбинированный прыжок с высоты 600 м, совершенный К. Плааком (Чехословакия) 24 марта 1960 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 1,07 м. Прежний мировой рекорд, установленный Н. Громыко, превышен на 1,56 м.

Дневной одиночный женский комбинированный прыжок с высоты 600 м, совершенный Р. Рыбковой (Чехословакия) 24 марта 1960 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 1,87 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший Н. Пряхиной, превышен на 4,11 м.

По авиамodelьному спорту

Скорость полета по прямой 178,339 км/час радиоуправляемой модели самолета с механическим двигателем, достигнутую Д. Матеса (США) 16 ноября 1959 года. Прежний мировой рекорд, принадлежавший Ж. Гобо, превышен на 71,339 км/час.

Дальность полета по замкнутому маршруту 13,47 км радиоуправляемой модели самолета с механическим двигателем, достигнутую К. Адкока (Великобритания) 13 февраля 1960 года. Рекорд установлен впервые.

16 рекордов Анны Самосадовой

Имя серпуховской планеристки мастера спорта Анны Самосадовой стало широко известно с 1950 г. Именно тогда, на XVI Всесоюзных планерных соревнованиях, проводившихся впервые после войны, она установила свой первый всесоюзный женский рекорд в полете на одноместном планере [А-9] в заранее намеченный пункт с возвращением к месту старта. Тогда она пролетела в оба конца 145 км.

С тех пор Самосадова установила еще 15 самых разнообразных рекордов — всесоюзных и мировых, на одноместных и многоместных планерах, в скоростных полетах и полетах в заранее намеченный пункт.

20 июля 1951 г. Анна Самосадова вылетела из Серпухова на планере А-9 в заранее намеченный пункт. Этим пунктом был Тамбов. Планеристка преодолела 364,035 км, установив сразу два женских рекорда — всесоюзный и мировой.

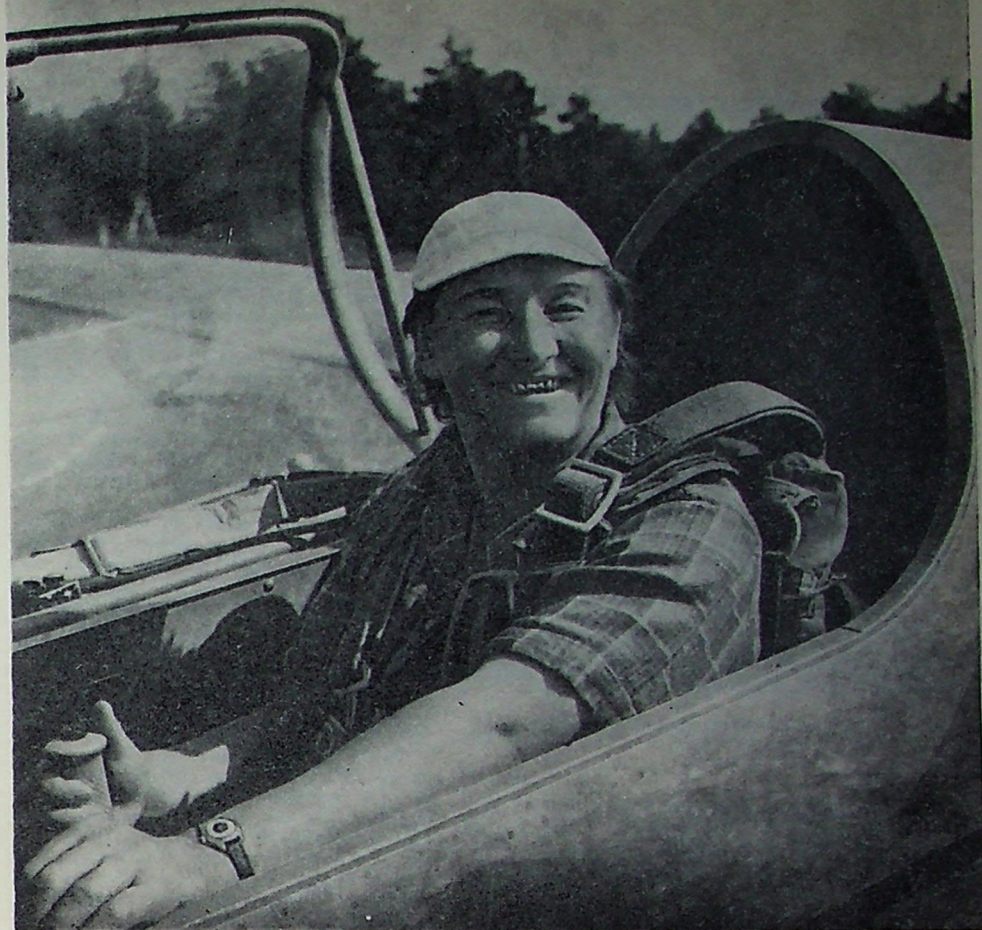
Затем она взялась за скоростные полеты. Первый из них был выполнен по 100-километровому треугольному маршруту 30 июля 1952 г. Самосадова летела на многоместном планере и достигла средней скорости 64,285 км/час. В этом полете было установлено сразу три рекорда: женский и мужской всесоюзные и женский мировой.

После этого Самосадова снова перешла к скоростным полетам на одноместном планере. Она выполнила четыре полета по 100-километровому треугольному маршруту, постепенно наращивая их скорость. 5 августа 1952 г. она прошла дистанцию со средней скоростью 53,665 км/час. Это были всесоюзный и мировой рекорды. 10 июня 1957 г. дистанция была пройдена со скоростью 58,62 км/час, но на этот раз рекорд был только всесоюзным. 23 мая 1959 г. скорость удалось повысить до 64,116 км/час, также установив новый всесоюзный рекорд. А 27 июня этого года, полетев на новом замечательном парителе А-15, Самосадова развила скорость до 87 км/час, установив новые всесоюзный и мировой рекорды.

Самосадова совершила также две удачные попытки в рекордных полетах на одноместном планере по 200-километровому треугольному маршруту. 30 апреля 1958 г. она развила среднюю скорость 50,228 км/час, установив всесоюзный рекорд. А когда 15 июля этого года она полетела на планере А-15, то скорость возросла до 70 км/час. Снова всесоюзный и мировой рекорды!

И, наконец, у Самосадовой есть еще один рекорд — в полете на многоместном планере в заранее намеченный пункт с возвращением на старт. Этот полет талантливая планеристка совершила 14 июня 1960 г., вписав в таблицу всесоюзных рекордов «104 км» вместо стоявшего там прежде ноля.

Таким образом, А. П. Самосадова установила 16 рекордов: 11 всесоюзных и 5 мировых.



На снимке: А. Самосадова.



В авиационной спортивной комиссии

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

По планерному спорту

Скорость полета 111,388 км/час по замкнутому 100-километровому маршруту, достигнутую мастером спорта М. Беретиниковым (Днепропетровск) 6 мая 1960 г. на одноместном планере А-15. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Б. Старостину, превышен на 29,236 км/час. Скорость полета 72,413 км/час по замкнутому 200-километровому маршруту, достигнутую заслуженным мастером спорта В. Ефименко (Киев) 8 мая 1960 г. на одноместном планере А-15. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший А. Теплых, превышен на 5,413 км/час.

Выигрыш высоты 2380 м, достигнутый спортсменом 1-го разряда К. Коноваловым (Ярославль) 30 мая 1960 г. на двухместном планере «Вланик». Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Жилину, превышен на 90 м.

Выигрыш высоты 2280 м для женщин, достигнутый мастером спорта Л. Вган (Москва) 1 июня 1960 г. на двухместном планере «Вланик». Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший ей же, превышен на 290 м.

Выигрыш высоты 2540 м, достигнутый спортсменом 1-го разряда Я. Рейзнером (Кировоград) 2 июня 1960 г. на двухместном планере «Вланик». Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший К. Коновалову, превышен на 160 м.

Скорость полета 64,983 км/час по замкнутому 300-километровому маршруту, достигнутую заслуженным мастером спорта В. Ефименко (Киев) 18 июня 1960 г. на одноместном планере А-15. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший М. Веретенникову, превышен на 11,634 км/час.

По парашютному спорту

Ночной одиночный высотный прыжок с немедленным раскрытием парашюта с высоты 12 974 м, совершенный мастером спорта П. Долговым (Москва) 3 июня 1960 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Е. Владимировой, превышен на 2604 м.

Дневной одиночный высотный прыжок с немедленным раскрытием парашюта с высоты 14 835 м, совершенный мастером спорта П. Долговым (Москва) 7 июня 1960 г. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Романюку, превышен на 1435 м.

По вертолетному спорту

Высоту полета 7465 м с грузом 1 т, достигнутую мастером спорта Г. Алферовым (Москва) 26 марта 1960 г. на вертолете Ми-4 (вертолеты весом более 3000 кг с людьми двигаются). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Виницкому, превышен на 1417 м.

Дальность полета по прямой 344,608 км, достигнутую спортсменкой 3-го разряда С. Котовой (Москва) 23 марта 1960 г. на вертолете Ми-1 по группе женщин.



Спортивный парашют «ПТ-1-2»

**Спортивные
ПРЕДЛАГАЮТ**

НОВЫЙ СПОРТИВНЫЙ ПАРАШЮТ

С. КИСЕЛЕВ,
мастер спорта

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ основным типом спортивного парашюта является Т-2. Выполненный по однощелевой схеме, этот парашют хорошо зарекомендовал себя и пользуется широкой популярностью у наших спортсменов.

Однако, в силу недостатков однощелевой конструкции, Т-2 обладает и отрицательными качествами. К их числу относятся: неустойчивость при выполнении разворотов куполом; большой радиус разворота; занос при развороте и раскачивание, вызываемое вращением купола; недостаточно энергичное вращение (порядка 9—10 сек. при развороте на 360 градусов); плохая управляемость при натяжении передних лямок купола; торможение при опускании задних лямок парашюта происходит с относительно большим запаздыванием, порядка четырех секунд, и не очень эффективно.

Все эти недостатки затрудняют приземление точно в цель. Кроме того, парашюты однощелевой схемы не имеют устройства для закрывания щели и

при перехлестывании, как правило, происходит сильное вращение, что приводит к созданию весьма опасной обстановки. Причина подобного явления заключается в конструктивном несовершенстве чехлов купола парашюта, нарушении требований к тщательности его укладки и невыдерживании пилотом оптимальной скорости, способствующей лучшему раскрытию купола. Это относится к прыжкам со стягиванием чехла купола веревкой.

Для создания парашюта, отвечающего современным требованиям, целесообразнее применить двухщелевую схему купола. Что это дает? Большую скорость горизонтального перемещения, большую скорость углового вращения, устранение «заноса» купола при разворотах.

Предложенный парашют выполнен по двухщелевой схеме с учетом требований, предъявляемых к спортивным системам.

Купол парашюта — круглой формы, состоит из 28 полотнищ, каждое из них имеет четыре клина, полюсное отверстие, усиленные нижнюю и верхнюю кромки, 14 шнуров, которые образуют стропы. Они проходят через весь купол в радиальных швах.

Чтобы парашют имел большую скорость горизонтального перемещения, в куполе сделаны две щели Г-образной формы. При наполненном куполе щели «спрямляются» и из-под купола выйдут две воздушные струи, почти параллельные друг другу. За счет реакции этих струй купол перемещается относительно воздушной среды со скоростью 3,5—4,0 м/сек.

Щели исполняются и для вращения парашюта вокруг собственной оси. Как видно на рис. 1, они расположены между 24-й—26-й и между 3-й—5-й стропами. Площадь купола, ограниченную щелями (у нас она обозначена *abcdef*), назовем «площадью опоры». Размеры щелей показаны на рисунке. Управляющие стропы с клевантами (бобышками) присоединяются к стропам № 24 и 5. Длина управляющих строп равна 1300 мм. Большая «площадь опоры» позволяет иметь хорошую маневренность по скорости.

Уменьшение скорости горизонтального перемещения происходит при опускании задней кромки купола. Давле-

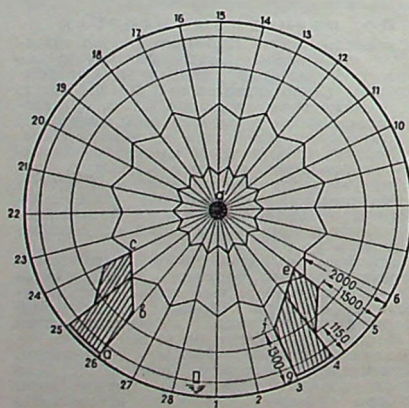


Рис. 1. Купол парашюта в плане.

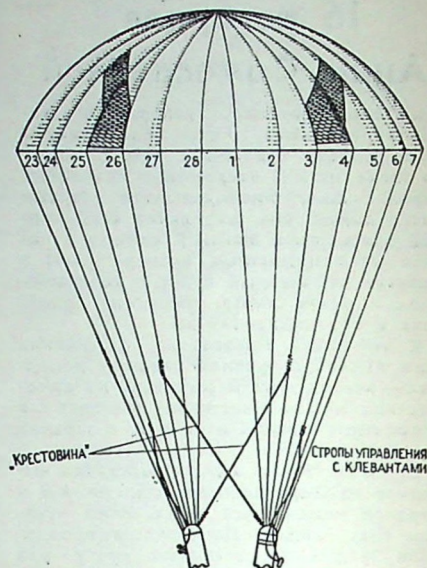


Рис. 2. Схема присоединения «крестовины».

ние под куполом увеличивается за счет роста выхода воздуха из-под передней кромки парашюта, поскольку задняя кромка опущена. Опуская заднюю кромку купола, можно полностью компенсировать эффект перемещения от щелей и создать перемещение в направлении «назад» со скоростью до 2 м/сек.

При натяжении передних лямок парашют приобретает дополнительную скорость в направлении «вперед», при этом скорость снижения парашюта увеличивается незначительно за счет увеличения выхода воздуха из щелей.

Управление передними ляшками дает быстрый разворот от правой лямки влево и от левой передней лямки вправо. От задних лямок парашют разворачивается неэффективно. Для увеличения эффекта применено простое приспособление, состоящее из двух строп длиной 2 м каждая, присоединенных следующим образом: стропа № 26 с помощью дополнительной стропки соединяется с полукольцом правой задней лямки, а стропа № 3 — с полукольцом левой задней лямки. С помощью такой «крестовины», при натяжении одной из задних лямок, перекашивается внутренняя сторона разноименной щели, и парашют разворачивается в сторону натянутой лямки. Схема присоединения «крестовины» показана на рис. 2.

При заходе на цель в прыжке на точность приземления желательно иметь возможность произвести доворот натяжением передних лямок. Это бывает особенно необходимо при недоходе, когда спортсмен увеличивает скорость горизонтального перемещения, натягивая передние лямки и одновременно удерживая направление на цель.

Наиболее удобно это делать таким образом, чтобы парашют от натяжения передней левой лямки разворачивался влево, и от правой лямки — вправо. Для этого передние лямки парашюта соединяются короткими дополнительными стропами со стропами купо-

ла, ограничивающими щели. Левая лямка со стропой № 25, а правая — со стропой — 4. Стало быть, при натяжении, например, правой передней лямки перекашивается левая щель, и парашют начинает вращаться вправо. Это создает значительное удобство в управлении парашютом и улучшает условия визирования при заходе на цель.

Чехол купола отличается от чехла Т-2 тем, что он заужен на 100—120 мм и выполнен из капроновой ткани. В узком чехле купол при раскрытии не проваливается и не сбивается в ком. Применение вытяжного шарового парашютика исключает возможность зацепления его и значительно уменьшает вероятность «затенения».

Несколько слов о технических данных нового парашюта, полученных на государственных испытаниях: скорость снижения у земли — 5,2 м/сек при весе парашютиста с парашютом 100 кг; скорость горизонтального перемещения — 3,5 м/сек; один оборот вокруг своей оси парашют совершает за 5—7 сек., против 9—10 сек. у парашюта Т-2; скорость вращения от натяжения одной задней лямки несколько меньше

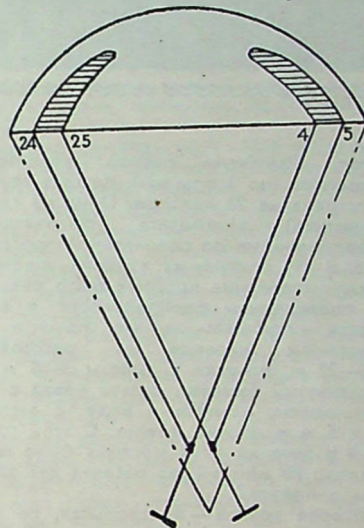
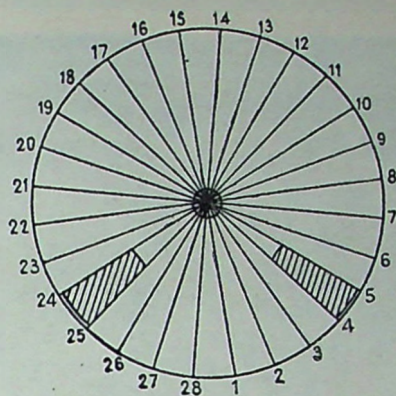


Рис. 3. Схема двухщелевого парашюта «ПТ-1-2».

6—8 сек. на полный оборот; развороты выполняются практически без «заноса», почти на одном месте, и без заметного раскачивания. Парашют реагирует на органы управления. Например, при натяжении любой лямки он начинает двигаться в ту же сторону сразу за ее натяжением. При одновременном натяжении передней и задней лямки (боковых) парашют перемещается в сторону натянутых лямки с одновременным разворотом в ту же сторону.

Следует отметить, что наилучший эффект торможения от задних лямки может быть достигнут при натяжении всего на 20—25 см. Учитывая реакцию парашюта к действиям органами управления, от спортсмена требуется исключительная внимательность и способность быстро оценивать свое положение относительно цели.

На рис. 3 представлена возможная схема двухщелевого парашюта — модификации ПТ-1-2. За счет увеличения площади опоры может быть достигнута лучшая маневренность по скорости. Применение прямых коротких щелей при одновременном управлении ими даст большую скорость разворотов.

ВОСПИТАНИЕ

С КАЖДЫМ ГОДОМ парашютный спорт в СССР становится все более массовым. Ряды советских парашютистов пополняются новыми отрядами молодых энтузиастов — любителей этого замечательного вида спорта.

Парашютизм — один из наиболее увлекательных видов спорта, способствующих развитию всех лучших качеств, свойственных советскому спортсмену, — отваги, силы, выносливости, решительности, беззаветной преданности социалистической Родине.

Вместе с тем это достаточно сложный вид технического спорта.

Многочисленные исследования показали, что перед прыжком у парашютистов наблюдается некоторое нервное напряжение, которое более ярко проявляется у лиц, совершающих прыжки впервые. Обычно такое состояние наступает еще задолго до прыжка, когда новичку сообщили день его совершения. Оно нарастает по мере приближения прыжка.

Очень хорошо охарактеризовал состояние парашютиста при выполнении парашютных прыжков заслуженный мастер спорта В. Г. Романюк, который пишет: «В каждом человеке живет инстинктивный страх перед «пустотой», перед падением. Этот страх может испытывать не только «перворазник»*.

Усилием воли парашютист должен преодолеть этот страх и отделиться от самолета. Но задача волевого усилия не ограничивается только этой целевой

ВОЛЕВЫХ КАЧЕСТВ

установкой. Дальнейшие действия спортсмена после раскрытия парашюта: ориентирование, управление куполом, разворот по ветру, соблюдение техники приземления — все это также потребует от парашютиста проявления воли, хладнокровия и полного самообладания. Нередки случаи, когда «перворазник», отлично усвоивший и уверенно выполняющий различные действия и приемы при наземной подготовке, теряет и допускает грубые ошибки в воздухе.

В. Г. Романюк говорит: «Психологически не подготовленного к прыжку «перворазника» боязнь «пустоты» может заставить преждевременно выдернуть кольцо вытяжного троса парашюта. А такая ошибка подчас влечет за собой весьма серьезные последствия»**.

** Там же.

* В. Г. Романюк, «Заметки парашютиста-испытателя». 1953 г., стр. 14.

В основе такого состояния, как правило, лежит неполноценная физическая подготовка парашютиста, отсутствие решительности и смелости. Мастер спорта Ю. Архангельский отмечает, что причиной различных происшествий в воздухе нередко является неудовлетворительная специальная, а также физическая подготовка парашютиста.

Хладнокровный, всесторонне развитый спортсмен, отлично знающий теорию и материальную часть парашюта, даже в самых трудных условиях всегда выполнит прыжок без каких бы то ни было происшествий, с высокой оценкой.

Проведенные нами наблюдения над значительной группой парашютистов, регулярно занимающихся различными видами спорта (бокс, легкая атлетика, гимнастика, тяжелая атлетика), показали, что степень нервного напряжения при совершении ими очередных прыжков с парашютом проявлялась в меньших величинах, нежели у лиц, не занимающихся другими видами спорта. Так, например, частота сердечных сокращений перед отделением от самолета (по средним данным) у разносторонних спортсменов была 122 в одну минуту, а у лиц, не занимающихся другими видами спорта, — 128. Кроме того, наблюдения за выполнившими прыжок спортсменами, с момента раскрытия парашюта и до приземления, показали, что действия парашютистов, занимавшихся различными видами спорта, были более четкими, уверенными и более правильными по сравнению с действиями лиц, занимающихся только парашютным спортом.

У ПАРАШЮТИСТА



Воины Советской Армии и авиационные спортсмены ДОСААФ — большие друзья. Одни в рядах Вооруженных Сил берегут спокойствие наших границ, другие, работая на производстве или занимаясь в учебном заведении, овладевают техническими видами спорта, закаляют себя физически. Авиационные спортсмены — частые гости в воинских частях и подразделениях. Одна из таких встреч запечатлена на нашем снимке. Солдаты и офицеры внимательно слушают мастера спорта СССР рекордсмену мира по парашютному спорту Лидию Олефирову. Спортсменка рассказала собравшимся о достижениях советских парашютистов на международной арене, о своих личных успехах и планах. Она призвала воинов шире развертывать спортивную работу в части.

Фото М. Нестеренко

Менее значительное нервное напряжение при совершении очередного прыжка с парашютом разносторонними спортсменами можно объяснить тем, что на занятиях по различным видам спорта (и особенно во время соревнований) они испытывают подобное же нервное напряжение (предстартовое состояние). По своему характеру оно аналогично нервно-психическому напряжению парашютистов перед выполнением ими парашютных прыжков, с той лишь разницей, что предстартовое состояние сопровождается более умеренными эмоциональными сдвигами.

Отсюда совершенно закономерен вывод, что парашютисту целесообразно

состав, имевшими равное количество прыжков (по 4 прыжка). Каждая группа состояла из 20 человек. Одна из групп (опытная) занималась физическими упражнениями по специальной программе. В эту программу входили упражнения, выполнение которых было связано с проявлением решительности и смелости — глубинно-длинные прыжки на песочном карьере на расстояние 15—20 м, прыжки с высоты 3—5 м на растянутый брезент, сальто назад с перекладины, прыжки в воду с высоты 3 и 5 м и многие другие. С этой группой в течение двух месяцев было проведено 20 занятий (из расчета два занятия в неделю).

Вторая группа — контрольная, не выполняла этих упражнений.

Приступая к опыту, мы обследовали обе группы при выполнении очередного прыжка с парашютом. Проверялось состояние сна у отдельных парашютистов как опытной, так и контрольной групп в ночь перед совершением парашютного прыжка и частота сердечных сокращений у парашютистов обеих групп перед отделением от самолета. Частота сердечных сокращений была приблизительно одинаковой у обеих групп: у опытной — 120 в минуту, у контрольной — 122 (по средним данным). Состояние сна определялось специальным прибором (актографом), который фиксировал колебание кроватной сетки (рис. 1).

После окончания опытного курса, во время которого опытная группа занималась указанными выше упражнениями, было проведено вторичное обследование обеих групп при совершении ими очередного прыжка с парашютом. Перерыв между прыжками у каждой группы был порядка трех месяцев.

В результате обследования выяснилось, что частота сердечных сокращений у контрольной группы несколько возросла и стала 126 в одну минуту (результат длительного перерыва). У опытной группы она уменьшилась до 112. Заметно изменилась и актограмма сна у парашютистов опытной группы (рис. 2).

Данные опыта позволяют сделать вывод о том, что систематические занятия различными физическими упражнениями, выполнение которых связано с проявлением решительности и смелости, способствуют воспитанию у парашютистов необходимых им волевых качеств. А это, в свою очередь, значительно способствует снижению нервного напряжения при выполнении прыжка с парашютом. Кроме того, занятия указанными выше упражнениями благоприятно влияют на сохранение спортивной формы парашютистов.

Советской стране нужны волевые, решительные, отважные спортсмены-парашютисты, у которых отличные знания материальной части парашюта и

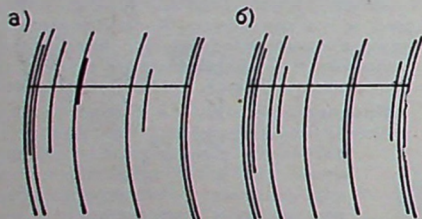


Рис. 1. Актограмма сна парашютистов контрольной (а) и опытной (б) групп в ночь перед выполнением ими прыжка с парашютом до начала опытного курса физической подготовки.

рекомендовать занятия такими видами спорта, которые связаны с максимальным нервно-психическим напряжением. Такими видами спорта являются прыжки на лыжных трамплинах, прыжки в воду, слалом, акробатика. Эти виды спорта вырабатывают у занимающихся решительность, смелость, быструю ориентацию — качества, которые весьма необходимы парашютисту.

«Нельзя воспитывать мужественного человека, — писал А. С. Макаренко, — если не поставить его в такие условия, когда бы он мог проявить мужество».

Нами были специально поставлены опыты над двумя группами парашюти-

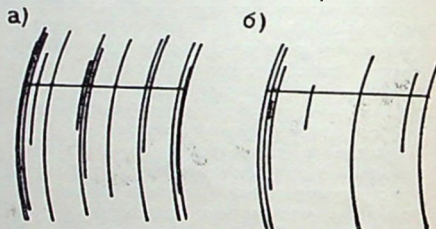


Рис. 2. Актограмма сна парашютистов контрольной (а) и опытной (б) групп в ночь перед выполнением ими прыжка с парашютом после 3-месячного перерыва в прыжках и 2-месячного курса физической подготовки парашютистов опытной группы.

техники парашютного прыжка сочетаются со смелостью и отвагой.

Поэтому каждый инструктор-парашютист должен помнить, что изучение теории прыжка с парашютом и воспитание у молодых спортсменов смелости и решительности путем использования различных средств физической подготовки — это два неразрывные стороны единого процесса. Готовить волевых спортсменов-парашютистов и воспитывать их в духе безграничной преданности социалистической Родине, Коммунистической партии — такова задача инструкторов парашютного спорта.

В. ЛОМОНОСОВ

* А. С. Макаренко. Избранные педагогические произведения. 1946 г., стр. 42.

ВПЕРЕДИ ОРЛОВЦЫ



В розыгрыше первенства на самолетных соревнованиях 6-й зоны РСФСР приняли участие команды Орла, Брянска, Курска, Рязани, Тамбова, Ульяновска и Ростова-на-Дону. Звание чемпиона зоны оспаривали 28 спортсменов, в том числе одна женщина.

В результате розыгрыша двух упражнений — полет по маршруту и комплексный пилотаж — на первое место вышла команда Орла в составе Ю. Косарева, Л. Шелагина, В. Почернина и В. Лепешкина (1640 очков). Второе место заняли брянские спортсмены — А. Федоренко, С. Емельянов, И. Власов и М. Хазанова (1568,5 очка). Третьими оказались представители Рязани — Ю. Повельев, П. Голиков, А. Александров и И. Холодов, набравшие 1547,5 очка.

В личном зачете победу одержал спортсмен первого разряда Орловского аэроклуба В. Почернин, набравший 440 очков. Он и стал чемпионом зоны. Второе место занял спортсмен первого разряда Рязанского аэроклуба А. Александров (435 очков). Мастер спорта из Орловского аэроклуба Л. Шелагин вышел на третье место (430 очков).

Участники соревнований спортсмены первого разряда Ю. Повельев, А. Александров, И. Сердюков, А. Федоренко, В. Почернин, Б. Орехов, а также выступавшие вне конкурса спортсмены первого разряда А. Дьяконов, А. Старцев, П. Укафы, В. Григорьев и В. Гавриленко выполнили нормы мастера спорта.

На снимке: чемпион зоны В. Почернин.

Фото В. Максюты

В ВОЗДУХЕ — МОДЕЛИ РАКЕТ

На короткодроме Бежицкого Дома пионеров и летном поле аэроклуба три дня соревновались строители «малой авиации» Брянской области. Отличились авиа-моделисты Бежицкого (г. Брянск) и Клинцовского домов пионеров.

Впервые запускались модели ракет. Лучших результатов добились кружковцы брянской 35-й средней школы. Школьники строят маленькие ракеты под руководством преподавателя В. Лушников.

г. ВАСИЛЬЕВ

г. Брянск.

ГОРДИТЕСЬ ВАШИМ СЫНОМ!

По следам героя

«Дорогая редакция! В журнале «Крылья Родины» № 10 за 1959 г. была опубликована статья генерал-полковника авиации С. Рыбальченко «Враг сброшен в море». В этой статье описываются подвиги наших летчиков во время обороны Ленинграда и освобождения Прибалтики, упоминаются имена моего сына, старшего лейтенанта Григория Нестеровича Бондаренко и офицеров части, в которой он служил, — Героев Советского Союза Кованева и Кузьменко. Как мать Григория Бондаренко я хотела бы подробно узнать об обстоятельствах гибели моего сына.

Мой адрес: Сталинская область, Ново-Горловка, 9, ул. Герцена, дом 5, квартира 10. Бондаренко Анна Петровна.

Получив это письмо, редакция обратилась вначале к автору статьи, а затем в архив Министерства Обороны СССР.

Бывший командующий 13-й Воздушной армией генерал-полковник авиации С. Рыбальченко сообщил, что «...старший лейтенант Бондаренко воевал в составе 1-й эскадрильи гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Командовал эскадрилей и поныне здравствующий Герой Советского Союза Кованев Иван Федорович. Летал Григорий Бондаренко со штурманом Дьячковым и стрелком-радистом Сtribань. Экипаж погиб примерно в октябре — ноябре 1944 года. Место гибели не известно...».

Изучив документы, связанные с боевой деятельностью Г. Бондаренко, сотрудник архива майор И. М. Дергунов написал ответ матери летчика. Приводим его полностью.

«Уважаемая Анна Петровна!

Знакомясь с архивными материалами 13 Воздушной Армии и бомбардировочного авиационного полка, мне удалось найти ряд сведений и о боевых делах Вашего сына, Григория Нестеровича Бондаренко. Вот как охарактеризованы его ратные подвиги в наградном листе 1944 года.

«Командир звена старший лейтенант Бондаренко при выполнении боевых заданий по бомбардированию артиллерийских батарей противника, обстреливавших город Ленинград, железнодорожных эшелонов на станциях Красногвардейск, Тосно и артиллерийских группировок противника в районе Келколово, Синяино, Мустолово показал образцы мужества, отваги, смелости и решительности в достижении поставленных задач».

Высокая оценка! О многом говорят эти скупые слова. Бомбардировщик, ведомый Григорием Нестеровичем, в любую погоду точно выходил к цели и под ураганным зенитным огнем громил врага. В те грозные дни ленинградцы явственно ощущали результаты каждого вылета советских самолетов. Ослабевали варварские обстрелы, многие старики, женщины, дети обязаны жизнью нашим летчикам, среди которых был и Ваш сын.

Только с 14 по 27 января 1944 года экипаж Григория Нестеровича совершил

26 боевых вылетов. 25 января, действуя в сложных метеорологических условиях, он прорвался сквозь заградительный огонь противника и нанес точный удар по вражеской автоколонне. На дороге осталось около ста искореженных автомашин. А на следующий день этот славный экипаж на станции Гатчина-Товарная уничтожил склад горючего и несколько вагонов с живой силой и техникой врага.

В аттестации говорится, что «старший лейтенант Бондаренко имеет опыт девяти успешных воздушных боев с группами истребителей противника. В бою он смел, решителен, мужественно и героически, с дерзостью и умением отбивал атаки и наносил противнику большой урон». Далее в аттестации указывается, что офицер Бондаренко был также умелым разведчиком-фотографом. «В апреле 1944 года при разведке железнодорожного узла Тарту он фотографированием установил наличие здесь 7 эшелонов противника. За отличное выполнение этого задания и ряд предыдущих боевых разведок получил благодарность от командира дивизии». Сфотографированные эшелоны были затем подвергнуты уничтожающим бомбардировкам.

Григорий Нестерович Бондаренко был награжден двумя орденами «Красного Знамени», орденом «Красной Звезды» и медалями.

Последний, сто пятидесятый, вылет он совершил 20 октября 1944 года. Стоял холодный, осенний день, низко над землей плыли свинцовые тучи. О том, что случилось в тот день, говорят скупые строки политдонесения.

«20 октября не возвратился с боевого задания самолет старшего лейтенанта Бондаренко (штурман — старший лейтенант Дьячков и стрелок-радист старший сержант Сtribань). Предположительно самолет сбит зенитной артиллерией противника».

Незачем беречь старые раны, но война есть война. И вот я пишу Вам это письмо. Трудно, Анна Петровна, найти слова утешения.

Вы должны гордиться сыном. Помните: герои не умирают. Память о них сохраняется в народе вечно.

С глубоким уважением

майор И. ДЕРГУНОВ.



Идут последние приготовления к предстоящим прыжкам с парашютом.



Ангел Доинский приземлился удачно. Об этом говорит и улыбка на его лице.



Обладатель «Кубка Адриатики» Кирилл Воденичаров.

У НАШИХ
ДРУЗЕЙ

УСПЕХИ БОЛГАРСКИХ ПАРАШЮТИСТОВ

Август КАБАКЧИЕВ,

генерал-лейтенант, заместитель министра народной обороны, председатель совета Центрального аэроклуба Болгарии

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ в Народной Республике Болгарии зародился в 1946 году в Народном союзе воздушного спорта — в подлинно народной организации, созданной после освобождения страны от фашизма. Первыми совершили прыжки с парашютом 17 юношей и 4 девушки. Они и стали пламенными патриотами и агитаторами спорта смелых.

Шли годы, росло число парашютистов, их мастерство. Большие успехи в международных соревнованиях, в установлении мировых рекордов поставили наших парашютистов в ряд сильнейших. Мы обогнали такие страны, как США, Франция, Югославия и другие. Всеми своими успехами авиационный спорт обязан постоянному вниманию Болгарской коммунистической партии и Народного правительства, а также богатому опыту советских парашютистов, который мы широко используем.

Первоначально обучение велось по немецкой системе, насыщенной наземной гимнастикой. Прыжки производились с 300 м с одним парашютом. Только в 1951 году были сделаны попытки ввести советскую систему обучения. Немного времени потребовалось, чтобы убедиться в преимуществах советской парашютной школы. Забота о человеке стала неотъемлемой частью обучения: ввели запасной парашют, увеличили высоту прыжков, начали пользоваться автоматами «ПАС-1» и «КАП-3».

Все это сыграло решающее значение в развитии парашютного спорта. Причем параллельно с его популяризацией начала развиваться и экспериментальная деятельность. И здесь болгарские парашютисты учились на опыте советских товарищей. По их примеру они начали прыжки с виража, с штопора, спирали, с малых и больших высот, с задержкой раскрытия парашюта, днем и ночью, на суше и на воде.

Особенно много усилий потребовало овладение свободным падением. Долгое время сокровенной мечтой были прыжки с большой высоты. В 1955 году группа спортсменов, в том числе Васил Ганчев, Киро Захариев, Ангел Доинский, Кирилл Воденичаров, начала заниматься одиночными и групповыми прыжками с задержкой раскрытия парашюта.

Замечательным результатом усилий парашютистов явился рекордный прыжок Стефана Калапчиева. 14 мая 1958 года он поднялся в стратосферу и на высоте 13 350 м над уровнем моря (13 150 м над уровнем аэродрома) отделился от самолета. С большой скоростью Калапчиев устремился к земле. В 500 с небольшим метрах от нее парашют раскрылся, и свободное падение смельчака, прошедшего 12 600 м без парашюта, прекратилось. Так был установлен рекорд республики.

Сначала в Болгарии считали, что парашютом управлять нельзя. При прыжках категорически запрещалось трогать парашют. Спортсмены фактически находились в плену воздушных течений, которые часто относили их на постройки, деревья. Только в 1952 году, по опыту советских парашютистов, наши спортсмены начали управлять парашютом, делать расчет в прыжках.

В 1953 году болгарские парашютисты впервые участвовали в международных состязаниях — в трехсторонней встрече между Советским Союзом, Чехословакией и Болгарией, происходившей в Остраве.

Советские спортсмены прыгали с цветными круглыми спортивными парашютами, обладающими отличной маневренностью. У чехословацких парашютистов имелись квадратные парашюты хорошего качества. Наши парашюты были трудноуправляемые и имели большую скорость снижения. Увидев это, советские спортсмены предложили хозяевам аэродрома парашюты «ПД-47». Это благоприятно отразилось на результатах. Петр Парапунов, прыгая с парашютом



Прыжки окончены. Мария Велчева собрала парашют и скоро займется его укладкой.



Всего несколько секунд назад Юлия Ангелова опустилась на землю. В этот момент она и попала в объектив фотоаппарата.

«ПД-47», занял первое место на точность приземления с высоты 1000 м. После напряженной борьбы болгарской команде удалось занять второе место (первое завоевали советские спортсмены).

Два года спустя, когда в Болгарии проходили международные состязания между СССР, Чехословакией, Венгрией, Румынией, Польшей, Китаем и Болгарией, наша команда вышла на третье место и заняла два первых места по отдельным упражнениям (Георгий Гылыбов — в прыжках на точность приземления с высоты 600 м и Киро Захариев — в прыжке с высоты 2200 м).

К новому испытанию — третьему чемпионату мира, который состоялся в Москве в 1956 году, болгарские парашютисты готовились серьезно и тщательно. Они применили идею парашюта с вырезным сектором — Т-2, изложенную в журнале «Крылья Родины». В течение месяца мастера спорта Сергей Митин тренировал наших парашютистов, что сыграло огромную роль.

В Москве команда заняла третье место среди мужчин и женщин. Юлия Ангелова и Пенка Недялкова стали мировыми чемпионками в групповых прыжках на точность приземления с высоты 1000 м. Болгарские спортсмены выиграли три кубка, две золотые, четыре серебряные и одну бронзовую медали. За ними утвердилась слава хороших спортсменов.

На четвертом чемпионате мира в Братиславе (Чехословакия) они снова продемонстрировали свой высокий класс. Команда заняла третье место среди мужчин и женщин. В индивидуальном зачете Мария Велчева вышла на третье место, а Кирилл Воденичаров стал чемпионом мира в прыжках на точность приземления с высоты 1000 м.

Блестящих успехов добились болгарские парашютисты в состязаниях на «Кубок Адриатики» в Югославии. В 1957 году они завоевали три золотые, две серебряные и три бронзовые медали, а в прошлом году выиграли самое большое количество медалей — 9 из 24 (3 золотые, две серебряные и четыре бронзовые); кроме того, Кирилл Воденичаров стал обладателем «Кубка Адриатики».

Болгарские парашютисты смело штурмуют мировые рекорды. Осенью 1956 года меньше чем за неделю было завоевано 8 мировых рекордов. Годом позднее Ангел Доинский и Эманил Георгиев прибавили два новых мировых рекорда — в ночных прыжках на точность приземления с высоты 1000 и 1500 м.

Замечательную победу одержал Стефан Калапчиев, который совершил дневной прыжок с высоты 13 738 м. Затем Калапчиев снова поднялся в стратосферу и установил новый мировой рекорд в ночном высотном прыжке, показав результат 12 023 м. Его товарищи улучшили мировые достижения в групповом ночном прыжке (10 249 м) и групповом дневном прыжке (11 573 м).

Последние три поправки в таблицу мировых рекордов наши парашютисты внесли в этом году накануне дня солидарности трудящихся всего мира — Первого мая.

Болгарские парашютисты гордятся тем, что являются учениками советских парашютистов. От всей души мы говорим большое товарищеское спасибо нашим советским друзьям!

СОРЕВНОВАНИЯ

Венгерские спортсмены — строители кордовых моделей — добились значительных успехов. Возросшее мастерство они показали на соревнованиях, предшествовавших чемпионату мира по кордовым моделям.

На фотоснимках — победители спортивной встречи. Среди участников, запускавших кордовые скоростные модели с поршневыми двигателями, отличились: Бек Режё — 215 км/час, Тот Имре — 215 км/час, Крижма Дьюла — 210 км/час (снимок слева внизу).

По гоночным моделям (снимок справа вверху) победу одержали: Азор Ласло, Кун Ежэф, Фридеш Эчнё, Бек Режё, Шимон Дьюла, Келен Рудольф.

Соревнования выявили и наших лучших пилотажников (снимок справа внизу, первый ряд). Это — Ердэг Ласло, доктор Эгервари Геза и Масник Габор. Особенно радует выступление молодого спортсмена Масника Габора, который в упорной борьбе завоевал право участия в мировом чемпионате.

ШАРОШИ ДЬЮЛА

г. Будапешт.

ВЕНГЕРСКИХ



АВИАМОДЕЛИСТОВ



Самолеты уходят в ночь...

В МИРНЫЕ ГОДЫ

М. ЧЕЧНЕВА,
Герой Советского Союза

НА ДРУГОЙ ДЕНЬ после капитуляции Германии в полку состоялся митинг, посвященный окончанию войны. Вскоре наш полк перевели в курортное местечко Альт-Резе. Чудесное озеро, водная станция, большой тенистый сад — все здесь располагало к отдыху и мы предавались ему. В июле вылетели в Москву для подготовки к первому послевоенному авиационному параду. Так завершилась летопись 46-го гвардейского Таманского авиационного ордена Красного Знамени и ордена Суворова III степени женского полка.

В Альт-Резе нас вновь посетил Маршал Советского Союза К. Рокоссовский. Вместе с нами он отпраздновал трехлетие пребывания полка на фронте. 9 октября 1945 года, в третью годовщину со дня начала формирования женских авиационных частей, было проведено последнее партийное собрание. Мы подытожили свою боевую работу. Летчицы полка совершили свыше 23 тысяч боевых вылетов, сбросили на врага почти 3 миллиона килограммов бомб. В результате, по далеко не полному данным, было уничтожено и повреждено 17 крупных переправ, 9 железнодорожных эшелонов, взорвано 26 складов с боеприпасами и горючим, разбито 176 автомашин, подавлено 86 огневых точек, вызвано 811 очагов пожара, отмечено более тысячи взрывов большой силы.

Начав войну совсем молодыми, мы вышли из нее возмужавшими, зрелыми людьми. Полк стал почти сплошь коммунистическим. Партийная организация выросла на 180 человек. Орденов и медалей удостоился весь личный состав полка, а 23 отважнейшим присвоили высокое звание Героя Советского Союза.

В ноябре полк был расформирован. С грустью расставались мы друг с другом. Война связала нас крепчайшими узами. Все эти годы мы жили как одна семья, радости и горести делили пополам. И потому как-то не укладывалось в сознании, что отныне для каждой из нас откроются в жизни свои, новые дороги.

Что ж, так оно и должно быть. Мы сами насмерть дрались за то, чтобы мир восторжествовал на земле, чтобы советские люди вернулись к созидательному труду. И все-таки не давала покоя мысль, что нет больше 46-го гвардейского ночного бомбардировочного, что ушли в историю искромсанные лезвиями прожекторов ночи. Надолго ли? Нам хотелось, чтобы навсегда. Расставаясь, мы дали клятву не забывать боевое прошлое, нашу фронтовую дружбу. И словом своим мы дорожим.

После расформирования полка я вернулась в Центральный аэроклуб имени В. П. Чкалова.

Окончание. Начало см. № 3, 4, 5, 6, 7 и 8 журнала.

В июльский день 1948 года, когда я знакомилась с клубным аэродромом, здесь шла тренировка перед воздушным парадом. В небо поднялась пятерка спортивных самолетов, управляемых летчицами. Исключительно четко выполняли они фигуры высшего пилотажа. Вот машины пошли на посадку. У головного самолета откинулся стеклянный колпак, летчица шагнула на плоскость. Я взглядела и узнала Маргариту Раценскую.

— Маргарита Карловна!

— Чечнева, — не то вопросительно, не то утвердительно произнесла Раценская. — Какими судьбами?

— К вам на работу.

Пока мы говорили, подошли другие летчицы из группы Раценской. Их я не знала прежде. Маргарита Карловна познакомила меня с Анной Бодрягиной, Зоей Постниковой, Марией Дриго и Анной Шмельковой.

— Ну, что ж, — сказала одна из них, — в нашем полку при- было. Будем летать вместе.

Так началась моя послевоенная работа. Опыт фронтовой авиации пошел впрок, но мне пришлось вновь осваивать технику высшего пилотажа, переучиваться на новых типах самолетов. Дело пошло, и через год мне поручили возглавить женскую пилотажную группу на воздушном параде в Тушине.

Разумеется, спорт не спорт, если ты не стремишься к большим достижениям. Мне очень хотелось испытать себя, и я поделилась своими мыслями с нашим командиром — видным летчиком-спортсменом Яковом Даниловичем Форостенко. Он поддержал это стремление и вскоре стал готовить меня и Анну Бодрягину к установлению рекордов на самолете Як-18.

Мне предстояло добиться рекорда скорости на замкнутом 500-километровом треугольнике: Москва—Вязьма—Серпухов—Москва.

В день полета погода была пасмурная, моросил дождь. Спортивный комиссар вручил бортовой журнал, Яков Данилович дал последние наставления. Закрыв фонарь кабины, запустила мотор, и самолет побежал по земле. Пройдена первая контрольная точка. Под крылом Вязьма. В небе разрываются белые ракеты — сигнал о том, что полет зафиксирован. Два раза покачиваю плоскостями и беру курс к Серпухову. Высота полета 200—300 метров. Дует боковой ветер. Это плохо. Но отклониться с маршрута нельзя. Стороны треугольника по условиям программы должны быть строго «вычерчены» самолетом. Скоростной полет на низкой высоте, которая иногда доходила до 150 метров, сильно затруднял ориентировку. Но ведь, именно выдерживая такую высоту, можно добиться, чтобы мотор работал на максимальной мощности.

Через два часа после старта подошла к Тушину. Установлен ли рекорд? Это могло выясниться лишь после обработки показаний барографа. А тем временем стартовала и Анна Бодрягина. На 100-километровом участке она показала скорость 264 км в час. Эти рекорды вскоре были зарегистрированы как мировые.

Шло время. Я много летала сама, обучала молодежь. В клубе выросло немало способных летчиц, таких как Люся Бган, Мира Хазанова, Нина Сатина, Валя Ковалевская, Лидия Лебеде, Антонина Ламзина и другие. Некоторые из них ле-



Традиционная встреча однополчан в сквере у Большого театра 2 мая 1959 года.



Заслуженный мастер спорта
Яков Форостенко.



Заслуженный мастер спорта
Анна Бодрягина.



Серафима Амосова.



Инженер-подполковник
Екатерина Тимченко.

тали в моей пилотажной группе, состоявшей вначале из пяти, а затем из семи и девяти машин.

Летом 1953 года Яков Данилович Форостенко начал готовить меня к рекорду высоты на спортивном самолете Як-11. У меня был немалый опыт ночных и слепых полетов, однако на большую высоту я не поднималась. Начались упорные тренировки в барометрической камере. Я систематически изучала метеобюллетени, шлифовала свои штурманские знания, занималась физической подготовкой. Много помогали мне летчик Николай Голованов, инженеры Н. Алимов и М. Голомазов.

...Опробован мотор, проверены заправка самолета, приборы, кислородное оборудование. На самолете установлен барограф. Старт дан. До 3000 метров поднимаюсь со скоростью в 240 км в час, затем через каждую тысячу метров уменьшаю скорость на десять километров. О ходе полета регулярно извещаю по радио. На высоте 5000 м температура воздуха понизилась до -30° . Самолет покрылся тонкой пленкой льда. Внимательно слежу за температурой масла и головок цилиндров, стараюсь выдерживать нормальный режим работы двигателя, не переохлаждать его. Пришлось закрыть жалюзи капота, лобовые створки. Як-11 уверенно ползет вверх.

Вот она — эта таинственная, влекущая к себе голубая высь. Стрелка высотомера перешагнула за заветный рубеж — семь тысяч метров. После нескольких минут подъема начинаю снижение.

Все более четкими становятся земные ориентиры — зеленое поле аэродрома, характерные изгибы Москвы-реки, высотное здание Московского университета. Через 1 час 20 минут колеса Як-11 коснулись земли. Вскоре стало известно, что прежний рекорд, установленный в 1937 году для данного класса спортивных самолетов, превышен на тысячу с лишним метров.

Спортивная авиация захватывала, увлекала. Как в былую пору юности, подчас не хватало времени на сон и отдых. Но все чаще стало пошаливать здоровье. С каждым разом на врачебно-летной комиссии меня задерживали дольше обычного и, наконец, в конце 1956 года вынесли «приговор» — запретили продолжать летную службу.

Нелегко было это сознавать! Только успокаивало меня то, что я рассталась с авиацией одной из последних среди летчиц Таманского полка.

А как сложилась послевоенная жизнь моих боевых подруг? Где они? Что с ними? Прошло немало лет, но, говоря словами песни «И дружбе мы по-прежнему, по-старому верны». Мы встречаемся дважды в год — 2 мая и 8 ноября в Москве. Те, кто не может в эти дни приехать или прийти на встречу, непременно шлет восточку и поздравления под-

ругам. Адрес корреспонденций несколько необычен: «Москва, сквер Большого театра. Бывшим однополчанам 46-го гвардейского Таманского орденов Красного Знамени и Суворова III степени авиаполка ночных бомбардировщиков». Наши традиционные встречи всегда волнуют, приносят много радости. Узы дружбы, связавшие нас в суровую пору войны, становятся еще крепче.

Евдокия Давыдовна Бершанская — уже бабушка. У нее забот на семейном фронте хоть отбавляй, но это не мешает ей вести большую общественную работу в Комитете советских женщин. Нередко перед молодежью выступает Евдокия Яковлевна Рачкевич. По-прежнему мы называем ее «нашей мамочкой». Она иногда шутит: «Я самая многодетная мать на земле». Для нас Евдокия Яковлевна не только друг и товарищ, но и человек по-родственному близкий. Да, она мать в самом всеобъемлющем, благородном значении этого слова, и каждая из нас любит ее, как может дочь любить свою настоящую мать.

В прошлом заместитель командира полка по летной части, Серафима Амосова сейчас возглавляет партийную организацию на одном из московских предприятий. Начальник штаба Ирина Ракобольская стала преподавателем Московского Государственного университета. На педагогическом поприще трудится и Герой Советского Союза Евдокия Пасько, ведущая курс высшей математики в Московском Высшем техническом училище имени Баумана. Секретарь партбюро полка Мария Рунт, закончив Академию общественных наук при ЦК КПСС, получила степень кандидата филологических наук и сейчас на партийной работе. А наш комсомольский вожак Александра Хорошилова — ныне кандидат экономических наук и готовится к защите докторской диссертации. Рунт и Хорошилова живут в Куйбышеве.

Во всех краях родной страны трудятся крылатые подруги. Штурман Катя Доспанова после окончания Высшей партийной школы — в Казахстане, она первый секретарь ЦК комсомола республики. Приходят вести и из города Октябрьского от летчицы Клавдии Серебряковой. Нелегко пришлось ей после аварии самолета. Она около двух лет пролежала в гипсе. Из госпиталя вышла на костылях, руки почти не слушались. Клава не пала духом, упорно тренировала свой организм и вернулась в трудовой строй. Серебрякова получила высшее педагогическое образование и преподает в средней школе.

После войны чаще всего мне доводилось встречаться с Надеждой Тропаревской. Как и я, Надя долгое время работала в ДОСААФ, обучая молодежь парашютизму. Она и сама совершила много прыжков, не раз устанавливала всесоюзные рекорды. Ей присвоено звание заслуженного мастера спорта. Сейчас Тропаревская инженер на одном из московских заводов. И поныне служит в Советской Армии Екатерина Тим-

ченко — кандидат технических наук, преподаватель военной академии.

Старший техник эскадрильи Татьяна Алексеева, которая так любовно ухаживала за мной во время моей тяжелой болезни, работает в Херсонском аэропорту. В Одессе обосновалась Софья Озеркова — старший инженер полка. У нее трое детей и забот по семье ей хватает по горло. Старший техник эскадрильи Мария Щелканова трудится в Таллине, возглавляет отдел технического контроля завода.

Ну, а чем занимаются мои бывшие штурманы? Екатерина Рябова — научный сотрудник, доцент, кандидат физико-математических наук, читает лекции в полиграфическом институте. Саша Акимов — тоже кандидат наук. Она преподает в Московском авиационном институте. Татьяна Сумарокова стала журналисткой. Все они — москвички, и только мой первый штурман Ольга Ключева поселилась в Саратове, где окончила институт и работает инженером-экономистом на заводе.

Хотелось бы сказать теплые слова в адрес всех боевых товарищей. Но я не ставила перед собой такой задачи, а попыталась, используя личные воспоминания из истории нашего авиационного полка, поведать о славных, героических делах простых советских девушек. В сердце живет надежда, что труд этот хотя бы в какой-то мере поможет молодому читателю узнать о том, как в годину тяжелых испытаний сража-



Женская пилотажная группа, участвовавшая в авиационном параде в День Воздушного Флота 1953 года. Слева направо: Люция Бган, Вера Дубровина, Антонина Блинова, Мария Дриго, Анна Шмелькова и Марина Чечнева.

лись за любимую Родину в ту пору еще совсем юные советские патриотки. А таких у нас миллионы и миллионы.

Литературная запись Ю. НОВИКОВА

От редакции: воспоминания М. П. Чечневой, написанные для журнала «Крылья Родины», печатались в сокращенном виде. Полностью они будут опубликованы в книге, которая сейчас готовится к печати Военным издательством Министерства Обороны Союза ССР.

ТОВАРИЩЕСКИЕ ВСТРЕЧИ

Впервые в этом году проведены товарищеские встречи между тульскими и рязанскими спортсменами-планеристами, а также между тульскими, орловскими и брянскими спортсменами-летчиками.

На соревнованиях по планерному спорту разыгрывались три упражне-

ния — скоростной полет по 100-километровому треугольному маршруту; полет на достижение наибольшей дальности; на выигрыш высоты в комплексе со вторым упражнением. Встреча спортсменов проходила в острой борьбе и закончилась победой тульской команды. Особенно отличились командир планерного звена Л. Тихвинский и токарь В. Кузьмин. В личном первенстве по многоборью они заняли первые места. Третье место завоевал представитель Рязани В. Егошкин.

В ходе соревнований выполнили нормативы мастера спорта Л. Тихвинский и слесарь А. Филишин.

С успехом прошли товарищеские встречи трех городов (Тулы, Орла и Брянска) по самолетному спорту. В личном первенстве 1-е место занял тульский спортсмен комсомолец Л. Маслов, ставший затем чемпионом зоны, 2-е место поделили комсомольцы Мартынов (Тула) и М. Хазанова (Брянск).

Значительно больше, чем в прошлом году, было участников внутриклубных соревнований по парашютному спорту. Первые места заняли: по 1-му разряду спортсмен Чернышев, по 2-му — комсомолец Романов и по 3-му — комсомолец Морозов. Парашютное звено аэроклуба, возглавляемое комсомольцем И. Емельяновым, в ходе социалистического соревнования получило переходящее знамя аэроклуба.

Состоялись внутриклубные соревнова-

ния по самолетному и планерному спорту. В них приняли участие многие молодые спортсмены — комсомольцы.

Г. ЮШКИН,
заместитель начальника
аэроклуба по политчасти

г. Тула.

Высота

Сергей КАШИРИН

Жар-птицей пронеслась ракета.
Светомаяк вдали мигнул.
И сразу на стоянках где-то
Раздался двигателей гул.

В турбинах жарко бьется пламя.
От гула их земля дрожит.
Во тьме, за взлетными огнями,
Воздушный океан лежит.

Там, в высоте, мерцают звезды,
И путь туда совсем непрост.
Но бороздят машины воздух,
Как будто даже выше звезд.

Большого неба

А. КОВАЛЬ-ВОЛХОВ

Машинист слегка нажал рычаг — и отстала станция мгновенно. Мчится поезд в радужных огнях по тоннелю метрополитена. Отгремел на рельсах день труда, машинист — в кабине самолета. Он рукою газ привычно дал — и умчался с громом на высоты. И уже под кромок облаков, озаренный солнцем, в пилотаже повинуясь летчику легко... самолет спортивный петли вяжет. Много я встречал таких людей — возле домен, у посевов хлеба, и, дивясь их цельной красоте, им желал всегда большого неба!

КРУЖКОВЦЫ ИЗ САМАРКАНДА



ТОПЛИВА ДЛЯ ПРИРАБОТКИ АВИАМОДЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Чтобы удлинить сроки эксплуатации авиамодельного двигателя, рекомендуется его «прирабатывать» на специальном составе горючего, отличающегося повышенным содержанием масла.

Наиболее эффективной присадкой к топливам для приработки считается диалкилцинка дитиофосфат, который позволяет значительно увеличить ресурс двигателя.

Вот несколько рецептов топлив для приработки двигателей.

Рецепты для калильных двигателей и двигателей с искровым зажиганием.
1. Метиловый спирт — 65%, нитрометан — 8%, касторовое масло — 25%, паста ГОИ (зеленая), размешанная в эфире, — 2%. 2. Метиловый спирт — 45%, бензин Б-70 — 25%, касторовое масло —

25%, диалкилцинка дитиофосфат, размешанный в эфире, — 5%.

Рецепты для компрессионных двигателей. 1. Эфир — 30%, газойль или керосин — 30%, касторовое масло — 37%, амилнитрит — 0,5%, паста ГОИ (зеленая), размешанная в эфире, — 2,5%. 2. Эфир — 30%, газойль или керосин — 30%, касторовое масло — 35%, амилнитрит — 0,5%, диалкилцинка дитиофосфат, размешанный в эфире, — 4,5%.

Во всех составах смесь пасты ГОИ или диалкилцинка дитиофосфата в эфире составляет 1÷1,5% по весу.

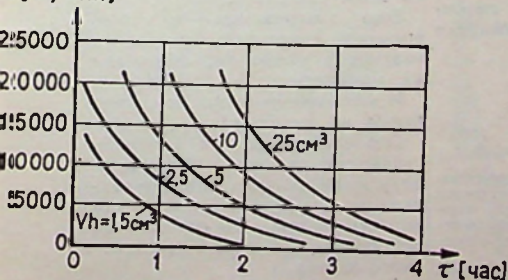
Время, в течение которого необходимо «прирабатывать» двигатель, можно ориентировочно найти с помощью публикуемого графика (в зависимости от оборотов на режиме приработки и рабочего объема цилиндра двигателя).

Двигатель «прирабатывать» на оборотах, близких к тем, на которых он будет работать, будучи установлен на модель. После окончания приработки двигатель несколько раз промывается эфиром и маслом МК-8 (если использовалась паста ГОИ). В случае применения диалкилцинка дитиофосфата такая промывка не обязательна.

После приработки разбирать двигатель нельзя. После каждой сборки снова проводится приработка на тех же режимах и такой же длительности, как первоначально.

Инженер В. БУРДАКОВ

α [об/мин]



Новый спортивный судья

В связи с большой практикой судейства крупных соревнований постановлением президиума Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций

СССР присвоено звание судьи всесоюзной категории:

По парашютному спорту
В. Ф. Космодамианскому (ПВО).



Когда на республиканских авиамодельных соревнованиях команда самаркандской 21-й средней школы заняла первое место, став чемпионом Узбекистана, это никого не удивило и было всеми воспринято как должное.

От соревнования к соревнованию растет мастерство кружковцев. В этом заслуга и инструктора кружка преподавателя школы И. Калининченко Энгулпаст авиамоделизма, он сумел увлечь ребят полезным делом.

— Когда в школе создали кружок, — вспоминает инструктор, — у нас не было ни инструментов, ни материалов. Каждый принес что мог из дому: рубанок, гвозди, толстую бумагу. Теперь мы обеспечены всем необходимым для конструкторской работы. Для постройки моделей широко используем камень, которого в наших краях немало.

Разросся и кружок. Первый успех был значительным: на республиканских соревнованиях семиклассник Арслан Мавлянов занял первое место по моделям планеров. С тех пор авиамоделисты 21-й школы не раз добивались побед на городских, областных, республиканских и даже всесоюзных соревнованиях.

Новые радости — призовые места на городских соревнованиях — принесли выступления кружковцев на авиамодельных стартах Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Школьники готовятся к новым соревнованиям спартакиады. Каждый день — полевые тренировки или занятия в лаборатории. Вот перворазрядник Сейран Чапчакчи еще и еще раз проверяет регулировку своей модели. Много забот у Фанзылы Гарифуллина, Анатолия Крюкова и других кружковцев.

Авиамоделисты 21-й школы решили умножить свои победы.

В. СИНЕДУСКИЙ

г. Самарканд.

На снимках: чемпион города Баходыр Маруфов запускает свою модель. В лаборатории кружка (слева направо): восьмиклассники Анатолий Крюков, Владимир Антоник, Анатолий Тен, Таир Хамидов.

Фото С. Исканбаева

РАССКАЗ О БЕСПРИМЕРНОМ ПОДВИГЕ

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 августа 1957 года за проявленное мужество, отвагу и героизм в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в период Великой Отечественной войны старшему лейтенанту М. П. Девятаеву было присвоено звание Героя Советского Союза. Об истории его необычного подвига рассказывается в брошюре Г. Евстигнеева «Полет на свободу»*.

Фашистский концентрационный лагерь Свинемюнде находился на острове в Балтийском море. Низкие бараки опоясывал высокий забор из колючей проволоки, по которой шел ток высокого напряжения. Заточенные здесь советские военнопленные вынуждены были работать до изнеможения, в страшных муках переносили голод и холод. Но и в этих невыносимых условиях они жили надеждой, что обретут свободу, и боролись за нее.

В полдень 8 февраля 1945 года десять советских пленников, расчищавших от снега аэродром, расположенный близ лагеря, захватили бомбардировщик «хейнкель-111», поднялись на нем в воздух и на вражеском самолете вернулись на Родину.

Кто же они, эти храбрецы, победившие смерть, чья пламенная любовь к Родине, к своему народу воплотилась в такой беспримерный подвиг.

В далеком мордовском селе жила семидесятилетняя Акулина Дмитриевна Девятаева. Шестерых сыновей вырастила она. Старший, Никифор, был пехотинцем, Василий — танкистом, Петр командовал стрелковым подразделением, Александр водил автомашину, Алексей служил артиллеристом, а Михаил после окончания авиационного училища стал летчиком.

Каждый день получала мать весточки от сыновей, радовалась их боевым успехам. Но вот пришел конверт с адресом, написанным неизвестным почерком. Внучка раскрыла его, и на пол упал небольшой листок. Писали летчики — сослуживцы Михаила. Они с горечью сообщали, что их друг Михаил Петрович Девятаев пропал без вести...

И тут перед мысленным взором матери, словно наяву,

*Г. Евстигнеев. Полет на свободу. Государственное издательство политической литературы. Москва, 1960 г., стр. 78, ц. 85 коп.

прошла жизнь Михаила. Мечтая стать летчиком, пятнадцатилетним юношей он отправился в Казань. Поступил в речной техникум, а все свободное время проводил в аэроклубе. Каким восторженным было письмо, в котором он сообщал матери, как вместе с инструктором в первый раз поднялся он на самолете, а потом совершил и самостоятельный полет...

По путевке комсомола Михаила зачислили в авиационное училище. Потом он служил в авиационной части, но не прошло и года, как учебные полеты сменились боевыми. С первого дня войны Девятаев участвовал в воздушных боях. С тревогой восприняла мать известие о его ранении. Когда Михаил выздоровел, он снова вернулся в часть. И вот это письмо от друзей...

Летчик Михаил Девятаев был жив. Но не мог дать знать о себе по той причине, что находился в фашистской неволе. О том, как это случилось, рассказывается в главе «Смелых узнают всегда в бою».

В начале июля 1944 года советские войска готовились к новому мощному наступлению в районе Львова. Сюда была переброшена авиационная дивизия Александра Покрышкина, в которой служил и Девятаев. 13 июля в жарком воздушном бою самолет Девятаева был подбит фашистским истребителем, Михаил почувствовал ожог в левом плече. Кровь окрасила рычаги управления. Кабина наполнилась едким дымом. Самолет горел. По приказу командира эскадрильи тяжелораненый летчик отделился от горящего самолета. Ветром парашютиста отнесло в глубь территории, занятой гитлеровцами. В тот день старший лейтенант Михаил Девятаев не вернулся с задания...

Глава «С верой в победу» начинается стихами из тетради неизвестного поэта, найденной в развалинах лагеря смерти: Я вернусь еще к тебе, Россия, Чтоб услышать шум твоих

лесов, Чтоб увидеть реки голубые, Чтоб идти тропой моих отцов.

«Вот и отлетелся! Плен! Фашистская неволя!» — эта мысль пронзила сознание Михаила Девятаева. Нужно бежать, во что бы то ни стало бежать! Но как это осуществить, если я лежу, как колода?»

Постепенно советский летчик стал выздоравливать. Начались допросы, мучительные пытки. Михаил молчал или говорил о чем-то отвлеченном, не проносил ни слова о своей части. Его били и снова били...

Вскоре Девятаев познакомился с другими пленными летчиками. Оказавшись в гестаповских застенках, они не склонились перед врагом. Каждый день, каждый час в лагере, опутанном колючей проволокой, шла напряженная борьба. Это был тоже фронт, но только своеобразный, незримый.

Нельзя читать без волнения слова летчика-коммуниста Исупова, произнесенные им перед казнью:

— Верьте, друзья,— обращаясь к пленным, гордо сказал он,— день краха гитлеровской Германии недалек. Не Советский Союз, а фашистское государство будет разгромлено.

Недалеко от Берлина был лагерь смерти Заксенхаузен, городок, в котором в разное время томились около четверти миллиона человек. Их расстреливали, душили газами, сжигали в крематории. Здесь не осталось ни одного кусочка земли, который не был бы полит слезами и кровью жертв фашистских палачей. Сюда, в числе других летчиков, был направлен и Михаил

Девятаев. А несколько позднее он попал в Свинемюнде.

Девятаев задумал план побега из фашистского плена. Долго он присматривался к окружающим его пленным, искал друзей. Вот он познакомился с Соколовым и Кривоноговым, а затем с сибиряком Петром Кутиргиным и украинцем Михаилом Емецом. Друзья, работавшие на аэродроме, решили не бежать, а лететь на фашистском самолете.

Настал долгожданный час. Кривоногов убил конвоира. Все забрались в кабину. И вот «хейнкель» на старте. Девятаев дал полный газ и отпустил тормоза. Самолет оторвался от земли, ушел от преследования фашистского истребителя. С невероятным трудом удалось перелететь линию фронта. Михаил решил идти на посадку, стал приглядывать подходящую площадку. Снизившись до двухсот метров, он увидел колонну солдат.

— Ура! Наши пехотинцы идут! Едва бомбардировщик коснулся земли, как подломились шасси, и самолет «на брюхе» заскользил по талому чернозему и вскоре замер на месте.

— Вылезайте, друзья! — взволнованно крикнул Михаил.

А в это время наши пехотинцы, взяв автоматы на изготовку, осторожно подходили к самолету с фашистской свастикой. Никто не сомневался, что из кабины вот-вот покажутся гитлеровцы, что предстоит жаркая схватка. Но велико было удивление солдат, когда они услышали голоса:

— Братцы! Мы свои, русские! На крыле самолета стояли изможденные люди в полосатой одежде с бирками на груди.

— Кто вы? — почти одновременно послышалось несколько голосов.

— Мы такие же, как и вы, советские люди, да в фашистском плену были. Улетели вот на этом самолете.

Еще мгновение — и все, прыгнув с крыла, устремились навстречу солдатам, обнимали их, целовали...

И вот мученики фашистского плена на свободе!

Горячая любовь к Отчизне, стойкость, твердая вера в правоту идей, за которые они боролись, помогли простым советским людям не покориться врагу, вырваться из фашистского плена.

Основанная на документальном материале книга «Полет на свободу» написана живо и доходчиво. Она поможет воспитанию молодежи в духе пламенного советского патриотизма.

Г. ГЛАДКИХ

ВЫШЛИ ИЗ ПЕЧАТИ

Коллектив авторов: Н. Бабаев, О. Гавеский, Д. Иванов, С. Кудрявцев, Э. Миротужов, Ю. Хухра. А В И А Ц И О Н Ы Ы МОДЕЛИЗМ, издание второе, переработанное и дополненное. Издательство ДОСААФ, 1960 г., стр. 288, цена 9 р.

Книга написана по программе кружков внешкольных детских учреждений и является учебным пособием для авиамодельных кружков и авиамоделистов.

Авторы дают краткую историю советского авиамодельного спорта, некоторые справочные сведения, полевые советы и

методические указания, рассказывают о том, как теоретически грамотно проектировать, чертить, конструировать и практически строить различные авиационные модели.

В. Иванов. Летчик-истребитель. Издательство ДОСААФ, 1960 г., стр. 52, цена 70 к.

Написанная в очерковой форме брошюра знакомит читателей с трудной, но увлекательной профессией летчика-истребителя. На жизненных примерах показано, какими высокими моральными и физическими качествами должны обладать летчики истребительной авиации.



Спортсмен, спортсмены, о спортсменах —
Склоняли в клубе много раз,
А там всего-то их бесценных,
Что пальцев на руке у нас.
Еще в года сороковые
Аркадий Лямкин-Затяжной
Здесь чемпионом стал впервые,
Рекорд Петля поставил свой

И отличились молодые
Резинкин, Рейкин, Кучевой.
С десятком лет прошло и что же!
Уже в который это раз —
В команде бывшей молодежи
Все выставляли напоказ:
Петлю, Ариашу Затяжного
И вместе с ними не впервой
На состязаньях были снова
Резинкин, Рейкин, Кучевой.
Год наступил шестидесятый.
Спортсменов строй растет везде.
А в этом клубе! Как всегда там
Все тот же Лямкин бородатый,
Петля, Резинкин и т. д.
Наш вывод ясен, он не нов:
Мы в спорт большой пути проложим,
Коль опыт наших «старичков»
Умножат массы молодежи.

Я. ШВАРЦМАН

ЭТО ИНТЕРЕСНО ЗНАТЬ

О СТРУЙНЫХ ТЕЧЕНИЯХ В ТРОПОСФЕРЕ

В последнее время, когда
большие транспортные само-
леты начали летать на вы-
сотах порядка 10 000 м, лет-
чики часто стали встречать-
ся с мощными воздушными
течениями, которые в значи-
тельной степени усложняют
управление самолетом и яв-
ляются опасными даже для
больших реактивных лайне-
ров, имеющих скорость свы-
ше 900 км/час.

Над Атлантическим океа-
ном между 20 и 60° сев. ши-
роты на высотах более
10 000 м, то есть в тропопав-
зе, была установлена зона
интенсивных струйных тече-
ний с преобладающим вос-
точным направлением. Шири-
на ее колеблется от 80 до
650 км, высота — от 900 до
2000 м, а длина — от 1800 до
5000 км. В таком «воздуш-
ном рукаве» скорость ветра
достигает 150—550 км/час.

В течение года и даже суток
местоположение струйного
течения меняется, причем
проходит оно не строго го-
ризонтально, а волнообразно.
Происхождение этого явле-
ния в настоящее время еще
неясно. Однако основной
причиной возникновения
струйных течений является
вращение земли и отстава-
ние верхних слоев тропосфе-
ры от основной атмосферы
земли. Появление струйных
течений следует ожидать вся-
кий раз, когда массы холод-
ного воздуха из полярных
областей начинают двига-
ться по направлению к эква-
тору.

Сложность полета в зоне
струйных течений состоит в
том, что их очень трудно
распознать, так как переход-
ные зоны отсутствуют. На
горизонтальном участке по-
рядка 10—20 км самолет из
зоны с умеренными скоро-
стями ветра может неожидан-
но попасть в струйное тече-
ние. Летчики узнают о при-
ближении к зоне струйных
течений путем измерений
температуры внешнего воз-
духа и посредством наблюде-
ния за образованием облаков
(например, перистые облака
свидетельствуют о близости
струйного течения). Кроме
того, по скорости самолета
относительно наземных пред-
метов летчики определяют
направление воздушного те-
чения.

Чем знаменательны эти даты?



Постарайтесь припомнить,
с какими событиями связа-
ны даты, обозначенные на
листочках календаря. Подска-
жем вам, что эти даты от-
носятся к истории отече-
ственной авиации и завоева-
ния Космоса.
Дореволюционные даты
указаны по новому стилю.

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 8)

Почему мой товарищ прилетел позднее?

Самолеты совершили по-
садку не одновременно пото-
му, что при одинаковой при-
борной скорости летели в
неодинаковых по плотности
слоях воздуха. Поэтому фак-
тическая скорость у них
была различной.

Скорость самолета, лете-
вшего на высоте 5000 м, со-
ставляла 578 км/час, а на
высоте 3000 м — 518 км/час.

Кроссворд- чайнворд

По вертикали:

1. Горка. 2. Кожедуб. 3. Воч-
ка. 4. Расчалка. 8. Вертолет.
10. Авиатор. 12. Антонов.
15. Беляков. 16. Вираж.
17. Юрьев. 21. Антенна.
23. Авиетка. 26. Шасси. 27. Та-
ран. 30. Налёт.

По горизонтали:

4. Рейс. 5. Самолет. 6. Ту-
полев. 7. Водопьянов. 9. Карта.
10. Ангар. 11. Радиолока-
тор. 13. Байдуков. 14. Несте-
ров. 18. Кабина. 19. Широта.
20. Барограф. 22. Савельев.
24. Петляков. 25. Ведущий.
28. Валлет. 29. Тренажер.
31. Ракета.

Прочтите, что здесь написано

Невозможное сегодня, ста-
нет возможным завтра!

Редакционная коллегия:
Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОБАРЫКИН,
А. И. ИВАНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ,
Л. Я. ОШУРКОВ, И. К. ПОДГУРСКИЙ, Б. А. СМЕРНОВ,
Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.
Художественный редактор Е. Аграновский
Корректор Р. Выгонская

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ

Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-68-08 и Е 1-68-33

Сдано в производство 21 VI 1960 г. Подписано в печать 31. VIII 1960 г.
Бум. 60х92/8. 2 1/2 л. 5,5 п. л. Г-43 462. Тираж 39 700 экз. Издатель-
ство ДОСААФ. Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26. Цена номера
3 руб. Зак. 463.

Обложка и цветная вкладка отпечатаны в Первой Образцовой
типографии им. А. А. Жданова

Московская типография № 4 Управления Полиграфической
промышленности Мосгосзнахархоза. Москва, ул. Ваумана,
Гарднеровский пер., д. 1 а.

СОДЕРЖАНИЕ

Зоркий страж воздушных рубежей	1
Г. Шатунов. Спартакиада — это массовость и мастерство	2
И. Меркулов. Открываются в Космос пути...	4
Н. Балакин, Б. Знаменский. Один плюс двенадцать	5
На старты Спартакиады	6
Г. Малиновский. Начало большого подъема	8
В. Сосюра. Спутник	10
К. Лоскутов. Вместо планерных станций — планерные клубы	12
В. Зорин. Посадка самолета на площадку, выбранную с воздуха	13
Факты. События. Люди	14
П. Астапенков. Новое достижение самолетостроителей	18
Турбовентиляторный двигатель	17
Г. Добролюбов. Кубок у красноярцев	17
В Международной авиационной Федерации	18
За далью — даль	18
16 рекордов Анны Самосадовой	19
В Авиационной спортивной комиссии	19
С. Киселев. Новый спортивный парашют	20
В. Ломоносов. Воспитание волевых качеств у парашютиста	21
Вперед! — орловцы	23
И. Дергунов. Гордитесь вашим сыном!	23
А. Кабакчиев. Успехи болгарских парашютистов	24
Ш. Дюла. Соревнования венгерских авиамodelистов	25
М. Чечнева. Самолеты уходят в ночь... (Окончание)	26
Г. Юшкин. Товарищеские встречи	28
С. Каширин. Высота	28
А. Коваль-Волков. Большего неба	28
В. Синедубский. Кружковцы из Самарканда	29
В. Бурлаков. Топлива для приработки авиамodelных двигателей	29
Г. Гладких. Рассказ о беспримерном подвиге	30
На первой странице обложки: Мастер спорта Ф. Побережнюк (Центральный аэроклуб им. В. П. Чкалова) совершает очередной прыжок. На его счету более шестисот парашютных прыжков. Он прыгал днем и ночью, на сушу и на воду. Отважный парашютист неоднократно демонстрировал свое мастерство на авиационных праздниках во многих городах Советского Союза и за рубежом нашей Родины.	
Фото В. Даниловича	
На 4-й стр. обложки: фотоздй Е. Грозмани.	
В помощь авиамodelисту — школьнику	
Ребята, стройте эти модели!	



«Крылья Родины» — массовый авиационно-спортивный журнал, в популярной форме знакомящий молодежь с развитием советского авиационного спорта, жизнью, учебной и боевыми традициями Военно-Воздушных Сил, с многообразной деятельностью Гражданского воздушного флота.

Читатель найдет в журнале материалы о всех видах авиационного спорта — парашютном, планерном, самолетном, вертолетном и авиамodelьном.

Журнал систематически показывает борьбу наших спортсменов за новые всесоюзные и мировые авиационные рекорды, освещает авиационные соревнования. На страницах журнала обобщается передовой опыт массовый, спортивной и учебной работы авиационных кружков на предприятиях, в учебных заведениях, в колхозах и совхозах. Ряд материалов посвящается показу опыта авиационных спортсменов зарубежных стран.

В журнале печатается много материалов

для юных авиамodelистов, для авиамodelьных кружков и лабораторий при школах, станциях юных техников, домах и дворцах пионеров, при дворцах культуры и клубах. Материалы журнала призваны помочь работникам школ, комсомольским организациям в решении задач политехнического обучения. В разделе «В помощь авиамodelисту» в каждом номере публикуются чертежи авиационных моделей различных классов, лучших моделей местных, всесоюзных, международных соревнований, новинки отечественной и зарубежной авиамodelьной техники.

Специальные разделы журнала отведены пропаганде отечественной авиационной науки и техники, показу новых самолетов, вертолетов, планеров и их создателей — авиационных конструкторов, инженеров, работников авиационной промышленности.

В журнале 32 страницы текстового и иллюстрационного материала и цветные вкладки.

Своевременное оформление подписки обеспечивает регулярное получение журнала.

на 1961 год

Подписка принимается без ограничения в городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными на предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях.

Подписная цена: на год — 36 рублей; на 6 месяцев — 18 рублей, на 3 месяца — 9 рублей.
Цена одного номера 3 рубля.





(Окончание. Начало см. стр. 2 обложки)

При высоком мастерстве всех участников успех добывается нелегко. Часовой мастер из Братиславы Габриель Киш (7, слева) отклонился всего на 0,81 мот центра круга. А советский спортсмен Геннадий Дмитриев перекрыл этот результат — его отклонение 0,64 м.

В память о соревнованиях участники этого примечательного события будут хранить тшмпелы друзей, которыми обменились в Москве (8). А главное, спортсмены трех стран навсегда сохраняют дружеские чувства. В дни соревнований русские, чехи, французы провели немало часов тепло беседуя между собой (9).

Соревнования закончились. Пора и в обратный путь. Но разве можно уехать, не попрощавшись с Москвой, которая стала еще ближе и дороже. И чешские парашютисты пришли на Красную площадь (10). — Мы надеемся не раз еще побывать в Москве, — говорят чешские и французские спортсмены.

До новых встреч!

Фото В. Куриева



57
П ЯЩ. 1303
ТЕХ. ЕИБЛИОТЕКЕ
11 1.12 КР РОД



РЕБЯТА, СТРОЙТЕ ЭТИ МОДЕЛИ!

МОДЕЛИ, чертежи которых мы публикуем,—просты в изготовлении. Для постройки одного такого маленького самолета, а на это требуется всего 4—6 часов (2—3 занятия), школьник должен иметь нож, рубанок, ножницы, карандаш, линейку, круглогубцы, стеклянную бумагу и лезвие от безопасной бритвы. И строительный материал очень прост. Это — сосна, нитки, клей, плотная и тонкая бумага, небольшие полоски резины.

Малый вес, небольшие размеры, полет, рассчитанный по кругу, позволяют запускать маленькие самолеты в школьном классе, на небольших площадках, проводить соревнования в спортивном зале.

Эти модели — хорошее наглядное пособие для руководителя авиамodelьного кружка.

ПРОСТЕЙШАЯ СХЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА «ОКТЯБРЕНОК»

Модель планера «Октябренок» состоит из рейки-фюзеляжа, крыла, стабилизатора, киля и грузика. Постройку ее начните с выстругивания рейки длиной 845 мм и сечением 4×4 . Рейку разрежьте на отрезки: длиной 405 мм — для фюзеляжа, 300 мм — лонжерона крыла и 140 мм — для лонжерона стабилизатора. Лонжерон стабилизатора привяжите к фюзеляжу на расстоянии 37 мм от его конца. Лонжерон крыла изогните над баллоном электрической лампы под углом, указанным на чертеже, предварительно смочив место изгиба водой; привяжите лонжерон на расстояние 200 мм от другого конца фюзеляжа.

Лонжероны стабилизатора и крыла привяжите нитками № 10, намотайте их туго крест-накрест пять раз в одну и пять раз в другую сторону, предварительно смазав клеем места соединения лонжеронов с фюзеляжем.

Кромки стабилизатора и крыла натяните из ниток № 10, сложенных вдвое, как показано на чертеже. Следите, чтобы между лонжеронами и фюзеляжем был прямой угол. Далее сделайте грузик.

Киль склейте из двух кружочков, вырезанных из плотной бумаги. После просыхания грузик и киль приклейте сбоку фюзеляжа (см. чертеж).

Проверьте каркас модели, нет ли перекоса между лонжеронами крыла и стабилизатора (см. чертеж, вид спереди).

Для обтяжки крыла и стабилизатора используйте папиросную или писчую бумагу. Бумагу сначала приклейте к фюзеляжу и лонжерону, а затем к нитке (кромке). К нитке бумага приклеивается путем оборачивания ее края шириной 5 мм вокруг нитки. Стабилизатор обтяните так: сначала одну половину, затем вторую.

Как запустить модель? Возьмите ее за фюзеляж и плавным толчком выпустите модель горизонтально. Допустим, модель резко идет на снижение — пикирует, тогда отогните над баллоном электрической лампы вверх хвостовую балку (заднюю часть фюзеляжа). Когда же она задирает нос, а потом падает на хвост — отогните балку вниз. Это правило справедливо, если центр тяжести (Ц. Т.) находится на месте, указанном на чертеже. Если модель завали-

ЛЕТАЮЩАЯ «СТРЕЛА»

Простейшая резиномоторная модель «Стрела» имеет корпус-рейку, на которой расположены рули — небольшие крылышки для образования подъемной силы в полете. Сзади установлен винт, который при вращении создает тягу — толкает модель вперед. Поэтому винт называется толкающим. Вращает винт резиномотор, состоящий из двух резиновых лент сечением 4×1 мм. Винт имеет втулку, лопасти и ось. Ось вставляется в отверстие подшипника, укрепленного сзади корпуса. Для уменьшения трения между подшипником и втулкой винта на оси установлены две шайбы.

Изготовление модели начните с выстругивания сосновой реечки длиной 266 мм, сечением 4×4 мм (толщина и ширина по 4 мм). Разрежьте эту реечку на отрезки: длиной 220 мм — для корпуса и 46 мм — для втулки. Из 0,5-мм проволоки длиной 40 мм выгните круглогубцами крючок для крепления резиномотора (см. чертеж). Крючок привяжите спереди корпуса. В качестве проволоки используйте обычную канцелярскую скрепку.

Изготовьте подшипник. Для этого выстругайте из сосны реечку сечением 10×4 мм и отрежьте от нее отрезок длиной 10 мм. Готовый подшипник укрепите к корпусу так: промажьте клеем места соединения подшипника с корпусом, дав в течение 1—2 минут впитаться клею. Затем снова смажьте клеем, наложите подшипник на корпус, обмотайте его нитками в один ряд, так, чтобы нитки уложились одна за другой по всей длине подшипника. Обмотанное место опять промажьте клеем.

В дальнейшем склейку делайте таким же образом.

Начертите на листе от тетради для рисования развертку двух рулей и четырех лопастей винта. Вырежьте и наклейте рули к корпусу в местах, указанных на чертеже.

Приступайте к изготовлению наиболее ответственной части «Стрелы» — винта. Вырежьте лопасти винта и склейте каждую лопасть (из двух слоев). Сделайте отверстие в середине втулки. Выгните из 0,5 мм проволоки или из скрепки ось винта, как показано на чертеже. Вставьте ось в отверстие втулки и обмотайте нитками. Лезвием безопасной бритвы сделайте на конце втулки надрез, как показано на чертеже. Такой же надрез сделайте на другом ее конце.

Изготовьте две шайбы. Для этого отрежьте полоски целлулоида шириной 4 мм, шилом проколите отверстие. Зачистите стеклянной бумагой образовавшиеся на другой стороне полоски заусеницы — неровности. Затем полоску снова наденьте плотно на шило и продолжайте обработку шайбы.

Сначала отрежьте ножницами квадратик, потом отбачите его углы, так чтобы получился кружочек диаметром 4 мм (см. чертеж).

Готовые шайбочки наденьте на ось винта. Затем ось винта вставьте в отверстие подшипника, а конец оси изогните крючком. Вставьте на клею в щели (надрезы) втулки лопасти винта. Следите, чтобы лопасти находились в одной плоскости вращения и были установлены под одинаковыми углами.

Для изготовления резиномотора возьмите резиновую ленту длиной 440 мм, сечением 4×1 мм, свяжите ее оба конца, как показано на чертеже. Готовый резиномотор смажьте касторовым маслом и наденьте на крючки так, чтобы узелок был спереди модели. Чтобы уменьшить трение, смажьте ось винта и шайбочки машинным или касторовым маслом.

Запуск модели. Возьмите «Стрелу» в левую руку, правой накрутите резиномотор, вращая винт в правую сторону (от себя) на 100—150 оборотов. Теперь правой рукой перехватите модель за подшипник, придерживая винт, и плавным продолжительным толчком выпустите ее горизонтально.

ПРОСТЕЙШАЯ СХЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА «МАЛЮТКА»

Модель состоит из 5 основных частей: рейка-фюзеляж, крыло, винтомоторная группа, состоящая из воздушного винта и резинового мотора, хвостовое оперение и шасси.

Постройку модели начните с заготовки из плотной бумаги для черчения киля, стабилизатора, крыла, лопастей винта и колесиков.

Рейку-фюзеляж изготовьте из сосны; не забудьте хвостовую часть (балку) обстругать рубанком на конус (см. чертеж). Круглогубцами выгните из 0,3-мм проволоки крючок для крепления резиномотора и привяжите его на клею к фюзеляжу. В дальнейшем все детали модели следует привязывать, предварительно смазав их клеем.

Вырежьте из липы или сосны подшипник и привяжите его к передней части фюзеляжа. Изготовьте из 0,3-мм проволоки стойки шасси и к ним прикрепите колесики.

Готовое шасси привяжите к фюзеляжу, втулку винта выстругайте из сосновой рейки и в середине втулки проволокой проколите отверстие.

Ось винта — из 0,3-мм проволоки. В отверстие втулки вставьте ось винта и обмотайте нитками. На концах втулки лезвием безопасной бритвы или ножом сделайте надрезы глубиной 10 мм, в эти щели на клею вставьте лопасти винта (см. чертеж).

Просверлите 0,5-мм проволокой в подшипнике отверстие, вырежьте 1—2 шайбы из целлулоида и отбачите шкуркой образовавшиеся на них заусеницы.

Наденьте шайбы на ось винта, затем ось винта вставьте в отверстие подшипника, а конец оси изогните крючком.

Приклейте к рейке-фюзеляжу стабилизатор, киль и крыло.

После просыхания клея тщательно расправьте каркас крыла и хвостового оперения. Затем переверните модель, положите одной половиной крыла на тетрадь и проведите тупой стороной ножа несколько линий вдоль крыла, образующих небольшие продольные вмятины (ребра жесткости). То же самое сделайте и с другой половиной крыла, а также со стабилизатором. Ребра жесткости придадут крылу, стабилизатору жесткость и ликвидируют небольшие перекосы. Для улучшения полета модели элероны крыла (заднюю кромку) опустите вниз на 2—3°. После этого еще раз проверьте, нет ли перекосов на каркасе крыла и оперения.

Чтобы сделать резиномотор, возьмите резиновую нить длиной 300 мм, сечением 1×1 мм или круглую диаметром 1 мм, свяжите оба конца нитками. Готовый мотор смажьте касторовым маслом.

Теперь можно приступить к запуску модели. Для этого наденьте резиномотор на крючки и накрутите его на 50—70 оборотов. Поднимите модель на уровень головы и легким плавным толчком выпустите ее горизонтально. Если модель пойдет на резкое снижение (пикирует), то слегка над электрической лампочкой отогните хвостовую балку вверх. Когда же модель поднимается носом вверх, а потом падает на хвост — опустите балку вниз. Эту ошибку можно исправлять отгибанием руля глубины вверх в первом случае, и вниз — во втором.

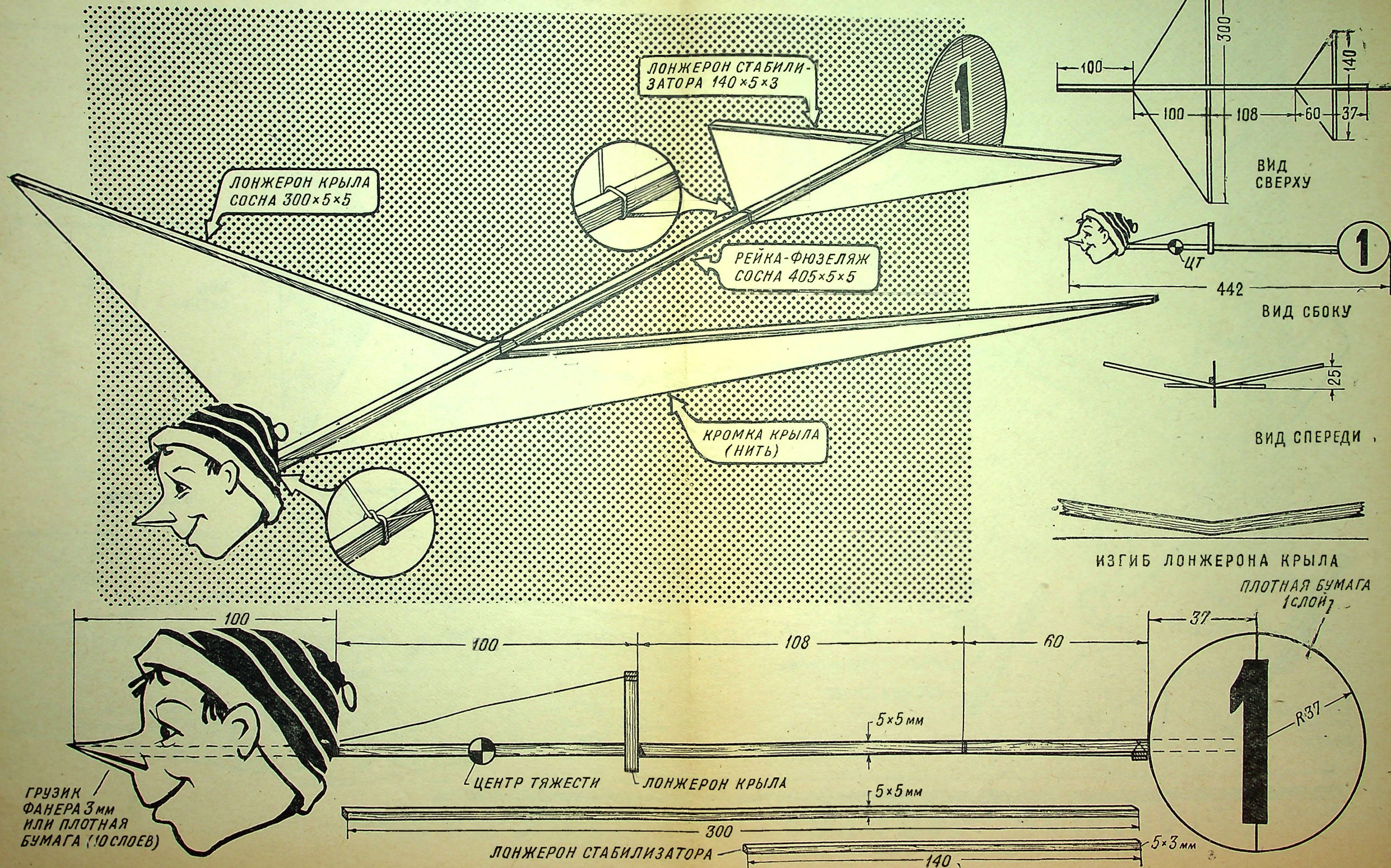
Разворот модели вправо достигается небольшим отклонением руля поворота вправо. Ось винта модели не смещается.

Чрезмерное отклонение руля поворота вправо вызывает полет модели с креном и резким снижением. Легкое зависание модели можно ликвидировать, отклонив несколько больше руль поворота вправо.

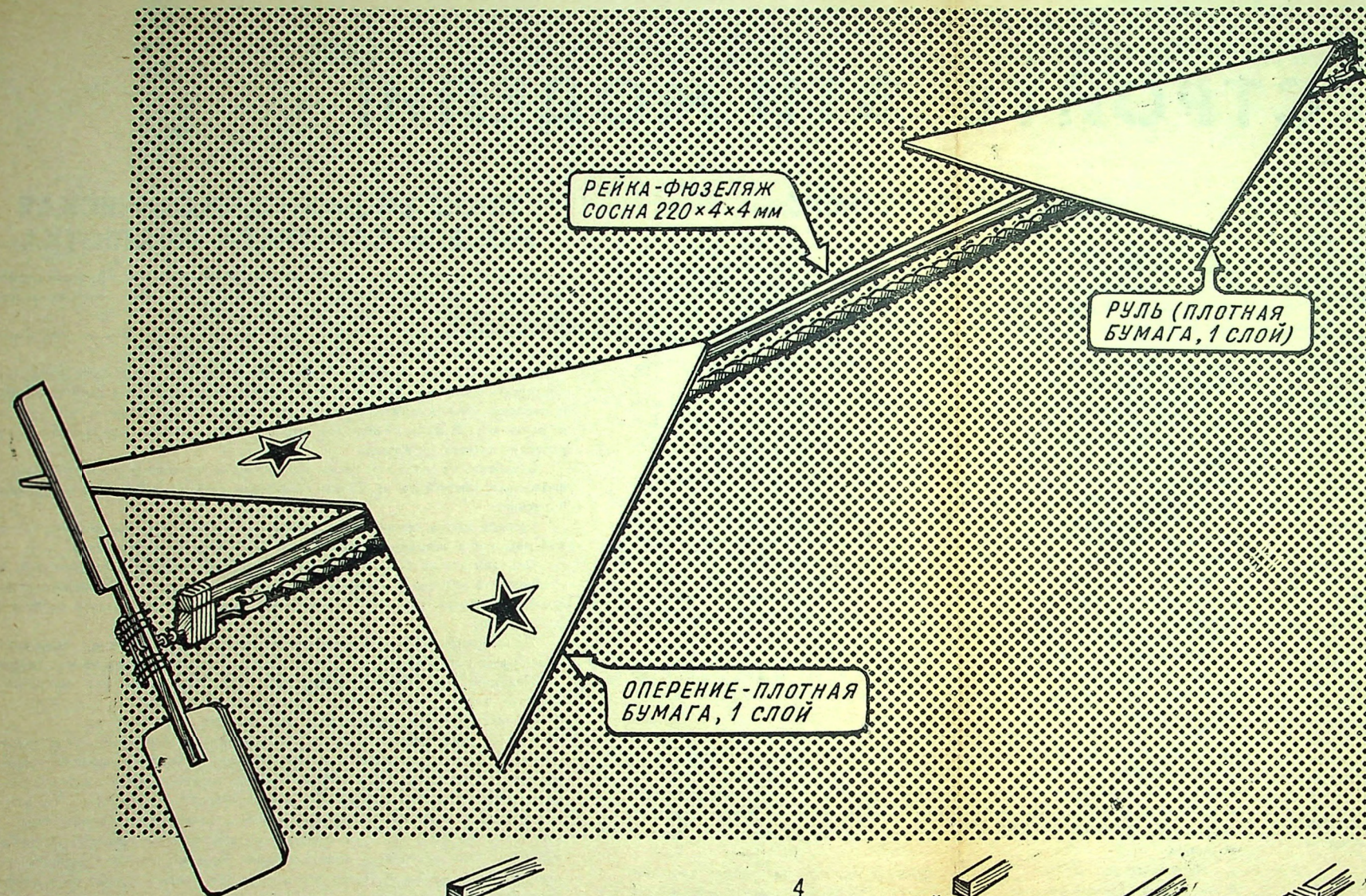
При заводе резиномотора на 100—120 оборотов модель поднимается большими правыми кругами на высоту 5—8 метров.

Мастер спорта В. МАТВЕЕВ

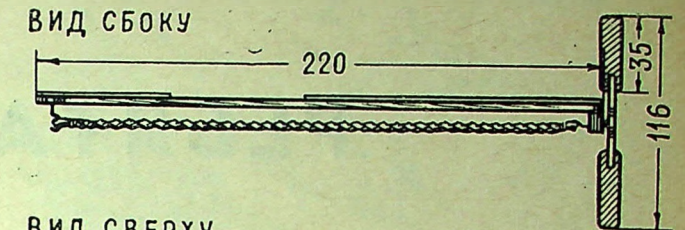
СХЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА „ОКТЯБРЕНОК“



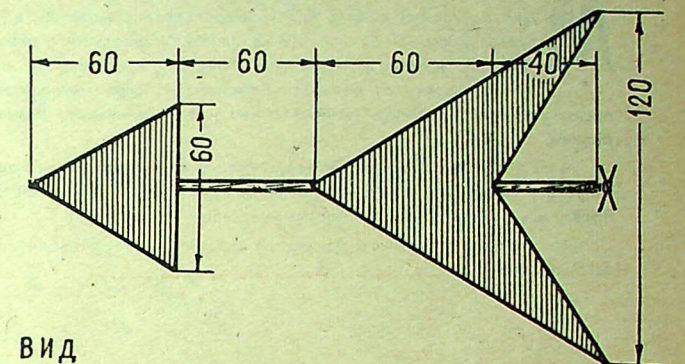
ЛЕТАЮЩАЯ МОДЕЛЬ ➔ „СТРЕЛА“ ➔



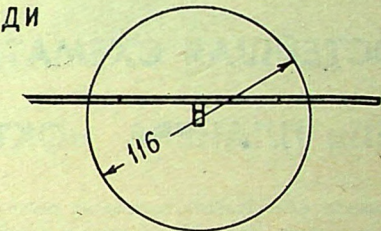
ВИД СБОКУ



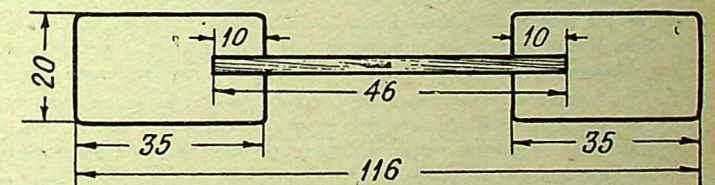
ВИД СВЕРХУ



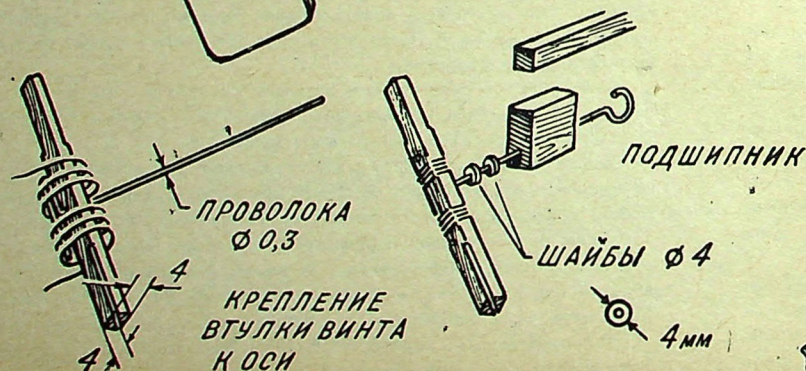
ВИД
СПЕРЕДИ



ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ



КАЖДАЯ ЛОПАСТЬ ВИНТА СКЛЕИВАЕТСЯ
ИЗ ДВУХ СЛОЕВ ПЛОТНОЙ БУМАГИ



ПЕРЕДНИЙ
КРЮЧОК



СХЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА

„МАЛЮТКА“

