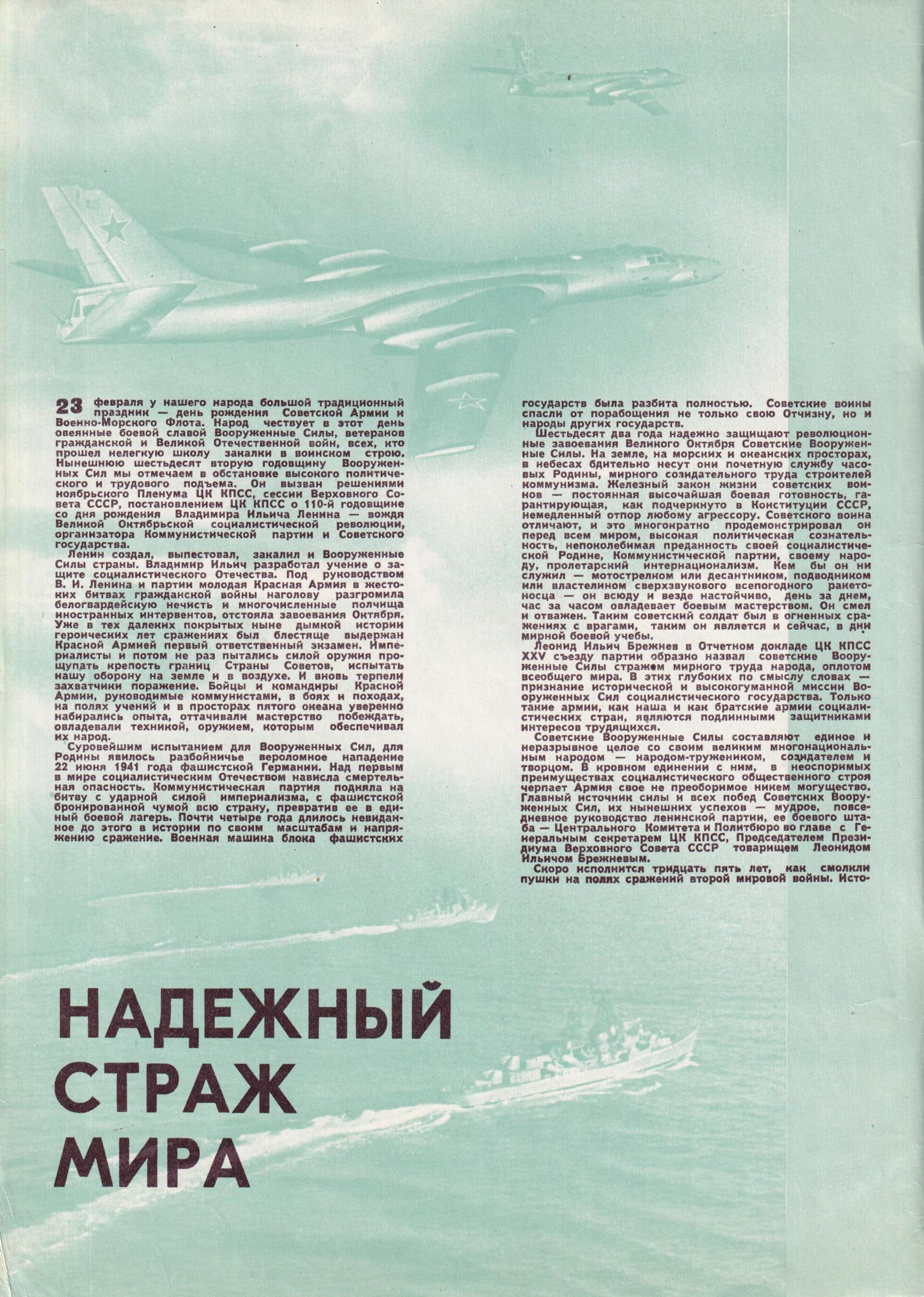


**23 февраля—День Советской Армии  
и Военно-Морского флота.**



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ  
РОДИНЫ** •• ФЕВРАЛЬ •• **2** • 1980 ••••



**23** февраля у нашего народа большой традиционный праздник — день рождения Советской Армии и Военно-Морского Флота. Народ чествует в этот день овеянные боевой славой Вооруженные Силы, ветеранов гражданской и Великой Отечественной войн, всех, кто прошел нелегкую школу закалки в воинском строю. Нынешнюю шестьдесят вторую годовщину Вооруженных Сил мы отмечаем в обстановке высокого политического и трудового подъема. Он вызван решениями ноябрьского Пленума ЦК КПСС, сессии Верховного Совета СССР, постановлением ЦК КПСС о 110-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина — вождя Великой Октябрьской социалистической революции, организатора Коммунистической партии и Советского государства.

Ленин создал, выпестовал, закалил и Вооруженные Силы страны. Владимир Ильич разработал учение о защите социалистического Отечества. Под руководством В. И. Ленина и партии молодая Красная Армия в жестоких битвах гражданской войны наголову разгромила белогвардейскую нечисть и многочисленные полчища иностранных интервентов, отстояла завоевания Октября. Уже в тех далеких покрытых ныне дымной историей героических лет сражениях был блестяще выдержан Красной Армией первый ответственный экзамен. Империалисты и потом не раз пытались силой оружия прощупать крепость границ Страны Советов, испытать нашу оборону на земле и в воздухе. И вновь терпели захватчики поражение. Бойцы и командиры Красной Армии, руководимые коммунистами, в боях и походах, на полях учений и в просторах плато океана уверенно набирались опыта, оттачивали мастерство побеждать, овладевали техникой, оружием, которым обеспечивал их народ.

Суровейшим испытанием для Вооруженных Сил, для Родины явилось разбойниче вероломное нападение 22 июня 1941 года фашистской Германии. Над первым в мире социалистическим Отечеством нависла смертельная опасность. Коммунистическая партия подняла на битву с ударной силой империализма, с фашистской бронированной чумой всю страну, превратив ее в единый боевой лагерь. Почти четыре года длилось невиданное до этого в истории по своим масштабам и напряжению сражение. Военная машина блока фашистских

государств была разбита полностью. Советские воины спасли от порабощения не только свою Отчизну, но и народы других государств.

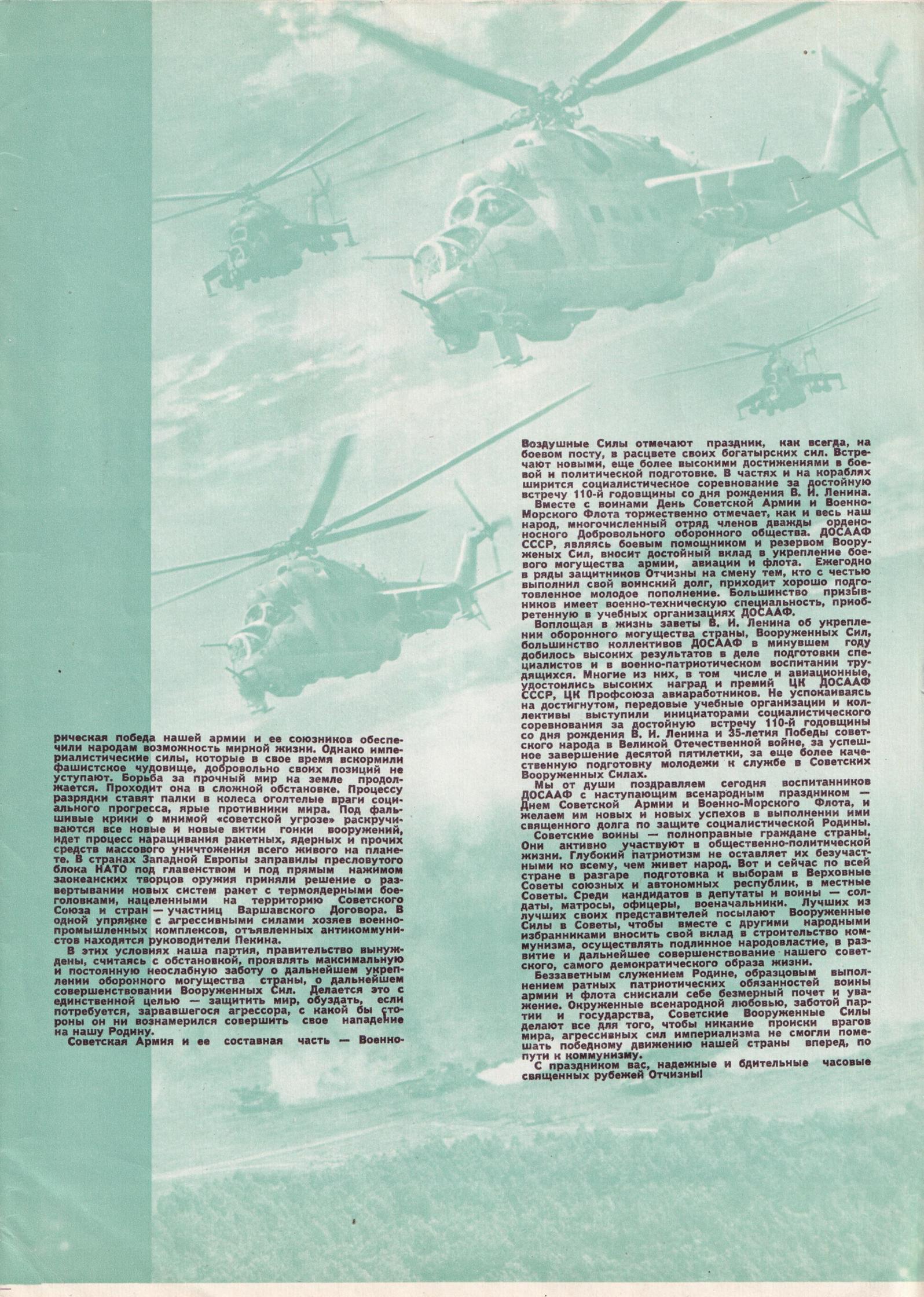
Шестьдесят два года надежно защищают революционные завоевания Великого Октября Советские Вооруженные Силы. На земле, на морских и океанских просторах, в небесах бдительно несут они почетную службу часовых Родины, мирного созидательного труда строителей коммунизма. Железный закон жизни советских воинов — постоянная высочайшая боевая готовность, гарантирующая, как подчеркнуто в Конституции СССР, немедленный отпор любому агрессору. Советского воина отличают, и это многократно продемонстрировал он перед всем миром, высокая политическая сознательность, непоколебимая преданность своей социалистической Родине, Коммунистической партии, своему народу, пролетарский интернационализм. Нем бы он ни служил — мотострелком или десантником, подводником или властелином сверхзвукового всепогодного ракетносца — он всюду и везде настойчиво, день за днем, час за часом овладевает боевым мастерством. Он смел и отважен. Таким советский солдат был в огненных сражениях с врагами, таким он является и сейчас, в дни мирной боевой учебы.

Леонид Ильич Брежнев в Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии образно назвал советские Вооруженные Силы стражем мирного труда народа, оплотом всеобщего мира. В этих глубоких по смыслу словах — признание исторической и высокогуманной миссии Вооруженных Сил социалистического государства. Только такие армии, как наша и как братские армии социалистических стран, являются подлинными защитниками интересов трудящихся.

Советские Вооруженные Силы составляют единое и неразрывное целое со своим великим многонациональным народом — народом-тружеником, создателем и творцом. В кровном единении с ним, в неоспоримых преимуществах социалистического общественного строя черпает Армия свое не преборимое никем могущество. Главный источник силы и всех побед Советских Вооруженных Сил, их нынешних успехов — мудрое, повседневное руководство Ленинской партии, ее боевого штаба — Центрального Комитета и Политбюро во главе с Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР товарищем Леонидом Ильичом Брежневым.

Скоро исполнится тридцать пять лет, как смолкли пушки на полях сражений второй мировой войны. Исто-

# НАДЕЖНЫЙ СТРАЖ МИРА



рическая победа нашей армии и ее союзников обеспечили народам возможность мирной жизни. Однако империалистические силы, которые в свое время вскормили фашистское чудовище, добровольно своих позиций не уступают. Борьба за прочный мир на земле продолжается. Проходит она в сложной обстановке. Процессу разрядки ставят палки в колеса оголтелые враги социального прогресса, ярые противники мира. Под фальшивые крики о мнимой «советской угрозе» раскручиваются все новые и новые витки гонки вооружений, идет процесс наращивания ракетных, ядерных и прочих средств массового уничтожения всего живого на планете. В странах Западной Европы заправили пресловутого блока НАТО под главенством и под прямым нажимом заокеанских творцов оружия приняли решение о развертывании новых систем ракет с термоядерными боеголовками, нацеленными на территорию Советского Союза и стран — участниц Варшавского Договора. В одной упряжке с агрессивными силами хозяев военно-промышленных комплексов, отъявленных антикоммунистов находятся руководители Пекина.

В этих условиях наша партия, правительство вынуждены, считаясь с обстановкой, проявлять максимальную и постоянную неослабную заботу о дальнейшем укреплении оборонного могущества страны, о дальнейшем совершенствовании Вооруженных Сил. Делается это с единственной целью — защитить мир, обуздать, если потребуется, зарвавшегося агрессора, с какой бы стороны он ни вознамерился совершить свое нападение на нашу Родину.

Советская Армия и ее составная часть — Военно-

Воздушные Силы отмечают праздник, как всегда, на боевом посту, в расцвете своих богатырских сил. Встречают новыми, еще более высокими достижениями в боевой и политической подготовке. В частях и на кораблях ширится социалистическое соревнование за достойную встречу 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина.

Вместе с воинами День Советской Армии и Военно-Морского Флота торжественно отмечает, как и весь наш народ, многочисленный отряд членов дважды орденоносного Добровольного оборонного общества. ДОСААФ СССР, являясь боевым помощником и резервом Вооруженных Сил, вносит достойный вклад в укрепление боевого могущества армии, авиации и флота. Ежегодно в ряды защитников Отчизны на смену тем, кто с честью выполнил свой воинский долг, приходит хорошо подготовленное молодое пополнение. Большинство призывников имеет военно-техническую специальность, приобретенную в учебных организациях ДОСААФ.

Воплощая в жизнь заветы В. И. Ленина об укреплении оборонного могущества страны, Вооруженных Сил, большинство коллективов ДОСААФ в минувшем году добилось высоких результатов в деле подготовки специалистов и в военно-патриотическом воспитании трудящихся. Многие из них, в том числе и авиационные, удостоились высоких наград и премий ЦК ДОСААФ СССР, ЦК Профсоюза авиарботников. Не успокаиваясь на достигнутом, передовые учебные организации и коллективы выступили инициаторами социалистического соревнования за достойную встречу 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 35-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, за успешное завершение десятой пятилетки, за еще более качественную подготовку молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах.

Мы от души поздравляем сегодня воспитанников ДОСААФ с наступающим всенародным праздником — Днем Советской Армии и Военно-Морского Флота, и желаем им новых и новых успехов в выполнении ими священного долга по защите социалистической Родины.

Советские воины — полноправные граждане страны. Они активно участвуют в общественно-политической жизни. Глубокий патриотизм не оставляет их безучастными ни к чему, чем живет народ. Вот и сейчас по всей стране в разгаре подготовка и выборы в Верховные Советы союзных и автономных республик, в местные Советы. Среди кандидатов в депутаты и воины — солдаты, матросы, офицеры, военачальники. Лучших из лучших своих представителей посылают Вооруженные Силы в Советы, чтобы вместе с другими народными избранниками вносить свой вклад в строительство коммунизма, осуществлять подлинное народовластие, в развитии и дальнейшем совершенствовании нашего советского, самого демократического образа жизни.

Беззаветным служением Родине, образцовым выполнением ратных патриотических обязанностей воины армии и флота снискали себе безмерный почет и уважение. Окруженные всенародной любовью, заботой партии и государства, Советские Вооруженные Силы делают все для того, чтобы никакие происки врагов мира, агрессивных сил империализма не смогли помешать победному движению нашей страны вперед, по пути к коммунизму.

С праздником вас, надежные и бдительные часовые священных рубежей Отчизны!



Рассказывает министр  
гражданской авиации  
СССР,  
главный маршал авиации  
Б. П. БУГАЕВ

В международном аэропорту  
Шереметьево приземляются  
самолеты 29 крупнейших  
авиакомпаний мира.

**Гражданская авиация  
вносит большой  
вклад  
в комплексное развитие  
производительных  
сил страны,  
в укрепление  
ее экономического  
и оборонного  
могущества,  
в решение  
социальных  
задач.**

# ПРАЗДНИК ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



Вертолет Ми-2 —  
добрый помощник земледельцев.

Ростов-на-Дону.  
Здесь новый аэровокзал,  
он сооружен в десятой  
пятилетке.

Олимпийские билеты  
для воздушных  
путешественников...

Посвящается  
Олимпиаде-80...





Значительно увеличились объемы и диапазон работ, осуществляемых самолетами и вертолетами Аэрофлота в различных отраслях нашей экономики. Причем по этому показателю гражданская авиация выполнила плановые задания четырех лет пятилетки уже в начале ноября прошлого года. С большой трудовой победой авиаторов поздравил Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев.

Примером напряженной работы Аэрофлота в нынешней пятилетке может служить его содействие в социальном и экономическом развитии районов Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. В успешном решении этой важной задачи партии и правительства значительная роль отводится гражданским авиаторам. Вот почему их участие носит самый широкий, многоцелевой характер. Сегодня практически ни один новый го-

номию. Всего за несколько лет с помощью авиаторов составлена геологическая карта площадей вдоль БАМа, при традиционных методах геологического поиска на это ушло бы несколько десятилетий. Решениями XXV съезда КПСС предусмотрено дальнейшее расширение аэровысотных средств геологических исследований.

Плечом к плечу трудятся авиаторы со строителями, нефте- и газодобытчиками. Так, на сооружении газопровода Сургут—Полоцк ежедневно работало почти 90 вертолетов. Много добрых слов сказано в адрес Аэрофлота строителями нефтепроводов Самотлор—Альметьевск, Оха—Комсомольск-на-Амуре, железной дороги Тюмень—Сургут, Билибинской атомной станции, ЛЭП и, конечно же, БАМа.

Авиаторы помогают дальневосточным рыболовецким хозяйствам. И не только в наводке судов на косяки рыб, но, ска-

# ДАНСКИХ АВИАТОРОВ

Накануне праздника гражданских авиаторов министр Б. П. Бугаев в беседе с нашим корреспондентом рассказал о многогранной деятельности Аэрофлота.

— В этом году День Аэрофлота, который страна празднует в феврале, проходит в обстановке большого политического и трудового подъема. С единодушным одобрением восприняли авиаторы речь товарища Л. И. Брежнева на ноябрьском (1979 г.) Пленуме Центрального Комитета КПСС, решения Пленума и сессии Верховного Совета СССР. Обращаясь к этим важнейшим документам, обсуждая и изучая их, они глубже сознают экономическое и политическое значение итогов 1979 года, всех минувших четырех лет пятилетки и ясно видят перспективы ее заключительного этапа.

— Борис Павлович, как известно, на десятую пятилетку партия и правительство поставили перед гражданской авиацией задачу — это более полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения страны в воздушных перевозках, улучшение транспортных связей между ее экономическими районами...

— Гражданская авиация — отрасль, народнохозяйственное значение которой с каждым годом возрастает. Поиски новых путей привлечения на наш транспорт все большего числа пассажиров, улучшение качества их обслуживания на земле и в воздухе, выход на авиалинии новых скоростных и комфортабельных самолетов содействовали более полному удовлетворению запросов населения. Введение передовой технологии позволило значительно повысить производительность авиационной техники. Государственный план четвертого года пятилетки по большинству показателей выполнен досрочно: перевезено свыше 100 миллионов пассажиров и около 3 миллионов тонн срочных грузов и почты.

род или поселок, построенный в этих районах, не рождается без помощи авиации. Она доставляет изыскателей и строителей, технику, материалы и оборудование, до прокладки железных или шоссейных дорог служит единственным средством связи.

Мы, например, организовали вахтовые перевозки строителей, нефте- и газодобытчиков, геологов, лесорубов. С вводом такого вида обслуживания отпала необходимость строительства специальных населенных пунктов в районах разработок или изысканий, где долгое время, порой с семьями вынуждены жить специалисты. Теперь же вертолеты доставляют сюда удобные временные домики, а затем, с определенным интервалом, и рабочие вахты.

Придавая особое значение обслуживанию отдаленных районов страны, Министерство гражданской авиации разработало генеральные перспективные схемы развития Красноярского и Тюменского управлений на 1981—1990 годы. Такие же долгосрочные программы будут составлены для Магаданского, Дальневосточного, Западно-Сибирского управлений гражданской авиации.

— В печати появилась такая цифра: только на территории Тюменской области услугами гражданской авиации пользуется почти 400 организаций различных отраслей. Кого можно, товарищ министр, назвать главными заказчиками Аэрофлота?

— Прежде всего — геологов. В районах Сибири и Дальнего Востока более трети всего объема работ по применению авиации в народном хозяйстве приходится на их долю. Авиация «изменила» сам геологический процесс, который перестал быть сезонным. Значительно расширились и возможности геологов. Например, внедрение такого метода геологоразведки, как аэрофотосъемка, дало народному хозяйству значительную эко-

жю, в исследованиях, связанных с планированием отлова. Самолеты и вертолеты обеспечивают практически круглогодичную проводку караванов судов через ледовые поля северных морей, помогая выбору оптимальных трасс. А это означает ускорение и удешевление доставки сотен тонн важных народнохозяйственных грузов. «Воздушные пожарные» участвуют в ликвидации лесных пожаров. «Летающие поликлиники» в прошлом году совершили около 70 тысяч экстренных вылетов.

Особое место занимает помощь Аэрофлота в комплексном развитии сельского хозяйства, в борьбе за урожайность полей. Ежегодно с воздуха различными видами авиационных работ обрабатывается в среднем до 90 миллионов гектаров угодий, а за десятую пятилетку будет обработано почти полмиллиарда гектаров. Таких масштабов не знает ни одна страна в мире. Сегодня трудно найти совхоз или колхоз, который не обращался бы к услугам авиации. Отдача выражается и в прибавке к урожаю и в значительном экономическом эффекте.

Подсчитано, что при авиационной обработке ста миллионов гектаров угодий,

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ РОДИНЫ** № 2 (353) 1980

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

Издается с 1950 года © «Крылья Родины», 1980.

причем в самые благоприятные агротехнические сроки, высвобождается свыше 100 тысяч тракторов. Ежегодный дополнительный доход государства от прироста авиации в сельском хозяйстве составляет более 1,5 миллиарда рублей. Роль гражданских авиаторов в повышении сельскохозяйственного производства была высоко оценена на июльском (1978 г.) Пленуме ЦК КПСС и в приветствии Л. И. Брежнева.

— *Список народнохозяйственных профессий Аэрофлота довольно велик, но все же для нас привычнее — Аэрофлот — пассажирский...*

— Это понятно, поскольку главная профессия гражданской авиации — пассажирские перевозки. Аэрофлот — важная составная часть единой транспортной системы страны, воздушный транспорт ныне занимает второе место в общем пассажирообороте в междугородном сообщении. Замечу в этой связи, что сегодня его услугами пользуется практически каждый третий житель Советского Союза. Обеспечивая быструю доставку пассажиров, мы активно способствуем повышению эффективности общественного производства. Так, благодаря нашим усилиям, экономия времени советских тружеников в десятой пятилетке составит более полумиллиарда человеко-дней. Это прежде всего касается линий большой протяженности, где свыше 80 процентов пользующихся транспортом предпочитают самый скоростной.

Мы уделяем особое внимание развитию магистральных воздушных дорог. Уже открыты беспосадочные линии, ведущие из Москвы в Петропавловск-Камчатский. Из нашей столицы проложена прямая магистраль до Певека на далекой Чукотке. Разработана программа расширения транспортного обеспечения отдаленных районов страны, предусматривающая, в частности, капиталовложения в размере 60 миллионов рублей только на реконструкцию аэропортов Якутска, Магадана и Норильска. С началом полетов в эти города скоростных многоместных самолетов в значительной степени будет решена одна из важнейших задач, поставленных перед нами, — обеспечить удобные и быстрые перевозки в труднодоступные и далеко отстоящие от центра зоны Советского Союза.

Здесь я хотел бы отметить, что гражданская авиация не конкурирует с железнодорожным транспортом, а, напротив, беря на себя значительную часть пассажирских перевозок, содействует повышению его производительности за счет сокращения количества пассажирских поездов, что позволяет увеличить грузовое движение и грузооборот. Специалисты подсчитали: выполнение Аэрофлотом миллиарда пассажиро-километров равнозначно отправлению тысячи пассажирских поездов. Высвобождение даст возможность увеличить пропускную способность железных дорог и благодаря этому отправить дополнительно 2 тысячи грузовых составов.

— *Десятая пятилетка — пятилетка эффективности и качества и для гражданских авиаторов. Важный показатель их работы — это высокий уровень обслуживания пассажиров. За счет чего поддерживается такой уровень и что делается для его повышения?*

— «Все — для пассажира!» — этот лозунг в центре внимания всех звеньев

Аэрофлота. Сооружаются современные аэровокзалы, к концу пятилетки новые аэровокзальные комплексы начнут работать во многих крупных городах страны. Ежегодно мы открываем более 50 новых воздушных трасс, увеличиваем частоту рейсов, например, в 1979 году только по центральному направлению их было выполнено около четырех с половиной тысяч. Вводятся новые формы обслуживания пассажиров в агентствах, аэропортах и на борту самолетов. Например, обслуживание по первому классу пришлось по душе многим воздушным путешественникам, и мы предлагаем распространить его.

В четвертом году пятилетки более чем в 20 городах Дальнего Востока и Крайнего Севера была организована продажа обратных билетов с гарантированной датой вылета из Москвы, а москвичи получили возможность приобретать билеты «туда» и «обратно», при полетах более чем в 100 городов страны. Для совершенствования продажи авиабилетов и бронирования мест на самолеты ныне создается общесоюзная автоматическая система управления этими операциями — АСУ-5. Одно из звеньев АСУ-5, управляющее продажей и бронированием в московской зоне, должно вступить в строй в 1980 году и будет удовлетворять потребности около 20 миллионов пассажиров в год. Для сравнения скажу: работающая в столице система бронирования и продажи «Сирена», к которой подключены агентства Аэрофлота еще 45 городов, за восемь лет эксплуатации продала билетов более 50 миллионам пассажиров.

— *Повышению качества и эффективности наверняка служит и постоянное обновление авиационного парка Аэрофлота. Что Вы можете сказать по этому поводу?*

— Хочу отметить, что внедрение новой техники — одна из важных особенностей развития гражданской авиации в

десятой пятилетке. Уже эксплуатируется «воздушный грузовик» Ил-76Т, он перевозит самоходную технику, оборудование и крупногабаритные грузы общим весом до 40 тонн. А чтобы с помощью бортовых средств механизации загрузить или разгрузить машину, достаточно получаса. Ил-76Т может эксплуатироваться при очень низких температурах, взлетая и садясь на аэродромах без твердого покрытия. Ощутимый экономический эффект дало применение на уникальных строительно-монтажных работах специализированного вертолета-крана Ми-10К.

Начал полеты Ту-154Б новой модификации, который берет на борт на 20 пассажиров больше, чем базовый самолет. На местные линии вышел 17-местный «микроавтобус» Л-410, изготовленный в Чехословакии. К началу одиннадцатой пятилетки реактивная авиация возьмет на свои «плечи» более двух третей всего объема пассажирских перевозок Аэрофлота.

Особые надежды мы связываем с выходом на линии средней протяженности первого отечественного широкофюзеляжного самолета-аэробуса Ил-86, рассчитанного на перевозку до 350 пассажиров. Самолет превосходит многие находящиеся сейчас в эксплуатации машины по ряду важных технических характеристик. Он довольно прост в эксплуатации и не требует больших затрат на техническое обслуживание. Несмотря на большие размеры, Ил-86 не кажется тяжеловесным, благодаря гармонии форм фюзеляжа, крыльев и двигателей. Выход его на трассы не потребует реконструкции аэродромов и аэродромной техники; предусмотрен современный сервис, упрощена процедура оформления багажа. Пассажир через один из трапов попадает в багажные вестибюли нижней палубы аэробуса, оставляет багаж и затем по лестнице поднимается в один из трех пассажирских салонов верхней палубы.

● Бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР и президиум ЦК профсоюза авиароботников подвели итоги Всесоюзного социалистического соревнования авиационных организаций ДОСААФ СССР за 1979 год.

● В совместном постановлении отмечается, что коллективы авиационных организаций ДОСААФ СССР, выполняя решения XXV съезда КПСС, последующих Пленумов ЦК КПСС, Постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», требования VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, добились в 1978—1979 учебном году более высоких показателей в выполнении плановых заданий и социалистических обязательств по подготовке авиационных специалистов для Вооруженных Сил СССР и авиационных спортсменов.

● Повысился уровень политико-воспитательной работы в авиационных организациях Украинской, Белорусской, Литовской ССР и ряда областей Российской Федерации (Московской, Кемеровской, Рязанской, Брянской, Тульской). Это способствовало дальнейшему улучшению процесса обучения и воспитания, совершенствованию учебно-материальной базы, укреплению дисциплины и организованности.

● За успешное выполнение планов учебно-летней работы и принятых социалистических обязательств по подготовке авиационных специалистов и спортсменов переходящие Красные знамена ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиароботников, дипломы и первые денежные премии присуждены:

- Волчанскому авиационному училищу летчиков ДОСААФ (начальник Г. Крутилин, председатель местного комитета Г. Украинцев);
- Запорожскому аэроклубу на реактивных самолетах (начальник В. Орлов, председатель местного В. Сидорчук);
- Сумскому аэроклубу на вертолетах (начальник И. Титаренко, председатель местного В. Гарин);
- Центральному аэроклубу СССР имени В. П. Чкалова (начальник Ю. Комицын, председатель местного Ф. Матюк);
- Каунасскому авиационно-спортивному клубу (начальник А. Ионушас, председатель местного М. Карлюс).
- Вторые места заняли:
  - Рязанский аэроклуб на реактивных самолетах (начальник В. Бойков, председатель местного К. Васин);
  - Волгоградский аэроклуб на реактивных самолетах (начальник В. Монин, председатель местного А. Остапенко);
  - Кемеровский аэроклуб на вертолетах (начальник В. Столяров, председатель местного В. Сычев);
  - 1-й Московский городской аэроклуб (начальник Н. Ефремцев, председатель местного А. Черных);
  - Брянский авиационно-спортивный клуб (начальник В. Горбачев, председатель местного Б. Поркунов).

В ЦК ДОСААФ СССР И ЦК ПРОФСОЮЗА  
АВИАРОБОТНИКОВ

Удобства ждут и пассажиры нового самолета Як-42, предназначенного для перевозки до 120 пассажиров на линиях средней протяженности.

Не оставлены без внимания и местные линии. Проходит испытания еще один «микровавтобус» — 15-местный Ан-28 — комфортабельная двухмоторная машина, которая заменит хорошо потрудившийся Ан-2.

— Борис Павлович, а как Аэрофлот готовится к XXII Олимпийским играм? Ведь ожидается большой приток пассажиров?

— Несомненно, Олимпиада-80 внесла в наши планы свои коррективы. Аэрофлот, как известно, является генеральным перевозчиком московской Олимпиады, а это накладывает на нас большую ответственность. Мы давно готовимся к этому всемирному празднику спорта. Уже разослано «олимпийское» расписание национальных олимпийским комитетам и зарубежным транспортным агентствам и бюро путешествий. Готовится к олимпийским перевозкам и авиационная техника. Ведь во время Олимпиады кроме рейсов по расписанию будут выполнены и дополнительные рейсы. Всего же, по подсчетам специалистов, за период Олимпиады услугами Аэрофлота воспользуется почти миллион участников и гостей Игр.

Завершена работа на олимпийских стройках гражданской авиации. Распахнул двери пассажирский павильон в главной международной гавани столицы — Шереметьево-1, вступил в строй новый аэровокзальный комплекс Шереметьево-2. Новый аэровокзал примет участников и зрителей олимпийской регаты в столице Эстонии.

В аэропортах городов, где пройдут турниры Олимпиады, будут работать выпускники первого «олимпийского» набора, летом прошлого года выпущенного Ленинградским авиационно-техническим училищем. По специальной про-

грамме идет подготовка и переподготовка экипажей международных линий Аэрофлота.

— Сегодня без воздушного транспорта трудно представить международное сотрудничество. Что можно, товарищ министр, сказать в этой связи о деятельности советской гражданской авиации?

— Содействие развитию разносторонних связей нашего государства с другими странами мира являлось одной из задач авиации с первых дней ее создания. С каждым годом растет число авиалиний, ведущих за пределы Советского Союза. Только в 1979-м самолеты Аэрофлота начали регулярные полеты по 10 новым международным трассам. Таким образом, число стран, куда летают советские гражданские самолеты, увеличилось до 84.

Особенно плодотворно развивается авиационное сотрудничество с социалистическими государствами. Его результаты были высоко оценены на восьмом заседании Постоянной комиссии СЭВ по гражданской авиации, состоявшемся летом 1979 года в Киеве, где были разработаны конкретные мероприятия для более полного содействия реализации Комплексной программы социалистической экономической интеграции.

На хорошей деловой основе строим мы сотрудничество, в частности, в области научно-технического обмена и с рядом капиталистических государств, например, с Францией, Швецией и др. Оно касается проектирования, строительства и эксплуатации аэропортов, обеспечения безопасности полетов, управления воздушным движением и контроля за работоспособностью летного состава.

Являясь активным участником мирового воздушного сообщения, Советский Союз способствует благотворному развитию международного сотрудничества в целом. Именно этой задаче посвящена его деятельность в Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

По инициативе СССР ИКАО приняла ряд решений, связанных с экономическими, правовыми, экологическими и техническими вопросами развития мировой гражданской авиации.

— Борис Павлович, десятая пятилетка для гражданских авиаторов особенна: Указом Президиума Верховного Совета СССР в прошлом году был учрежден День Аэрофлота. Как отвечают авиарботники на высокое признание их труда?

— Такая оценка нашей деятельности — это хороший моральный стимул для совершенствования работы всех подразделений, каждого члена многоотраслевого коллектива Аэрофлота. Более 70 авиапредприятий, около двух тысяч экипажей и бригад включились в движение за выполнение заданий десятой пятилетки к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. 80 процентов экипажей транспортной авиации поддержали инициативу авиаторов Домодедова «Каждому рейсу — высшую производительность и отличное выполнение полета по нормам летных оценок». Все авиарботники взяли на себя обязательства, связанные с превращением Аэрофлота в эталон на транспорте.

Наша забота по-прежнему направлена на повышение эффективности использования авиационного парка и материально-технических ресурсов. Это борьба за улучшение качества обслуживания пассажиров, строжайшая экономия топлива и энергетических ресурсов. «На экономию топлива и энергии», — говорил Л. И. Брежнев на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС, — должны быть нацелены усилия каждого коллектива, каждого труженика».

Совместными усилиями министерств гражданской авиации и авиационной промышленности разработана комплексная программа снижения расхода топлива на основном парке гражданских самолетов. Проводится работа по спрямлению воздушных трасс, выбору наиболее экономичных режимов полетов самолетов, использованию наивыгоднейших высот полета с учетом перехода на новую систему эшелонирования.

Большое внимание мы уделяем дальнейшему улучшению планирования и усилению воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности производства и качества работы. Важно обеспечить рациональное использование всего, чем располагает Аэрофлот, опираться главным образом на интенсивные факторы роста объемов перевозок и других видов авиационных работ по обслуживанию народного хозяйства, шире внедрять в производство научно-технические достижения и передовой опыт.

— Как боевую программу действий, — сказал в заключение Б. П. Бугаев, — гражданские авиаторы восприняли полуженя и выводы, изложенные в речи товарища Л. И. Брежнева на Пленуме ЦК КПСС. Они полны решимости воплотить в жизнь решения Пленума, с честью выполнить планы и обязательства, устранить недостатки хозяйствования. Не довольствуясь взятыми рубежами, многотысячный коллектив Аэрофлота постоянно ищет пути дальнейшего повышения эффективности и качества работы, полон решимости успешно выполнить задания завершающего года пятилетки.

Вел беседу В. НИКОЛАЕВ,  
спец. корр. «Крылья Родины»

В ЦК ДОСААФ СССР и ЦК Профсоюза  
Авиарботников

Этим коллективам вручены свидетельства и вторые денежные премии.

На третьем месте:

Калужское авиационно-техническое училище ДОСААФ (начальник В. Никишин, председатель месткома Е. Попов);

Липецкий аэроклуб на реактивных самолетах (начальник В. Антипов, председатель месткома Е. Платонов);

Аткарский аэроклуб на вертолетах (начальник А. Каракотин, председатель месткома Л. Фомин);

Минский аэроклуб (начальник В. Ковалев, председатель месткома А. Дорош-евич);

Тульский авиационно-спортивный клуб (начальник В. Ермолаев, председатель месткома И. Емельянов).

Этим учебно-спортивным организациям присуждены свидетельства и третьи денежные премии.

За лучшую подготовку специалистов Кинель-Черкасский аэроклуб представлен к награждению переходящим Красным знаменем Военно-Воздушных Сил, Коломенский авиационно-спортивный клуб — к награждению переходящим Красным знаменем воздушно-десантных войск.

Бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР и президиум ЦК Профсоюза авиарботников отметили хорошую работу Ульяновского, Челябинского, Курского, Куйбышевского, Богодуховского, Владимирского, Ростовского, Новосибирского, Центрального планерного, Ленинградского, Рижского, Алма-Атинского аэроклубов, Серпуховского, Ессентунского, Свердловского, Ровнинского, Винницкого авиационно-спортивных клубов и Паневежского авиационно-технического клуба ДОСААФ. Вместе с тем обращено внимание председателя ЦК ДОСААФ Киргизской ССР К. Усенбекова, председателей областных комитетов ДОСААФ Мордовской АССР (В. Бохлев), Удмуртской АССР (Н. Баранов), Калужского (И. Козлов), Смоленского (А. Войцешук), Ярославского (В. Жуков), Черниговского (Е. Ходзевич) на серьезные недостатки в организаторской и учебно-воспитательной работе в учебно-спортивных организациях.

Совместное постановление обязывает комитеты ДОСААФ, комитеты профсоюза авиарботников, руководителей авиационных организаций ДОСААФ в 1980 учебном году повысить качество и действенность организаторской и политико-воспитательной работы по выполнению требований Постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», при этом основные усилия направить на дальнейшее улучшение учебно-летной работы, обеспечение безопасности полетов и парашютных прыжков, укрепление дисциплины, дальнейшее совершенствование организации социалистического соревнования, достойную встречу 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина, успешного завершения 1980 года.

# К 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина

ВСЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРТИИ И НАРОДА НАПРАВЛЕНА НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ УКРЕПЛЕНИЕ РАЗВИТОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА, НА СОЗДАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ КОММУНИЗМА, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ, ВОСПИТАНИЕ ГРАЖДАН В ДУХЕ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ИДЕЙНОСТИ.

ГЛАВНЫЙ ИСТОЧНИК ВСЕХ НАШИХ ПОБЕД — В НЕРУШИМОМ ЕДИНСТВЕ ПАРТИИ И НАРОДА, В УМЕНИИ КОММУНИСТОВ, ГОВОРЯ СЛОВАМИ ЛЕНИНА, СБЛИЗИТЬСЯ, ДО ИЗВЕСТНОЙ СТЕПЕНИ СЛИТЬСЯ С САМОЙ ШИРОКОЙ МАССОЙ ТРУДЯЩИХСЯ, ПОДНЯТЬ ИХ ЭНЕРГИЮ, ГЕРОИЗМ И ЭНТУЗИАЗМ, СОСРЕДОТОЧИВАЯ РЕВОЛЮЦИОННО НАПРЯЖЕННЫЕ УСИЛИЯ НА ВАЖНЕЙШИХ ОЧЕРЕДНЫХ ЗАДАЧАХ. ТАК ПОЛЕНИНСКИ ДЕЙСТВОВАЛА ПАРТИЯ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЗАЩИТЕ СОЦИАЛИЗМА В ОДНОЙ СТРАНЕ, НАХОДИВШЕЙСЯ ВО ВРАЖДЕБНОМ КАПИТАЛИСТИЧЕСКОМ ОКРУЖЕНИИ, ТАК ДЕЙСТВОВАЛА ОНА В СОЗДАНИИ ПЕРВОГО НА ЗЕМЛЕ ОБЩЕСТВА РАЗВИТОГО СОЦИАЛИЗМА. ТАК ОНА БУДЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ И ВПРЕДЬ.

Из Постановления ЦК КПСС «О 110-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина».

\*\*\*

ИНИЦИАТОРУ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ЗАПОРОЖСКОМУ АЭРОКЛУБУ ТРЕТИЙ ГОД ПОДРЯД ПРИСУЖДАЕТСЯ ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ ЦК ДОСААФ СССР И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

В своем обращении клуб призывал учебно-спортивные авиационные организации ДОСААФ работать без отстающих, находить новые резервы, задание каждого летного дня выполнять только с отличным качеством.

Широко было развернуто социалистическое соревнование в подразделениях, службах, учебных группах. Каждый взял повышенные обязательства. Оперативно подводились итоги. Победителям вручались вымпелы. И вот конечные резуль-

таты. Они радуют и вдохновляют. Полностью выполнены плановые задания и социалистические обязательства, взятые на 1979 год. Заметно возрос уровень идейно-воспитательной работы, повысилась организованность на всех участках работы, более твердой стала трудовая дисциплина.

Конкретные показатели таковы: к концу учебного года 75 процентов летно-инструкторского состава имеет первый и второй классы; коэффициент готовности авиационной техники составляет 0,97; автотракторной — 0,90; отказов материальной части и случаев травмирования не было; сэкономлено 5 процентов горюче-смазочных материалов. Коллективом внесено и внедрено 37 рационализаторских предложений. Все курсанты выполнили нормы комплекса «Готов к труду и обороне». Среди постоянного состава 71 процент — значкисты ГТО; выросло по сравнению с 1978 годом количество ударников и подразделений коммунистического труда.

авиационного оборудования, самолето-вождения и другие. Здесь наглядные пособия, схемы, действующие макеты, тренажеры, необходимая мебель. Помимо классов каждая учебная группа располагает комнатой для предварительной подготовки к полетам. Имеется библиотека технической и художественной литературы, читальный и конференц-залы. Оборудуется музей истории аэроклуба.

Одно из основных условий ритмичной работы коллектива — это подготовка постоянного состава. Теоретическая учеба с ним проводится в полном соответствии с организационно-методическими требованиями. Для каждой категории созданы учебные группы — летного состава, технического, парашютной подготовки, связистов, водительского состава и др. В марте провели зачетную сессию. Она показала хорошие результаты. Молодые инструкторы-выпускники Волчанского училища летчиков С. Ежов и В. Лихобаба с хорошими оценками закончили

## КРАСНОЕ ЗНАМЯ —



\*\*\*

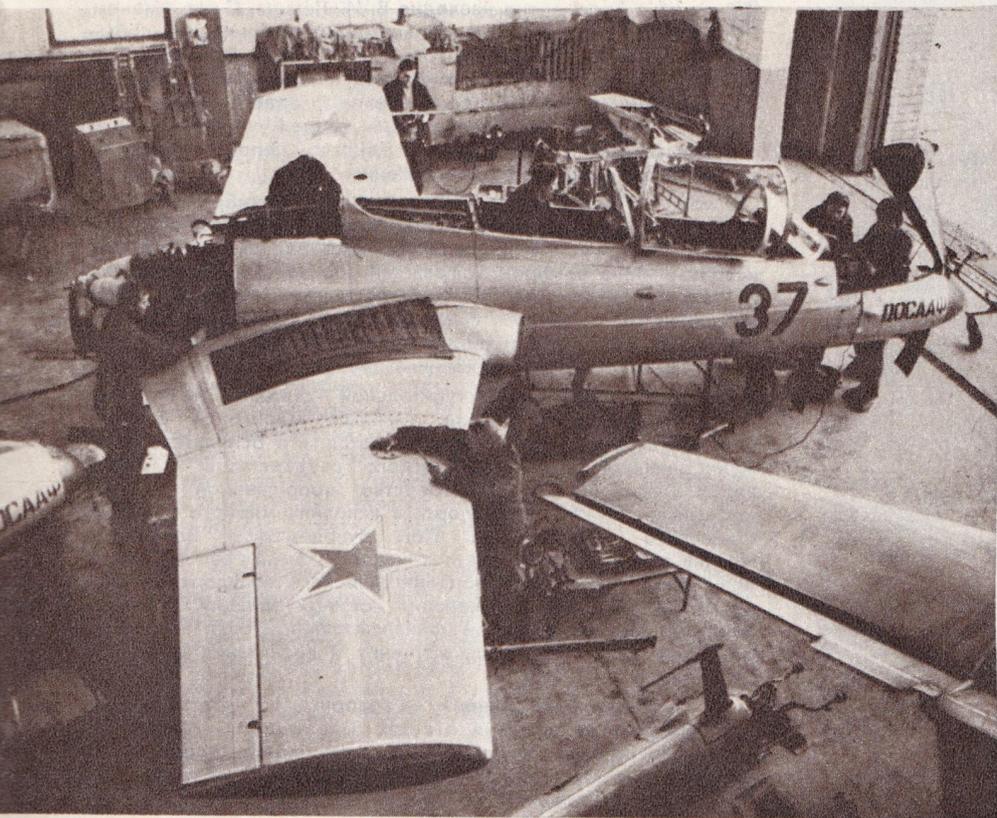
За этими показателями — большая организаторская работа, добросовестный труд преподавателей, инструкторов, всех тех, кто готовит и проводит полеты и парашютные прыжки.

Нельзя было приступать к плановой учебе без подготовки материальной базы. Этому уделялось самое пристальное внимание. По призыву передовиков каждый член коллектива отдал 40—50 часов своего свободного времени на оборудование классов. Теперь мы имеем одиннадцать учебных классов в городе и пять на аэродроме. В их числе классы конструкции самолета и двигателя, парашютный, методический, аэродинамики,

Командир подразделения В. Крайнов (на переднем плане в центре) проводит с инструкторами-летчиками межполетный разбор. Слева С. Мищенко, справа — В. Величко. Стоят (слева направо): В. Удовичкий, В. Горан, А. Обыскалов.

программу ввода в строй и были допущены к обучению курсантов. Они успешно закончили их подготовку в своих группах.

До начала полетов мы подробно анализировали недостатки в методике обучения, провели две летно-технические конференции, сборы руководителей полетов и разведчиков погоды, обсудили



## В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

схемы предварительной и предполетной подготовки, разбора полетов. По всем видам подготовки прошли показательные занятия, состоялся обмен опытом.

С переменным составом теоретические занятия проводились по классным отделениям 3—4 раза в неделю в вечернее время. Закончили их со средним баллом 4,3. После этого были проведены комплексные тренировочные занятия на авиационной технике. Каждый курсант выполнил по два парашютных прыжка, а также наземные катапультирования.

Идут профилактические работы на самолете ИЛ-29.

На самолетной стоянке.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Полеты начались 11 мая и были закончены 29 сентября. Все курсанты выполнили программу. Поначалу у некоторых были затруднения в освоении такого элемента полета, как заход на посадку и сама посадка. Пришлось организовать дополнительные занятия и контрольные полеты, после чего все курсанты успешно вылетели самостоятельно.

Параллельно с летной подготовкой курсантов проводилась и спортивно-массовая работа. Отрадно, что на зональных соревнованиях команда спортсменов-летчиков из семи человек заняла первое место. Спортсмены М. Розновский и Г. Коншин выполнили норматив мастера спорта СССР. Ныне в клубе 29 мастеров спорта, в том числе 18 по самолетному спорту, 8 по авиамodelьному и 3 по парашютному. Два наших спортсмена мастера спорта В. Вербовой

и А. Медовиченко участвовали во всесоюзных соревнованиях в составе сборной ДОСААФ.

Парашютисты клуба [командир звена В. Зайцев] в соревнованиях на кубок «Большой Донбасс» и на кубок «Золотая осень» заняли третье призовое место. Более пятидесяти парашютистов повысили разряды. Хорошо работает авиамодельная лаборатория. Ее возглавляет Н. Попов. Свыше трехсот авиамodelистов приняли участие в районных, городских, областных и республиканских соревнованиях.

Успехи клуба были бы немислимы, если бы руководство, партийная, профсоюзная и комсомольская организации не занимались повседневно политико-воспитательной работой. Она проводится на основе комплексного перспективного и месячного планирования, а также планов проведения предвыходных, выходных и праздничных дней. В каждой группе со всеми категориями работников клуба, курсантами и спортсменами проводились политзанятия, политинформации. Интересно строят занятия, увязывая их с конкретными задачами, командир подразделения В. Хаустов, старший инженер технико-эксплуатационной службы Е. Вакуленко, начальник службы связи Л. Руденко. Не случайно эти коллективы вот уже два года занимают в социалистическом соревновании первые места, а технико-эксплуатационная часть второй год является отличной. Высоких результатов в соревновании добились летчики В. Медведь, П. Полтавец, преподаватели С. Артемченко, И. Новиков, авиатехники М. Годес, Ю. Савецкий, В. Федоша, старший техник связи В. Шефф, шофер Л. Волков.

Запомнились месячники оборонно-массовой работы, посвященные 61-й годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота и 35-летию освобождения Запорожья.

Налажены постоянные связи со школами, особенно с запорожской средней школой № 39 и восьмилетней школой в селе Широком, над которыми наш клуб шефствует. Неизгладимые впечатления оставляют у учащихся школ регулярные экскурсии на аэродром, во время которых они осматривают авиационную технику, знакомятся с курсантами и спортсменами, наблюдают за полетами. По инициативе Совета ветеранов аэроклуба, который возглавляет полковник в отставке А. Москалина, проводятся экскурсии по местам боевой и трудовой славы, встречи с Героями Советского Союза — воспитанниками клуба, ветеранами партии, знатными людьми заводов, колхозов и совхозов. Как яркий праздник прошло в клубе театрализованное представление, посвященное второй годовщине Советской Конституции.

☆☆☆

Решения ноябрьского [1979 г.] Пленума ЦК КПСС, выступление на нем Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева обязывают нас работать и учиться еще лучше, готовить курсантов и спортсменов с высоким качеством без летных происшествий и серьезных предпосылок к ним.

Свои успехи коллектив аэроклуба посвящает 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина.

В. ОРЛОВ,  
начальник аэроклуба

Запорожье





## УДОСТОВЕРЕНИЕ

ПРЕДЪЯВИТЕЛЬ СЕГО ЕСТЬ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ПОЧЕТНЫЙ КРАСНОФЛОТЕЦ АВИАЦИОННОЙ ЭСКАДРЫ № 2 ВЛАДИМИР ИЛЬИЧ ЛЕНИН (УЛЬЯНОВ), ЧТО ПОДПИСЬЮ И ПРИЛОЖЕНИЕМ ПЕЧАТИ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ

Ноябрь 1921 г.  
№: 10429

КОМАНДА ЭСКАДРЫ № 2

ВОЕННОМ

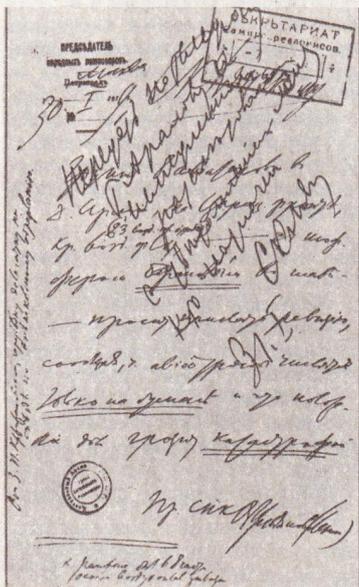
НАШТАБА ЭСКАДРЫ



*Ленин*  
*Ильич*

К 110-й годовщине  
со дня рождения  
В. И. Ленина

# ЛЕНИН И АВИАЦИЯ



\* В. И. Ленин и советская авиация. Документы, материалы, воспоминания. Ордена Трудового Красного Знамени Военное издательство Министерства обороны СССР. Москва, 1979 г. 238 стр.

Велико и бессмертно наследие В. И. Ленина. С его именем неразрывно связаны такие всемирно-исторические события, как создание партии нового типа, победа Великого Октября, рождение первого в мире социалистического государства рабочих и крестьян. В. И. Ленин разработал военную программу пролетарской революции, создал учение о защите социалистического Отечества, явился непосредственным организатором Советских Вооруженных Сил.

В военной деятельности после Великого Октября В. И. Ленин уделял большое внимание вопросам строительства Красной Армии и в ее составе Военно-Воздушных Сил, их использованию на фронтах гражданской войны. Этой области неутомимой деятельности вождя революции посвящен сборник «В. И. Ленин и советская авиация»\*, вышедший недавно в Военном издательстве под общей редакцией Героя Советского Союза, генерал-полковника авиации И. М. Мороза.

Сборник открывается вступительной статьей, написанной Героем Советского Союза, главным маршалом авиации П. С. Кутаховым. В ней подчеркивается, что основатель Коммунистической партии и Советского государства В. И. Ленин видел в авиации мощное средство вооруженной борьбы, важный вид связи и транспорта в условиях мирного социалистического строительства. Под руководством Владимира Ильича в первые годы советской власти были заложены основы воздушной мощи социалистического государства, разработаны принципы применения военной авиации, решены кардинальные вопросы ее финансирования, создания материально-технической базы, обучения и воспитания авиационных кадров.

«В наследии В. И. Ленина, — говорится в статье, — мы черпаем идеи и указания о путях дальнейшего укрепления обороны страны, об основах и принципах строительства Вооруженных Сил, об обучении и воспитании советских воинов, о закономерностях современной войны и способах боевой деятельности войск».

Составители сборника публикацию ленинских документов предваряют предисловием, которое поможет читателю понять методологию подбора документов, а также события, связанные с их появлением. В предисловии сказано, что интерес к авиации у Владимира Ильича зародился еще на заре эры воздухоплавания. Не только передовая интеллигенция, но и широкие слои простого народа в конце XIX века знали об успехах воздухоплателей, совершавших путешествия в пятый океан на аппаратах легче воздуха, а в самом начале XX века стали очевидцами полетов человека на летательных аппаратах тяжелее воздуха — самолетах. В. И. Ленин, как писала Н. К. Крупская, будучи в Париже в 1909—1911 гг., где он руководил партийной школой в Лонжюмо, в свободное время выезжал на велосипеде за город, к аэродрому и там «мог вволю любоваться маневрами аэропланов». Предвидя будущее зародившейся авиации, В. И. Ленин охарактеризовал XX век как век «аэропланов, электричества, автомобилей».

В апреле 1917 года В. И. Ленин возвратился в Россию. Вождь революции уделял большое внимание работе в воинских частях, на флоте и в авиационных подразделениях. Работа партии среди военных дала свои плоды и именно поэтому в дни Октября подавляющее большинство авиационных отрядов перешло на сторону Советской власти. Многие летчики приняли непосредственное участие в Октябрьском восстании и выполняли задания, поставленные перед ними В. И. Лениным.

В Смольном уже 28 октября 1917 года было создано Бюро военных комиссаров авиационных и воздухоплавательных частей Петроградского гарнизона. Бюро работало под руководством В. И. Ленина и Военно-революционного комитета. Было сформировано для защиты завоеваний революции сначала два, а затем еще шесть социалистических авиационных отрядов, сыгравших видную роль в борьбе с интервентами и белогвардейцами. Таким образом, первые шаги на пути создания советских Военно-Воздушных Сил неотделимы от имени В. И. Ленина.

В годы гражданской войны, созданные по указанию В. И. Ленина, благодаря неустанной заботе партии, авиационные отряды внесли достойный вклад в великое и бессмертное дело разгрома объединенных сил внутренней контрреволюции и иностранных интервентов. Красные военлеты проявили высокие образцы мужества и героизма, верности знамени революции, идеям коммунизма. Многие из них были награждены орденом Красного Знамени. Боевая деятельность многих авиационных отрядов, человеческие судьбы авиаторов находились под постоянным вниманием вождя революции. Десятки документов, подписанных В. И. Лениным, касающихся вопросов организации, комплектования, снабже-

ния, боевого использования авиационных отрядов, судеб отдельных летчиков, свидетельствуют о многогранной партийной заботе Владимира Ильича о Военно-Воздушном Флоте молодого советского государства.

Победоносно завершив гражданскую войну, страна приступила к мирному созидательному труду. В. И. Ленин в те годы продолжал неустанно заботиться о создании могучих крыльев социалистического Отечества. В условиях голода и разрухи, из скромного государственного бюджета были выделены необходимые средства для реконструкции авиационных предприятий, для работы научных и опытных бюро, для подготовки кадров летчиков, техников, инженеров. Только один факт: в декабре 1922 года Совет Труда и Обороны утвердил выработанную Главным управлением военной промышленности трехлетнюю программу восстановления, дооборудования и расширения авиационных предприятий.

Приведенные в сборнике документы расположены хронологически и сгруппированы по следующим трем разделам: документы, написанные и подписанные В. И. Лениным, а также материалы с его пометками и резолюциями; доклады, письма, донесения В. И. Ленину; воспоминания ветеранов авиации о В. И. Ленине. Многие документы в сборнике публикуются впервые. (Часть документов воспроизводится в журнале на стр. 6).

Раздел воспоминаний ветеранов открывается статьей члена Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания при Военно-революционном комитете Е. И. Ахматовича «В первые дни».

Автор вводит читателя в курс событий весны 1917 года в Петрограде, когда партия развернула работу среди воинских частей гарнизона, в том числе и в учебной команде Петроградской офицерской воздухоплавательной школы. Как комиссар от этой школы Е. И. Ахматович 28 октября был на совещании в Смольном, где и начало работать указанное Бюро комиссаров — первый революционный орган строительства советской авиации.

Первые шаги социалистических авиационных отрядов. Этой теме посвятил свои воспоминания Ф. И. Жаров, бывший председатель солдатского комитета 1-й авиационной базы Западного фронта, — с чего и началась его деятельность по упрочению партийного влияния в авиационных отрядах, вставших на сторону революции.

Летчик, участник Октябрьской революции в Петрограде В. И. Очкин в статье «Крылья народа» повествует о своих встречах с В. И. Лениным и его соратниками, о неослабном внимании, которое уделял вождь революции созданию Военно-Воздушного Флота молодого советского государства. Первая встреча летчика — большевика В. И. Очкина с Владимиром Ильичем, во время которой В. И. Ленин поставил конкретные задания перед авиаторами, состоялась в Смольном вечером 28 октября. А на другой день летчик Очкин уже слетал в Псков, восстановив связь между Псковом и Петербургом. Так началась боевая деятельность летчика-большевика во имя победы революции.

Интересны воспоминания летчика-испытателя 1-го класса А. К. Туманского «Встреча с Лениным». Его воспоминания начинаются также с памятных событий первых дней советской власти. В конце ноября 1917 года по заданию Смольного летчик А. К. Туманский сформировал авиагруппу в Минске и начал боевую работу против сил контрреволюции. Когда в отряде кончились боеприпасы, его направили в Смольный, где и состоялась обстоятельная беседа с В. И. Лениным. «Я своими глазами видел великого вождя. Встреча с Владимиром Ильичем окончательно убедила меня, что я избрал правильный путь», — пишет бывший офицер царской армии, летчик, вставший в ряды борцов за революцию.

В сборнике помещены также волнующие воспоминания М. П. Строева «Мои встречи с Лениным», бывшего члена коллегии по управлению Воздушным Флотом Республики; А. В. Шиукова — «Вы, товарищи, с фронта», бывшего члена Московской окружной коллегии по управлению Воздушным Флотом; А. В. Сергеева «Воспоминания о вожде», бывшего начальника Авиадарма. Все эти живые, волнующие документы, написанные ветеранами советской авиации, не могут не волновать читателя, они помогают глубже понять величие ленинских идей, работу партии в первые годы советской власти по созданию могучего Воздушного Флота первого в мире государства рабочих и крестьян.

Советские авиаторы, как и все воины Вооруженных Сил, верны ленинским идеям, зорко стоят на страже мира и созидательного труда нашего народа.

Генерал-лейтенант авиации  
в отставке  
Н. ЧУГУНОВ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ  
СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ.

В ознаменование пятидесятилетия научной деятельности профессора Н. Е. ЖУКОВСКОГО и огромных заслуг его, как "отца русской авиации" Совет Народных Комиссаров П о с т а н о в и л:

1. Освободить профессора Н. Е. ЖУКОВСКОГО от обязательного чтения лекций, предоставляя ему право об"являть курсы более важного научного содержания.
2. Назначить ему ежемесячный оклад содержания в размере ста тысяч /100.000/ рублей с распространением на этот оклад всех последующих повышений тарифных ставок.
3. Установить годичную премию Н. Е. Жукковского за наилучшие труды по математике и механике с учреждением жюри в составе профессора Н. Е. Жукковского, а также представителей, по одному: от Государственного учебного Совета, от Российской Академии Наук, от физико-математического факультета Московского Государственного университета и от Московского Математического Общества.
4. Издать труды Н. Е. Жукковского.

Москва, Кремль  
3-го декабря  
1920 г.

Председатель Совета Народных  
Комиссаров:

Управляющий Делами Совета Народных  
Комиссаров:

ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ  
ОБ ОТПУСКЕ СРЕДСТВ НАРОДНОМУ КОМИССАРИАТУ ПО  
ВОЕННЫМ ДЕЛАМ НА ПОСТРОЙКУ АЭРОДРОМОВ

7 сентября 1920 г.

Совет Народных Комиссаров в заседании от 6-го сентября  
1920 года

Постановил:

Отпустить [народному] [комиссариату] по Военным Де-  
лам сверхсметным кредитом по смете [главного] В[оенно]-  
И[нженерного] У[правления] на постройку аэродромов в Са-  
ратове, Кирсанове и Рязане... сорок семь миллионов рублей  
(47 000 000 р.).

Председатель Совета  
Народных Комиссаров  
В. Ульянов (Ленин)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ  
СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ

Сотрудники дивизиона воздушных кораблей "Илья Муромец", факти-  
чески совещающие под"емно-летные и воздухоплавательные работы  
должны удовлетворяться по нормам и по родке об"явленными в приказа  
РВСР 1920 года за № 1765, а остальные сотрудники того-же дивизиона  
на фронте - фронтовым и в тылу - тыловым продайком.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА  
ТРУДА И ОБОРОНЫ

Маршал авиации  
С. РУДЕНКО,  
Герой Советского Союза

## У ИСТОКОВ ЛЕТНОГО МАСТЕРСТВА

**К**ому довелось служить в Военно-Воздушных Силах в конце двадцатых и начале тридцатых годов, тому невозможно забыть яркие события того времени, периода подлинного возмужания нашей авиации.

Это был период легендарных первых пятилеток. Страна под руководством партии превращалась в необозримую строительную площадку. Возводились такие гиганты социалистической индустрии, как Уралмаш, Магнитка, ДнепрогЭС, на путях подъема цеха оборонных, в том числе и авиационных заводов.

Росла техническая мощь армии, авиации и флота.

Партия проявляла неустанную заботу о том, чтобы обеспечить безопасность мирного труда советского народа.

Мы, молодое племя Родины, с замiranием сердца следили за полетами отечественных краснозвездных птиц в голубой синеве неба. С великой гордостью и счастьем устремлялись мы с путевками комсомола в авиационные училища и школы, чтобы встать в ряды часовых советских воздушных рубежей.

Сквозь призму минувшего вижу и себя выпускником знаменитой Качинской школы, гордо шагающим по зеленому лугу моего первого военного аэродрома под Серпуховом. Ярко светило солнце, голубело небо, отражаясь в спокойной Оке. Свежий ветерок шевелил травы, ударяя, как в паруса, в полотняные обшивки самолетов на стоянке.

Вот и мой самолет с номером «З» на хвосте.

С благоговением кладу руку на его крыло, внимательно и с волнением рас-

сматриваю каждую деталь. Ведь теперь мне, младшему летчику 22-го отряда 12-й авиабригады, предстоит летать на этом красавце, покорять небо. В который раз обхожу машину вокруг, любуюсь ее легкими и в то же время внушительными формами. Мне нравится в ней все — надежность, простота, удобство кабины, впечатляющая бомбовая нагрузка...

Потом наступили дни теоретической учебы, полетов, разборов удач и ошибок в технике пилотирования.

Нашим звеном командовал Яков Полищук, ставший летчиком после гражданской войны. Ладно сложенный, симпатичный, удачливый в жизни и летной службе. О ратных делах красноенлетов Яша читал запоем, знал их имена, кто, где и когда отличился. Он не просто то-сковал о боях и подвигах, но постоянно готовился к ним. Ни себе, ни нам на земле и в небе поблажек не давал.

Командир отряда Иосиф Смага и командир бригады Константин Маслов были постарше Полищука. Оба — участники сражений с интервентами и бело-гвардейцами. Красноенлет И. Смага, всегда серьезный и невозмутимый, казался нам недоступным. О его отчаянной храбрости в воздушных боях ходили легенды. Говорили, что он встречался с В. И. Лениным.

Комбриг Маслов за храбрость в гражданской войне был удостоен ордена Красного Знамени. С его именем связано начало становления известного подмосковного Монинского авиационного гарнизона. Ныне в Монино — Военно-Воздушная академия имени Ю. А. Гагарина, музей ВВС.

В экипаж нашей «тройки» кроме меня входили летчик-наблюдатель И. Поволоцкий и только что закончивший учебу техник В. Емельянов. Начали мы учебу с полетов по кругу, потом — в зоны. С большой радостью и охотой осваивали фигуры высшего пилотажа, и очень скоро на практике поняли, как это важно для возможных будущих боев.

Очень нравилось нам маневрировать звеном и особенно совершать одновременно повороты на 180°. Ведомые делали переворот, а ведущий — боевой разворот.

Мы так «набили руку» на отработке этих элементов, что даже стали снижать высоту пилотажа. Но тут нас своевременно одернули.

Начальник Военно-Воздушных Сил МВО И. Павлов издал специальный приказ «О тенденции работы летчика в части высшего пилотажа на низких высотах». «Высший пилотаж, — говорилось в приказе, — на низких высотах 30—100 метров возможен пока только на машинах с большими скоростями и скороподъемностью. Никакие другие современные машины этого не разрешают вовсе».

Мы все с искренней симпатией и уважением относились к славному соколу гражданской войны, трижды удостоенному за подвиги ордена Красного Знамени. Сам Павлов летал на истребителе с нарисованным развернутым красным знаменем на хвосте и надписью: «За ВКП(б)». Появлялся он обычно над аэродромом всегда на малой высоте и на большой скорости, делал «горку», выполнял несколько фигур и шел на посадку.

Это был человек исключительной отваги и большой души. Любил беседовать с летчиками, особенно с молодежью. Делился опытом боев с контрреволюцией, приводил яркие примеры храбрости, мастерства, находчивости красноенлетов. Павлов настойчиво добивался, чтобы не только летчики, но и летнабы умели пилотировать машину. «В боевой обстановке, друзья, всякое бывает, — говорил он. — Летнаб, который не учится управлять самолетом, — плохо готовится к войне».

Ох, как пригодилось все это нам в боевой обстановке! В годы Великой Отечественной войны не раз штурманам приходилось брать управление машиной и благополучно возвращаться домой.

Помню 4 августа 1943 года летчик А. Полудин, штурман П. Паршутин, стрелок-радист Карась и стрелок Ковалев на носили бомбардировочный удар по крупному железнодорожному узлу противника. Зенитным огнем командир экипажа был тяжело ранен. Штурман принял на себя командование экипажем, взял курс на свою базу. Вскоре показались знакомые ориентиры и летное поле. Умелыми действиями экипаж и машина были спасены.

Штурман, радист и стрелок удостоились правительственных наград, а Паршутин, по моему совету, переучился на летчика.

Не менее жизненным оказалось обучение вождению самолетов по приборам, в облаках, ночью. Этому виду бое-

## АВИАТОРЫ В ГОСТЯХ У СТУДЕНТОВ

В ЭТИ ДНИ вся страна отмечает 150-летие со дня основания МВТУ имени Н. Э. Баумана. Вся страна — не преувеличение: ведь выпускники этого старейшего технического вуза работают во всех уголках нашей Родины. Многие из них стали крупными партийными и хозяйственными руководителями, командирами производства, первопроходцами новых технических направлений, маститыми учеными, навсегда ставшими в ряд с великими деятелями мировой науки и техники. Достаточно назвать Н. Е. Жуковского и С. А. Чаплыгина, А. Н. Туполева и А. А. Архангельского, С. П. Королева и М. К. Тихонравова, М. В. Келдыша и Б. С. Стечкина.

Одним из мощных рычагов подготовки высококвалифицированных кадров в МВТУ всегда считалось техническое творчество. Поэтому так много в училище студенческих конструкторских бюро, клубов, лабораторий, поисковых групп. И сейчас, приезжая в Москву на юбилейные торжества, выросшие в таких творческих объединениях бывшие воспитанники МВТУ прежде всего ищут своих коллег. Любопытно отметить, что один из них — известный авиаконструктор лауреат Государ-

ственной премии И. П. Толстых поступил в МВТУ... ровно 60 лет назад.

Недавно в училище был проведен юбилейный вечер встречи с ветеранами авиации, организованный студенческим клубом «Альбатрос». Задолго до его начала зал оказался переполненным. Когда председательствующий стал называть имена почетных гостей, в зале вспыхнула овация. Вот на трибуну поднялся 88-летний ветеран русской авиации К. К. Арцеулов. На нашей планете было только два летчика, причем оба — русские, которые открыли тайны высшего пилотажа: П. Н. Нестеров, автор знаменитой «мертвой петли» и тарана в воздушном бою, К. К. Арцеулов, первым в мире выполнивший преднамеренный штопор и вывод из него.

К. К. Арцеулов говорил о большом счастье, выпавшем на его долю: начав летать на самолете «Блерио-11», он стал участником становления и развития отечественной авиации. Совсем недавно, будучи в гостях у космонавтов, смог лично ознакомиться с кабиной корабля «Союз», посидеть в командирском кресле, опробовать систему управления.

С большим вниманием выслушали рассказ заслуженного деятеля науки и техники лауреата Ленинской и Государственной премий авиаконструктора П. В. Цыбина о С. П. Королеве.

вой подготовки уделялось постоянное внимание. ВВС РККА организовывали специальные полеты по незнакомым маршрутам, так называемые звездные перелеты с точным выходом на цель с разных направлений, полеты на предельный радиус действия.

Первую посадку в темноте я выполнил довольно неожиданно. В один из жарких июльских дней мы с летнабом Закашанским полетели по маршруту Серпухов—Кашира—Венев—Тула—Серпухов с задачей — разведка и фотографирование подвижных целей. Закончив наблюдения и съемку, мы направились домой через Тулу. Я поставил самолет на курс 270°, передал управление летнабу. Приблизилось время подхода к Туле, но ее не видно. Взяв управление на себя, даю задание летнабу сориентироваться и сказать, где мы находимся, а сам ввел самолет в пологий круг. Оглядываю местность и сравниваю с картой. Похожего ничего не вижу. И вдруг узнаю деревню Дедилово, она длинная, вытянутая с севера на юг. Но ведь она на маршруте Серпухов—Липецк! Вон куда нас занесло! Перевернул карту в планшете, нашел Дедилово и взял курс на Тулу. Солнце тем временем приближалось к закату.

Решил в Туле не садиться, а лететь домой.

К Серпухову подошли в темноте. Нас ждали. На аэродроме угадывались костры. Захожу на посадку, сбавляю обороты двигателя. Замечаю внизу реку, мост. Показалось, что до костров еще далеко. Даю газ, уточняю расчет и подвожу машину к самой земле. Короткий пробег, машина остановилась.

Первый опыт посадки в темноте мне помог, когда приступили к ночным полетам по-настоящему.

Современная организация и обеспечение ночного полета не идут ни в какое сравнение с тем давним временем. Тогда летчику, пилотирувавшему самолет ночью, особенно нужны были искусная визуальная ориентировка в темноте, умение различать объекты на местности, ловкость, смекалка, особенно при взлете и посадке.

Навыки ночного полета пригодились в грядущих боях. Вспоминается, как в критические дни обороны Москвы в нашу дивизию прибыли на пополнение легкомоторные самолеты и летчики-инструкторы аэроклубов. Мы немедленно подготовили их к ночным полетам. Подсвет

полосы свели к минимуму, обходясь одной-двумя лампами «летучая мышь». И они прекрасно летали, ночи напролет бомбили врага на подступах к столице.

Темь была союзницей нашей дальней авиации, совершавшей налеты на важные объекты в гитлеровском тылу. О размахе ее боевых действий говорят хотя бы могучие удары 743 бомбардировщиков по опорным пунктам второй полосы вражеской обороны перед наступлением наших войск на Берлин. Незадолго до рассвета в течение 42 минут наши летчики сбросили на врага 884 тонны бомб крупного калибра. При этом средняя плотность бомбового удара в районе целей составила 50 тонн на квадратный километр.

Перечитывая сейчас архивные материалы далеких предвоенных лет, убеждаюсь, что многое тогда осуществлялось впервые и было крупнейшим шагом в совершенствовании боевого применения авиации. Реввоенсовет Республики ставил такие задачи перед ВВС, как совместная работа с артиллерией, взаимодействие с конницей и подвижными пехотными частями, боевое взаимодействие на поле боя, разведка и расстройство деятельности железных дорог, расширение практики боевой работы с больших высот и с бреюющих полетов. Особое внимание обращалось на последовательность в обучении по всем видам подготовки. Командир звена учит звено, командир отряда — отряд, командир эскадрильи — эскадрилью.

Летчики готовились к боям за защите нашей Родины. И как подтвердила история, готовились правильно, что ярко показал разгром хваленной немецкой авиации в годы Великой Отечественной войны.

Вспоминается учение в районе Одова — Перемышль-на-Оке. Осенью 1929 года нам поставили задачу: атаковать конницу на марше у Перемышля. Вылетели из Серпухова тремя звеньями, прошли весь маршрут бреюющим полетом вдоль Оки, временами ниже ее берегов, и захватили конницу при подъеме на возвышенность, поросшую низким кустарником. Лошади перепугались и всадники не могли их удержать. Мы сделали четыре захода.

Вернулись домой. Горкой набираем высоту и вдруг нас обгоняет истребитель. Прилетел Павлов. После посадки приказано построить летный состав. Иван

Ульянович, оказывается, наблюдал за нашими действиями.

— Молодцы! — сказал он громко, — хорошо летали. Объявляю благодарности.

Увлечение бреющим полетом не прошло бесследно. Им широко и успешно пользовались штурмовики. Не могу здесь не вспомнить как атака с самых малых высот буквально спасла экипаж бывалого летчика и опытного разведчика лейтенанта Б. Россихина. 10 июля 1944 года его Ил-2 был подбит и летчик вынужден был сесть на территории, занятой противником. Фашисты двинулись к «илу», но летавший в паре с ним лейтенант Н. Новиков, снизившись до бреющего, стал в упор расстреливать гитлеровских солдат, пока раненый Россихин не скрылся в лесу. Обоим гвардейцам 23 февраля 1945 года было присвоено звание Героя Советского Союза.

Наша бригада летала на самолетах, построенных на средства трудящихся, собранных под лозунгом: «Наш ответ Чемберлену». Машины были именными. Например, на моей «тройке» значилось: «Имени Сакко и Ванцетти». Этот самолет — подарок тульских рабочих. Они и были шефами нашего экипажа.

Однажды по просьбе шефов летчики отряда с разрешения командира бригады организовали «катание на самолете» рабочих — в порядке поощрения.

Один из гостей, молодой, чубатый, держался особенно браво, он подошел ко мне и попросил, чтобы я его прокатил «как следует». Я ответил: «Попробую». Нам известен был «невинный» прием, который вызывал у пассажира задней кабины ощущение невесомости. Создавалось это так: разгоняешь самолет по прямой и затем энергично берешь ручку «на себя». Самолет круто идет на «горку» и через две-три секунды так же энергично отдаешь ручку «от себя». Когда самолет начинает делать горку, пассажира прижимает к сиденью центробежной силой, а в момент отдачи ручки от себя, пассажир отстает от сиденья и как бы повисает в пространстве кабины. Ощущение, прямо скажем, неприятное. Но мой юный пассажир перенес все манипуляции с завидным спокойствием. Впоследствии я слышал, что этот смелый парень по путевке комсомола вступил в ряды военных авиаторов.

(Окончание в следующем номере.)

На вечере-встрече — ветеран авиации К. Арцулов (в центре), Герой Советского Союза И. Сухомлин (справа) и председатель клуба МВТУ «Альбатрос», студент 5-го курса, дельтапланерист Ф. Хазиев.

Фото В. РУБАНА

Выступление заслуженного мастера спорта СССР, неоднократного рекордсмена мира планериста В. М. Ильченко было посвящено безмоторному полету. Заслуженные летчики-испытатели, Герои Советского Союза И. М. Сухомлин и писатель М. Л. Галлай рассказали о специфике своей профессии. Генерал-майор Б. И. Бредихин, бывший военный планерист ВДВ, рассказал о смелых ночных полетах в тыл врага в годы Великой Отечественной войны. Присутствующие почтили минутой молчания память героев, погибших в боях за Родину.

В заключение выступил доктор технических наук, авиаконструктор С. А. Яковлев. Он говорил о замечательном творческом пути коллектива, руководимого дважды Героем Социалистического труда академиком А. С. Яковлевым.

Выступления сопровождался показом уникальных кинокадров из истории отечественной авиации и космонавтики. Это была запоминающаяся встреча!

Е. МАЛИНОВСКАЯ





## Устный выпуск журнала «Крылья Родины»

Выступает летчик-космонавт СССР  
Виктор Горбатко.

В зале парят... микросамолеты.

На снимке: парашютист Анатолий Осипов, поэт Феликс Чуев, летчица Любовь Немкова и авиа-моделист Владимир Масленнин.

...Центральный Дом журналиста. Сегодня здесь необычно оживленно. Идет устный выпуск журнала «Крылья Родины». Среди его участников самые почетные гости — ветераны войны и труда. Вот с группой спортсменов беседует Николай Петрович Каманин. Этот немолодой уже, но энергичный, жизнерадостный человек, много повидавший в своей жизни, активно причастен к великим делам и свершениям. И его слово всегда дорого новой смене. Н. П. Каманин — живая история нашей авиации. Участник героической эпопеи спасения челюскинцев. Сейчас полет в Арктику, на Северный полюс — обычный рейс аэрофлотовского пассажирского лайнера. А тогда, в тридцатые годы такой полет был

подвигом, граничащим с легендой. Молодежь семидесятых годов и представить себе не может все трудности, которые пришлось преодолеть летчику Каманину, чтобы воздушным путем добраться до Чукотки. И на чем! На деревянном Р-5 с открытой кабиной, по еще не освоенным авиационным дорогам Сибири, Дальнего Востока, Арктики.

Н. П. Каманин в числе первых в нашей стране был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

В военные годы он на фронте, командует авиационным соединением. В послевоенное время один из руководящих деятелей оборонного Общества, его имя причастно и к рождению журнала «Крылья Родины». Потом новые большие заботы: генерал-полковник авиации Каманин выполняет ответственное поручение партии, связанное с освоением космического пространства.

Сегодня в ЦДЖ всуею людно: у фотовыставки «Спорт мужественных, вы-



носливых, смелых», у выставки микросамолетов спортсменов Московского авиамодельного клуба и в кинозале, где демонстрируется фильм «Небо — любовь моя» киевской киностудии имени Александра Довженко. Режиссер — Виталий Кондратьев, он здесь, рассказывает, как создавалась кинолента о парашютистах.

Героев Советского Союза С. И. Харламова и Н. В. Попову заинтересовали новые модели-копии самолетов. В минувшую войну герои стойко сражались с врагом, в грозном небе росла выучка, закалялся характер этих мужественных людей. Ныне С. И. Харламов — заслуженный военный летчик СССР, генерал-полковник авиации, заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР. Н. В. Попова — офицер запаса, общественная деятельница, ведет большую военно-патриотическую работу среди молодежи.

Летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза Виктор Горбатко в ЦДЖ встретился со многими друзьями. И не случайно: ведь он руководитель Всесоюзной парашютной федерации, бывает



на соревнованиях и в авиационных клубах.

...У книжного киоска читатели знакомы с авторами новых книг на авиационные темы. Один из них Иван Иванович Лисов, генерал-лейтенант, кандидат исторических наук, доцент, написавший книгу «В свободном падении». Ему, фронтовому воздушному десантнику, мастеру спорта, есть что рассказать молодежи, мечтающей о небе.

Повышенный интерес вызвал дельтаплан, выставленный в концертном зале благодаря усилиям спортсменов-дельтапланеристов Олега Мацелуро, Виктора Рыбкина, Валерия Жеглова и Виктора Гаврилова. Конструктор летательного аппарата инженер Мацелуро, успешно и неоднократно испытавший свое детище в воздухе, отвечает на многочисленные вопросы... Энтузиаст дельтапланизма — нового, быстро развивающегося вида авиационного спорта, он призывает юношей и девушек приобщиться к увлекательным занятиям.

Впечатление оставили полеты комнатных самолетов. Их юные конструкторы, запуская микросамолеты весом 2—3 грамма, обучаются в авиамodelном кружке одной из первичных организаций ДОСААФ Метроостроя и мечтают о новых рекордах и чемпионских титулах. Это — Виктор Демин, Николай Семкин и Андрей Егоров.

Сегодня в ЦДЖ собрались «звезды» авиационного спорта — ветераны и молодые, продолжающие их славные традиции, кружковцы, делающие первые шаги в спорте, и молодые рабочие, только мечтающие о нем. Знаменитая парашютистка Галина Пясецкая... Авиамodelист Владимир Масленкин, победитель международных турниров. Чемпионка мира летчица Любовь Немкова. Мировой рекордсмен планерист Юрий Кузнецов и чемпионка России вертолетица Надежда Еремина. Анатолий Осипов, совершивший первым в мире десятилетний прыжок с парашютом. Семен Жучков, участник первого чемпионата мира по высшему пилотажу, и юные авиамodelисты. Здесь председатели всесоюзных федераций по видам спорта — дельтапланизма — Е. Елизаров, планерного — И. Ковалев.

☆☆☆

Сейчас, когда весь наш народ готовится к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина и 35-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, открываются новые возможности для усиления патриотического воспитания молодежи. Одной из его форм является устный выпуск «Крыльев Родины», который совместно провели редакция журнала, Центральный Дом журналиста и Московская организация Союза журналистов СССР. Он привлёк авторов, читателей, спортсменов, молодых рабочих — будущих спортсменов, журналистов, активистов ДОСААФ Москвы и Подмосковья.

Центральным событием выпуска была встреча с ветеранами войны и труда, наших Вооруженных Сил и оборонного Общества. По призыву сердца они щедро делятся с молодежью своим богатым жизненным и боевым опытом. С огромным вниманием, затаив дыхание, слушали участники вечера выступления ветеранов боев Н. Каманина, С. Харламова, И. Лисова. В них звучала мысль: пусть

каждый юноша и девушка умом и сердцем осознают, что могущество Родины создается их личным участием в производственном труде, что безопасность Родины обеспечивается умением ее защищать. Речь шла об огромной роли авиационного спорта в идейной и физической закалке молодежи. Быть достойным наследником героических традиций старших поколений это значит стать гражданином, тружеником и борцом.

Дважды Герой Советского Союза В. Горбатко говорил о нелегком труде летчиков-космонавтов, требующем большого мужества, о звездных полетах, прославивших наше Отечество.

Молодежь воспринимает образцы героизма отцов и дедов, учится на этих образцах служить Родине, стремится добиваться большего. Парашютист Осипов, летчица Немкова, авиамodelист Масленкин делились своими завтрашними заботами. От имени всех авиационных спортсменов они поклялись: в труде, учебе и спорте достичь новых свершений; завоеванное в спартакиадном году закрепить, преумножить в году олимпийском.

В устном выпуске приняли также участие: Герой Советского Союза И. Вишняков, начальник Отдела ЦК ДОСААФ СССР, посвятивший свое выступление проблемам дельтапланизма спорта, В. Бурцев, начальник Московского городского авиамodelного клуба ДОСААФ, А. Федоров, заведующий одной из кафедр МГУ, профессор, доктор исторических наук, в годы войны командир авиационной дивизии, И. Меркулов, инженер-конструктор, один из пионеров советской реактивной техники, В. Комаров, общественный тренер ДОСААФ, судья всесоюзной категории, руководитель лучшего в Москве авиамodelного кружка оборонной первичной организации.

Участники вечера тепло встретили поэтов Феликса Чуева и Виктора Федотова, читавших свои стихи.

Встречи с ветеранами войны и труда помогают молодежи лучше унаследовать их идейную убежденность, нравственный опыт, ратное и гражданское мужество, глубже осознать величие подвига советского народа, проникнуться еще большей ответственностью за продолжение героических свершений старших поколений.

Подвиг отцов — крылья сыновей. «Мы всегда, дорогие товарищи, верили, что наши дети и внуки будут лучше нас, образованнее, культурнее, — отмечал товарищ Л. И. Брежнев. — И сегодня мы с гордостью говорим, что советская молодежь, идя дорогой отцов, не просто повторяет, а продолжает ее, прокладывает путь дальше, в будущее».

☆☆☆

Участники устного выпуска «Крыльев Родины», заинтересованно анализируя публикации журнала, отметили, что редакция стремится шире пропагандировать героизм ветеранов труда и боев, лучший спортивный опыт. Их пожелание «Крыльям Родины»: выполняя требования партии, значительно расширить тематику и географию публикаций, повышать их информационную насыщенность, разнообразить жанры, заботиться об оперативности, убедительности и доходчивости выступлений.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ



## НА ПЬЕДЕСТАЛЕ— ВОЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ

В соревнованиях VII летней Спартакиады народов СССР по военно-техническим видам спорта активно выступали военные спортсмены. Особенно им полюбили вертолетный спорт. В числе сорока трех участников финальных встреч девятнадцать — военнослужащие. Они представляли не только Военно-Воздушные Силы, но и некоторые республики, в частности, Грузинскую, Латвийскую, Молдавскую, Туркменскую и Узбекскую. Высокими баллами судейская коллегия оценила полеты капитана В. Болвачева (ВВС) и капитана В. Викторова (РСФСР). Оба они коммунисты, мастера спорта. Первый стал чемпионом в самом сложном упражнении — полете на малой высоте, второй — в третьем упражнении — вертолетном слаломе. Кроме того, Болвачев занял третье, а Викторов первое место по четвертому упражнению.

Серебряной медали удостоен мастер спорта международного класса капитан В. Жарков, выступавший на финале Спартакиады за команду Грузинской ССР.

В. Болвачев, В. Викторов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



От победоносного октябрьского штурма Зимнего до построения развитого социалистического общества — таков величественный путь, пройденный советским народом во главе с ленинской Коммунистической партией.

В ратных и трудовых подвигах складывался облик советского человека, формировались его идейно-нравственные качества. В ожесточенных битвах гражданской войны он с честью и славой отстоял обретенное в Октябрьских боях социалистическое Отечество, в кипении трудовых будней закладывал первые звенья здания социализма.

Первые коммунистические субботники — первые ростки нового, коммунистического отношения к труду. А потом были наши первые легендарные пятилетки — Днепрогэс, Сталинградский тракторный, Кузнецк, Магнитогорск, Уралмаш, Турксиб, Комсомольск-на-Амуре. Память народа хранит имена А. Стаханова, М. Демченко, П. Ангелиной, Е. и М. Виноградовых — многих других,

бы в достатке снабдить армию оружием, обмундированием, продовольствием, — всем, что необходимо было для разгрома врага.

Замышляя вооруженное нападение на Советский Союз, гитлеровцы рассчитывали на скорую и легкую победу, но их преступные замыслы закончились полным крахом. Советский народ, его Вооруженные Силы наголову разбили фашистские полчища на земле и в небе.

Уже после войны некоторые из главнейших гитлеровской клики, пытались найти объяснение причинам своего позорного поражения, признавали, что они, готовясь к нападению на Советский Союз, казалось, учли все — и примерную численность Красной Армии, основные виды ее вооружения, но они не знали главного — советских людей.

Многое не взяли в расчет заправили гитлеровского рейха и те, кто наускивал их на СССР. Они не знали советского человека, его силу духа и патри-

Они Леонида Ильича Брежнева «Малая земля», «Возрождение», «Целина» — гимн советскому человеку, его коммунистической убежденности, стойкости в испытаниях, беззаветной храбрости и самоотверженности в бою и труде, его таланту — творца и созидателя; это гимн великой ленинской партии коммунистов, воспитавшей людей, которых заслуженно называют людьми крепче стали.

В борьбе и труде на благо Родины выковывался характер советского человека — пламенного революционера, борца, сознательного труженика и солдата.

На XXV съезде партии товарищ Леонид Ильич Брежнев говорил: «...важнейший итог прошедшего шестидесятилетия — это советский человек. Человек, который сумел, завоевав свободу, отстоять ее в самых тяжелых боях. Человек, который строил будущее, не жалея сил и идя на любые жертвы. Человек, который, пройдя все испытания, сам неузнаваемо изменился, соединил в себе идейную убежденность и огромную жизнен-

# СОВЕТСКИЙ

начавших в первых рядах строителей нового общества смело прокладывая нелегкий путь от отсталости страны к вершинам экономического и социального прогресса.

История не баловала нас избыточным временем. Грозовые тучи кружились у границ Родины. И советский человек, созидая, творя новый облик страны, вынужден был в одной руке держать молот, а в другой — винтовку. Одни — ранними светлыми зорями шли в заводские цеха, становились к станкам, взбирались на леса новостроек, а другие овладевали мастерством вождения танков, самолетов, десантирования под куполом парашюта, штурмовали морские просторы.

И когда грянул июнь 1941-го, единым боевым лагерем стали фронт и тыл. В тяжелейших испытаниях, которые принесла война, со всей силой раскрылись высокие идейно-нравственные качества нашего многонационального народа — беспредельная преданность Отчизне и ленинской Коммунистической партии, непоколебимая воля к победе, ратная доблесть и готовность к подвигу, чувство коллективизма и войскового товарищества.

Эти благородные черты, воспитанные партией, комсомолом, были в основе героических дел отважных защитников Брестской крепости, Москвы, Ленинграда, Одессы, Севастополя, Сталинграда, в основе подвигов летчиков А. Покрышкина, И. Кожедуба, Б. Сафонова, Е. Савицкого, А. Колдунова, В. Алексенко, И. Полбина, Н. Кретьева и тысяч других славных крылатых сынов Отчизны, всех воинов армии и флота.

Доблестные ратные дела советских воинов на фронте перекликались с трудовыми делами тружеников заводов, колхозов и совхозов, делавших все, что-

тизм, его верность великой Коммунистической партии.

«Именно партия, — отмечал товарищ Леонид Ильич Брежнев, — организовывала и сплачивала десятки миллионов людей, направляла их энергию, их волю и действия к одной цели — к победе. Война еще и еще раз подтвердила, что партия и народ едины, что нет силы, способной расшатать это несокрушимое единство».

Война нанесла тяжелые раны нашему народному хозяйству. На территории, освобожденной от гитлеровских захватчиков, сотни городов лежали в руинах.

В своей книге «Возрождение» Леонид Ильич Брежнев дает яркую, впечатляющую картину подвига героев восстановления. Вот один из многих запоминающихся примеров. В числе других предприятий Запорожья фашисты разрушили завод «Запорожсталь». Интересы страны, международная обстановка требовали как можно скорее восстановить производство стального листа. Однако специалисты из ЮНПРА — международной организации, созданной для помощи странам, пострадавшим от фашистского нашествия, побывав в Запорожье и осмотрев то, что осталось от завода, пришли к выводу: восстановить завод вообще нелегко, дешевле будет построить новый.

«У меня нет никаких оснований считать этих специалистов некомпетентными или недобросовестными людьми, — пишет Л. И. Брежнев. — Они дотошно все осмотрели, все выяснили, все измерили — степень разрушения, уровень техники, нашу тогдашнюю энерговооруженность, наличие подъемных механизмов, трудовые ресурсы и т. д. Они не смогли оценить «всего лишь» жизнестойкость нашего народа, патриотизм советских людей, организующую роль партии».

ную энергию, культуру, знания и умение их применять. Это — человек, который, будучи горячим патриотом, был и всегда будет последовательным интернационалистом».

Патриот и интернационалист! Эти качества органически слиты в нравственном облике советского человека, в его героической преобразующей созидательной деятельности. Советские люди считают своим высшим патриотическим и интернациональным долгом неустанное укрепление могущества нашей Родины, представляющей вместе с другими странами социалистического содружества непоколебимый оплот мира во всем мире, ту главную силу, которая противостоит империализму, его человеконенавистнической антинародной политике.

Революционным творческим духом созидания проникнут сегодняшний день советских людей, вдохновенным трудом воплощающих в жизнь величественную программу, начертанную XXV съездом КПСС.

С каждым годом все краше, все могущественнее становится наша Родина. Советские люди гордятся делом рук своих — Саяно-Шушенской ГЭС, Камским автомобильным заводом, «Атоммашем», новыми атомными электростанциями, Лисичанским и Павлодарским нефтеперерабатывающими заводами — другими нашими индустриальными гигантами. Успешно продолжается динамичное развитие территориально-производственных комплексов. За четыре года Западно-Сибирский, Братский, Павлодар-Экибастузский, Оренбургский, Нижнекамский и другие комплексы обеспечили весь природ добычи нефти и газа, значительную часть выработки электроэнергии, добычи железной руды, угля, производства грузовых автомобилей и тракторов. Все дальше и дальше уходят

стальные пути Байкало-Амурской магистрали.

В результате последовательного осуществления аграрной политики партии наше сельское хозяйство быстрыми темпами превращается в высокоразвитый сектор экономики. Труженики села настойчиво борются за то, чтобы дать с колхозных и совхозных полей и ферм больше зерна, мяса, молока, шерсти, других видов продукции.

Замечательных успехов в решении социальных задач, грандиозных народнохозяйственных проблем достигла отечественная наука.

Эти годы заполнены плодотворным творческим трудом советских ученых, космонавтов, инженеров, техников, рабочих по подготовке и осуществлению новых и новых космических полетов, в результате которых успешно решены и решаются намеченные партией задачи исследования космоса в интересах народного хозяйства, во имя мира и прогресса.

# ЧЕЛОВЕК

Советский человек! Он полновластный хозяин своей страны. Это благородное чувство — чувство хозяина — находит свое яркое выражение в широком размахе социалистического соревнования, в замечательных патриотических починах, цель которых — высокая эффективность и качество работы буквально на каждом трудовом посту. Ширится и растет движение передовиков, поставивших задачей отметить 110-ю годовщину со дня рождения Владимира Ильича Ленина досрочным завершением заданий десятой пятилетки.

В творческом ударном труде формируется активная жизненная позиция советского человека.

Воспитание человека нового, социалистического общества является одной из главных задач партии. В Постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» подчеркивается, что построение в СССР развитого социалистического общества, огромный рост материального и духовного потенциала страны, успехи борьбы за мир и международное сотрудничество, за свободу и независимость народов создали широкие возможности для реализации программных целей нашей партии в области формирования коммунистического сознания людей.

«КПСС исходила и исходит из того, — сказал в своем докладе товарищ М. А. Сулов на Всесоюзном совещании идеологических работников, — что формирование нового человека — важнейшая составная часть всего дела коммунистического созидания. Воспитание нового человека, как творческой, духовно богатой, гармонически развитой личности — это наша программная цель».

В комплексном решении задачи коммунистического воспитания трудящихся

и особенно молодежи, значительное место принадлежит Всесоюзному ордена Ленина и ордена Красного Знамени Добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту.

Своей многогранной патриотической деятельностью оборонное Общество заслужило широкую популярность среди трудящихся.

Среди прославленных героев Великой Отечественной войны, показавших в боях с гитлеровскими захватчиками образцы мужества, воинской доблести, боевого мастерства, немало тех, кто получил начальную военную подготовку в клубах, школах, кружках Осоавиахима. Показательно, что каждый третий военный летчик из числа тех, кто удостоен высокого звания Героя Советского Союза, начинал свой путь в боевую авиацию со спортивных аэродромов Осоавиахима.

Основной Закон нашей Родины — Конституция Союза Советских Социалистических Республик указывает, что защита социалистического Отечества относится к

важнейшим функциям государства и является делом всего народа.

Ныне Всесоюзное дважды орденоносное Добровольное оборонное общество насчитывает в своих рядах свыше 90 миллионов человек. Организации ДОСААФ ведут широко развернутую работу по военно-патриотическому воспитанию, пропаганде военно-технических знаний, подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах и подготовке кадров массовых технических профессий, развитию технических и военно-прикладных видов спорта.

Участвуя в работе организаций и клубов оборонного Общества, молодежь приобретает морально-политические, психологические и боевые качества, необходимые будущему защитнику Родины. Успеху решения этой важной задачи способствуют усилия многочисленного актива ДОСААФ, среди которого по праву почетное место занимают ветераны армии, авиации и флота.

Активисты Общества пропагандируют ленинские заветы и положения Конституции СССР о защите социалистического Отечества, знакомят молодежь со славными боевыми традициями Вооруженных Сил, их героической истории, рассказывают о постоянной заботе Коммунистической партии об укреплении оборонного могущества нашей Родины.

Большую роль в воспитании молодежи, в подготовке ее к службе в Вооруженных Силах играют военно-технические виды спорта и, в том числе, — авиационный. Спортивные аэродромы, как и в былые довоенные годы, открывают путь в небо многим, кто в настоящее время отлично несет службу в рядах Военно-Воздушных Сил и Воздушно-десантных войск.

Опыт и достижения советского авиационного спорта пользуются признанием

во всем мире. Советские спортсмены щедро, по-братски делятся своим опытом со спортсменами социалистических стран.

Постоянная забота Коммунистической партии и Советского правительства о физическом и нравственном воспитании молодежи, о всемерном развитии всех видов спорта в стране является основой непрерывного прогресса советского спорта, занимающего достойное место на международной спортивной арене.

Серьезным испытанием летного искусства и морально-волевых качеств наших спортсменов стал прошедший в прошлом году в г. Витебске III Чемпионат мира по вертолетному спорту. Советские вертолетчики завоевали крупную победу, заняв первое командное место. О месте наших парашютистов на международной спортивной арене красноречиво говорят следующие цифры: из 36 мировых рекордов по парашютному спорту советским спортсменам принадлежит — 23. Советская спортсменка В. Закорецкая ведет счет восьмой тысяче прыжков с парашютом. Такого количества прыжков нет ни у одной парашютистки мира. Первым в мире совершил десять тысяч прыжков воспитанник ДОСААФ, офицер, авиатор А. Осипов.

Вместе со всем советским народом многомиллионная армия членов ДОСААФ, выполняя исторические решения XXV съезда партии, крепит оборонное могущество Советской Родины, своей патриотической деятельностью способствует воспитанию трудящихся в духе высокой идейности и коммунистической убежденности, в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма, постоянной готовности к защите социалистического Отечества, что является священным долгом каждого гражданина СССР.

Б. СИМАКОВ

Дмитрий ДАЖИН

## ЛЕТЧИКИ

*Красивые русские парни,  
Любимцы подзвездных высот.  
И в каждом — улыбка Гагарина  
Как символ отваги живет.*

*Меновенье — и небо расколото,  
И след потонул в облаках...  
Наследие чкаловской школы  
В твердых и верных руках.*

*Таким вот отважным и смелым  
Могучие крылья даны.  
И в каждом — решимость Гастелло,  
Героя великой войны.*

*Огонь фронтового азарта,  
Покрышкина точный расчет...  
Всего лишь минута до старта.  
Меновенье — и снова в полет!*

# Навстречу 35-летию Победы



## В АТАКЕ — ГВАРДЕЕЦ Борис Литвинчук

В довоенные годы, ученик-котельщик Борис Литвинчук без отрыва от производства закончил Тбилисский аэроклуб, работал инструктором в Батумском. После окончания Ейской военной авиашколы служил в истребительном полку Черноморской авиации.

В годы войны, защищая Кавказ, участвуя в боях за освобождение Новороссийска, Тамани, Николаева, Одессы, Крыма, Севастополя, Литвинчук совершил 459 боевых вылетов, сбил 16 вражеских самолетов лично и девять в группе с товарищами, при штурмовках уничтожил много различной военной техники, складов с боеприпасами, участвовал в потоплении вражеских кораблей, разрушении мостов.

Золотая Звезда, шесть орденов и двенадцать медалей сняют в праздничные дни на груди Героя Советского Союза, полковника запаса Бориса Михайловича Литвинчука, уважаемого на Калужском турбинном заводе человека. Его знает молодежь завода и города, для многих его жизнь служит достойным примером.

...КОГДА НАЧАЛАСЬ ВОЙНА, Борис Литвинчук уже был хорошим летчиком-истребителем. Он прекрасно знал материальную часть и оружие своего Ил-16, безукоризненно пилотировал, по-наиперски стрелял. Вот почему Литвинчук сразу же стал ближайшим помощником комэска Арсения Шубикова, непосредственным участником разгрома Черноводского моста и моста через Дунай, ряда других переправ и важных объектов противника. Шубиков, Скрынников, Данилин и Литвинчук летали туда, подцепив свои «ишачки» под гигантские крылья бомбардировщика ТБ-3. Там, отцепившись, внезапно и дерзко бомбили врага, поражали его наземные цели. Так были разрушены плавдок в Констанце, нефтеперегонный завод в Плоешти, переправы через Днепр у Брестлава и Каховки. По «миниатюрным пикировщикам» враг бил из зениток, поднимал против них истребителей. Но Литвинчук, как и его друзья, не уклонялись от цели, а били наперняка.

Однажды над Констанцей Борис Литвинчук был атакован тремя Ме-109. Надо только представить себе: в глубьком тылу врага и один против трех. Он сражался целых 15 минут. И победил. Один Ме-109 он уничтожил, остальные бой прекратили, ушли. Литвинчук возвратился невредимым, а его самолет получил 62 пробоины.

Потом, в ходе войны, он выполнял обычную работу морского летчика-истребителя: прикрывал корабли, базы, гавани. Прикрывал очень надежно. Как-то, патрулируя над Туапсе, он встретил группу Ю-88. Немецкие бомбардировщики пытались нанести удар по порту и городу. Литвинчук пошел в лобовую атаку, открыл огонь по ведущему. Фашист



Так Борис Михайлович выглядит в праздничные дни.

не выдержал, отвернул. Строй нарушился, развалился. Повторяя атаки, Литвинчук сбил один «юнкерс», сорвал бомбардировку.

И вот он под Новороссийском, уже капитан, командир эскадрильи. Наш 5-й гвардейский минно-торпедный полк и 11-й гвардейский истребительный базируются на одном аэродроме, совместно выполняют боевые задачи.

Глухой сентябрьской ночью 1943 года советские морские суда с десантом на борту подошли к Новороссийску. Для обеспечения высадки группа Ил-4 нашей авиачасти нанесла бомбоудар по штабам и узлам связи укрепленного района противника в Кирилловке. Затем, подерживая отряды десантников, высадившихся на берег, в работу включились легкие ночные бомбардировщики По-2 и МБР-2: подавляли огневые средства противника от переднего края и на всю глубину его обороны.

С рассветом для прикрытия наступающих войск над полем боя появились истре-

бители 11-го гвардейского полка. Ожесточенные бои вспыхнули над Цемесской бухтой, на подступах к Новороссийску. Комэск Борис Литвинчук несколько раз водил в бой своих питомцев. Сражался дерзко, примером увлекал подчиненных. Попытки вражеских бомбардировщиков прорваться к Новороссийску окончились безуспешно.

11 сентября, второй день боев за освобождение Новороссийска, для истребителей 11-го гвардейского полка был особо урожайным. Они сбили десять вражеских самолетов и пять повредили. В тот день воздушная обстановка была особенно сложной. Противник подтянул свою авиацию с Украины и Крыма. Бомбардировщики рвались к Новороссийску со стороны моря. Меняя направление и высоту, старались ввести в заблуждение наши посты наблюдения, расчеты командных пунктов. Но и в этих условиях капитан Литвинчук действовал мастерски. «Ищем самостоятельно», — передал он на землю, когда командный пункт потерял очередную цель — группу бомбардировщиков.

С тем же курсом, с которым шел навстречу противнику, Литвинчук перевел истребитель в набор высоты. На высоте 4000 метров он увидел две девятки «хейнкелей». Их сопровождали двенадцать Ме-190. «Многовато, — подумал Литвинчук, — тридцать против восьмерки». И немедленно принял решение: — Атака!

Вслед за звеном Литвинчука в атаку перешло звено лейтенанта Краснова. Противник, надеясь на свое численное превосходство, полагал, что советские летчики не вступят в неравный бой. И был ошеломлен дерзкой атакой. Строй бомбардировщиков распался на отдельные группы и одиночные самолеты. Не дойдя до береговой черты, они начали беспорядочно сбрасывать бомбы. «Мессершмитты» кинулись было на вырубку, но поздно: бомбоудар был сорван. Наши истребители, не мешкая, стали преследовать уходящих «хейнкелей».

В полку действовал неписанный закон: в групповом бою наш ведущий должен уничтожить ведущего вражеской группы. Помня об этом, Литвинчук устремился за головным Хе-111.

— Прикрой! — бросил он младшему лейтенанту Пашутову.

Видно было: вожак фашистов — опытный летчик. Он маневрировал мастерски, но Литвинчук не стрелял, ждал, подбирал удобный момент. Но вот он нанес удар. Бомбардировщик пошел к воде, за ним потянулся хвост черного дыма.

В ту же минуту рядом с Литвинчуком оказались вражеские истребители. Они решили сбить машину ведущего. Две пары Ме-109 хотели зажать его в «клетку». Но Литвинчук мастерски вышел из-под удара и тут же от обороны перешел к нападению.

Бой продолжался. Воздух вспарывали пушечно-пулеметные очереди. Наши и вражеские самолеты кружились на виражах, гонялись друг за другом на вертикалях, выбирая для атаки позицию. Но даже и в этой обстановке Литвинчук разгадал тактику вражеских летчиков: увести наших истребителей от Новороссийска, дать возможность ударить по нашим войскам другим группам бомбардировщиков. Разгадал, вывел группу из боя и возвратился к объекту прикрытия.

Теря опорные пункты в Новороссийске, враг отчаянно сопротивлялся. Его

постоянно поддерживала артиллерия, пытались помочь бомбардировщики. И вот шестерка истребителей, ведомая Литвинчуком, устремилась на запад, с целью прикрыть войска. С земли поступила команда:

— В квадрате двадцать два — корректировщик... Уничтожить!

Подойдя к линии фронта на высоте 4500 метров, летчики обнаружили ФВ-189. Невдалеке от него — шестерку Ме-109. Находясь над Новороссийском, фашист корректировал огонь своей дальнобойной артиллерии. Прикрываясь лучами солнца, истребители набрали высоту 5000 метров, после чего Литвинчук приказал четверке Краснова связать боем группу прикрытия, а парой атаковать «фокке-вульфа».

Фашист, заметив опасность, стал маневрировать, уклоняясь от атак резкими бросками из стороны в сторону. Однако, видя, что это его не спасет, бросил машину в пике. Несмотря на огромный угол снижения, на сложность атак в этом режиме, Литвинчук все же подбил «раму». Убедившись, что корректировка огня сорвана, он поспешил на помощь звену Краснова, ведущему бой с шестеркой Ме-109. Увидев, что преимущество уже не на их стороне, фашисты дрогнули, начали выходить из боя. Однако не все, один держался упорно.

Литвинчук понял, что перед ним ас, и его влечет перспектива увеличить счет сбитых советских машин.

— Прикрой меня! — передал Литвинчук Пашутову.

Бой был недолгим. Литвинчук крепко «вцепился» в хвост «мессера», стал бить из пушки и пулеметов. Стремясь оторваться от преследования, гитлеровец перешел в крутое пике. Не удалось. Форсируя мотор, Литвинчук настиг противника и расстрелял его с короткой дистанции. Под стать своему командиру, отважно сражались и ведомые. Преследуя уходящих с поля боя гитлеровцев, они сбили еще один «мессер». А через несколько дней фронтальная газета сообщила, что капитан Литвинчук сбил известного германского аса.

Летчики очень любили своего командира. И это естественно. Он во всем был примером: отлично владел самолетом, был смел и решителен, умел в трудную минуту боя принять исключительно верное решение, которое обеспечивало успех. Его любили за постоянную заботу о людях: он учил их дерзости и мужеству, он прикрывал их в бою, приходил им на выручку.

— Каждый молодой летчик вольно или невольно подражает кому-либо из «стариков», — говорил Дмитрий Зюзин, летчик из эскадрильи Литвинчука. Моим героем был Борис Литвинчук. Не только моим. Все его уважали, все с него брали пример. «Наш Борис» так его называли. Будь он постарше — ему было всего только двадцать — его называли бы «ба-тей». И это ему подходило: зрелый, самостоятельный, очень спокойный человек. Не было случая, чтобы он накричал на подчиненного. Но он умел пристыдить. «Эх, ты...», — скажет бывало, и человек не знает куда смотреть, куда глаза девать...

Так говорили о нем и другие, его подчиненные, его однополчане. О человеке, о летчике. Мы с Борисом служили на одном аэродроме, но в разных полках, и я знал его только как летчи-

ка. Ибо сам был свидетелем его боевого мастерства.

...Борис находился над аэродромом, облетывал самолет после замены мотора. Откуда появилась пара истребителей противника, никто даже не заметил. Но она появилась и атаковала Литвинчука очень решительно. Он ушел от удара, но сделал это так расчетливо, что вражеский летчик, атаковавший его, буквально сам наскочил на огонь его пушек.

Теперь в воздухе остались двое, и инициативу взял в руки Борис Литвинчук. Я видел, как падал его самолет на врага, как упорно жал его к земле, как отрезал ему путь отступления, как метр за метром отнимал у него высоту. При этом Борис не стрелял. Все, что был на аэродроме, поняли: «Литвинчук сажает его живьем. Они дрались очень долго. Литвинчук не выпустил ни одного снаряда, хотя десятки раз имел на это возможность. Он принял решение и не отступил от него до тех пор, пока крепкие крылья врага не обломались о вершины деревьев».

Вот такая несгибаемая воля в сочетании с настоящей человеческой чуткостью к своим друзьям делала образ Литвинчука особенно привлекательным для летчиков. И еще — его непоколебимая уверенность в победе.

Когда Литвинчука назначили командиром эскадрильи, техник Бондаренко предупредил его:

— Командир, имейте в виду, номер нашего самолета «тринадцатый», вы на нем будете третьим. Двое, что летали до вас, находятся в госпитале...

— Ну и что? — улыбаясь, спросил Литвинчук.

— Невезучий, говорю, номер. Фашисты за «тринадцатым» особо охотятся. Может, другой нарисуем?

— Вот и хорошо, что охотятся. Знаете пословицу: «зверь на ловца бежит»? Обновите номер, чтобы лучше был виден.

Через несколько дней, рисуя очередную звездочку на борту ястребка — знак новой победы летчика в воздухе, техник, улыбаясь, сказал:

— Дело-то, оказывается, не в номере...

Друзья шутили: «У комэкса есть талисман». Талисман действительно был: железная воля пилота, его летное мастерство, хорошо поставленная в эскадрилье взаимовыручка.

Войска 18-й десантной армии, морская пехота продолжали теснить врага. Ни днем, ни ночью не затихали ожесточенные бои. Пехоту поддерживала артиллерия, черноморские истребители и штурмовики. Мы, экипажи 5-го гвардейского полка, вооруженного тяжелыми Ил-4, выполняли задачи в глубоком тылу противника, за тысячи километров от Малой земли, от Новороссийска. Наши торпедные и бомбовые удары по транспортным в море и портам снижали активность перевозок противника для Тамани. Постановка мин на подходах к базам, на реках дезорганизовала судоходство врага, подрывала его плацдармы.

14 сентября шестерке самолетов-минноносцев, в состав которых входил и мой экипаж, предстояло пересечь море с востока на запад, оставить справа Румынию, пересечь Болгарию и выставить мины на Дунае.

Для обеспечения безопасности взлета самолетов-минноносцев, сбора группы, следования ее по маршруту до 150 ки-

лометров от берега были выделены два истребителя. Их пилотировали капитан Литвинчук и лейтенант Владимир Наржимский. Они взлетели первыми, за ними — тяжело груженные «илы». Мы едва встали на курс, как Наржимский сообщил об опасности:

— Вверху слева пара «фоккеров».

Мы быстро сомкнули строй и с помощью истребителей отразили две или три атаки. Фашисты вдруг стали вести себя крайне нахально. Не обращая внимания на наших истребителей, они упорно лезли к бомбардировщикам. И Литвинчук разгадал их замысел: они пытались отвлечь на себя внимание. Осмотревшись, Литвинчук увидел еще четыре ФВ-190. Они шли в стороне и ниже, им-то и предстояло нанести решающий удар по группе бомбардировщиков. Литвинчук предупредил нас, и когда фашисты пошли в атаку, их встретил дружный прицельный огонь.

Бой был недолгим. Литвинчук сбил ведущего первой пары фашистов. Вслед за ним в воду врезался ведомый. Его сразил Владимир Наржимский. Остальные отскочили от нас, будто ошпаренные, какое-то время они сопровождали нас, затем развернулись и ушли.

В условленном месте — в 150 километрах от берега — командир нашей группы старший лейтенант Дмитрий Бабий и ведущий истребителей капитан Борис Литвинчук, взаимно поздравив товарищей с победой и пожелав друг другу успехов, разошлись в разные стороны: Литвинчук и Наржимский взяли курс на свой аэродром, а мы пошли дальше, к Дунаю, туда, где Литвинчук встретил войну, где получил боевое крещение.

☆☆☆

Вечером 16 сентября в наш гарнизон пришла радостная весть — после шестидневных ожесточенных боев войсками Северо-Кавказского фронта и Черноморского флота порт и город Новороссийск были полностью очищены от противника.

Лучшей оценкой нашей боевой работы явилась благодарность Верховного Главнокомандующего. Сотни авиаторов были награждены высокими правительственными наградами.

Третьим орденом Красного Знамени был награжден комэкс Б. М. Литвинчук.

...В 1944 году Борис Михайлович Литвинчук был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Генерал-майор авиации  
В. МИНАКОВ,  
Герой Советского Союза

Дмитрий ДАЖИН

## СЛЕДЫ

*Следы войны, пронизанные ветром...  
Мне кажется, что нету им конца.  
Они легли на сотни километров,  
Впитались в почву и вошли в сердца.*

*Они незримо прочертили небо,  
Они приходят, словно свет звезды,  
В щепотке соли, в каждой корке хлеба  
Я вижу эти вечные следы.*

*Став книгами, взывают к книжным полкам,  
Став песнями, на подвиги зовут.  
Как вросший в тело фронтовой осколок,  
Они в солдатской памяти живут...*



Старший борттехник, специалист 1-го класса Ю. Ф. Степанов (слева), принят кандидатом в члены КПСС. Подполковник А. Н. Дмитриев поздравляет его со знаменательным событием.

## ПЕРЕДОВИКИ



Борттехник, мастер высшей квалификации В. П. Гераськин, один из лучших партийных группиров экипажа.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

С каждым днем растет мастерство авиаторов, в почти ежедневных полетах закаляются и мужают характеры людей. В основе успешной работы авиационного коллектива — согласованная работа командиров подразделений, политработников, партийных и комсомольских активистов. Каждый коммунист здесь мастер своего дела, отличник учебы, пропагандист военных и авиационно-технических знаний.

Коллектив военных авиаторов, включившись в социалистическое соревнование в честь приближающейся 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина, добился хороших успехов в боевой и политической учебе. Значительно повысилась слаженность экипажей, боевая зрелость личного состава, его политический и деловой настрой. Это заставляет людей работать еще лучше, еще упорнее: лидерам нельзя останавливаться на достигнутых рубежах.

Заместитель командира эскадрильи Н. П. Никаноров, один из лучших летчиков подразделения.



Они взлетели парой и взяли заданный курс. Темная облачность словно проглотила истребителей-перехватчиков. Но уже через несколько минут авиаторы оказались в стратосфере. По их докладом на командный пункт стало ясно, что поиск воздушного «противника» начался.

Они — это мастер снайперского удара подполковник Виктор Фадеев и его ведомый лейтенант А. Мионов. Летчик-аспирант, выпускник авиационного училища, у которого в запасе уже первые навыки, молодость и стремление летать так же, как и его инструктор.

Виктор Фадеев — военный летчик-снайпер. Нелегко завоевал столь почетному званию. Более двух тысяч часов в воздухе на истребителе. Это большой налет. Среди полетов днем и ночью — труднейшие задания в облаках, на больших и малых высотах, огромные моральные и физические нагрузки перехватов и воздушных боев. Разные были случаи, но все было.

А ввод в строй молодых летчиков! Какой это кропотливый труд! За годы службы в авиации Фадеев не один десяток первоклассных воздушных бойцов. В то или иное время были его учениками. Ветеран всегда с молодежью. Такая у него черта человеческая: «себя отдавать делу, людям» — отзывался о нем полковник.

Совсем недавно прибыли в часть офицеры В. Шерстобитов и В. Широков. А как заметно шагнули в передовое мастерство. Теперь они специалисты высшей квалификации. Фадеев принял их в свои ряды. Фадеев часто поднимался с этими молодыми авиаторами. И все они считают его своим учителем, благодарны ему за приобретенные с его помощью знания и практические навыки. Сейчас он летает с Мионовым, у которого еще немало трудностей в овладении сложными полетами. Иногда допускает ошибки в пилотировании при заходе на посадку, но это временные ошибки, ибо командир полета, показанный инструктором, усваивает прочнее. И так, можно сказать, не приходится.

В эту ночь условия погоды были не из простых. И Фадеев находился на командном пункте, внимательно следил за полетом. Цель маневрировала. Перехватчики атаковали ведомый. Ведущий — первым. Его удар по «противнику» был точным, разящим. Ведомый же несколько затянул время, прежде чем с целью, долгие «висел» в хвосте. Было понятно, что ленинскому авиатору «сделать» отличную пленку. Конечно, Фадеев не ускользнуло от внимания Фадеева и стало поводом для обсуждения на разборе полетов. Даже в ожидании перед отъездом домой, на отдых, подполковник и лейтенант уединившись, продолжали говорить о ночном перехвате.

— Ничего удивительного, у Фадеева каждая минута — дело, — сказал заместитель командира полка, — он всегда готовит из подчиненных настоящих воздушных бойцов. С каждым летчиком занимается до тех пор, пока не выведет его в боевой строй. Так было всегда.

У Фадеева вся жизнь и вся жизнь — это ответственность. Он контролирует подготовку летного состава, в штурманском отношении, проводит занятия и тренировки, руководит, конечно. Это по долгу службы. Как секретарь организации Фадеев помогает командиру полка решать вопросы летного обучения и воспитания авиаторов, принимает это как веление времени. На земле и в воздухе заботливо передает молодежи свой опыт и знания. У Фадеева чему поучиться, что перенять. Любопытный полет, который Фадеев не оставляет, неизменно отличается высоким качеством. А это — яркий пример для тех, кто совершенствует свое мастерство, наглядный пример, каких высот может достигнуть человек.

В авиационных подразделениях округа его знают не только опытный летчик и умелый методист-инструктор, но и один из первых в части удостоился ордена «За службу в Вооруженных Силах СССР» III степени. Его большие заслуги в деле подготовки и воспитания летных кадров отмечены одной высокой наградой — орденом Красной Звезды.

Буренков, Шерстобитов, Широков, Мионов... Всех Фадеева, кто создает славу передового авиационного подразделения, не перечислить. Это они своим высоким мастерством и мужеством к бою демонстрируют сегодня свое мужество и защищают воздушные рубежи Отчизны, свою честь и подвигу во имя Родины.

Подполковник  
Г. МОЛЧАН

# ЧЕРТ

## На фотоконкурс

Фото Н. ЕРЖА

ночная  
хватчиков.  
высоко в  
гало ясно,  
ик В. Фа-  
и недав-  
пасе толь-  
ак же ма-

гок путь  
провел он  
сотен по-  
на боль-  
еские на-  
задания.

лотливый,  
воспитал  
«Все мы  
части, он  
— всего  
командир

ростобитов,  
тном ма-  
Комму-  
ся в небо  
го своим  
помощью  
роновым,  
ыми вида-  
нами при  
ждый эле-  
но, повто-

все, кто  
за боем  
поочеред-  
и стреми-  
емя сбли-  
но стрем-  
это не  
редметом  
автобуса  
лейтенант,  
те.

нута для  
стремится  
бойцов и  
поставит

рок круг  
состава в  
ки. И ле-  
партийной  
мплексно  
ров, при-  
в воздухе  
него есть  
он выпол-  
— вооду-  
е мастер-  
етчик.

олько как  
гора. Он  
Родине  
заслуги  
ены еще

учеников  
коллек-  
ством, го-  
во и уме-  
готовность

# А ЧЕЛОВЕЧЕСКАЯ





## ЛЮДИ ТРУДОВОГО ПОДВИГА

Широкий круг читателей получил новую книгу «Счастье творческих побед»\*. В ней опубликованы очерки известных советских писателей и журналистов о дважды и трижды Героях Социалистического Труда, выдающихся сынах и дочерях нашей Родины, неоднократно прославлявших страну крупными вкладами в развитие науки и техники.

Очерки рассказывают о наших выдающихся современниках — Главном конструкторе С. П. Королеве, академике М. В. Келдыше, академике И. В. Курчатове, выдающемся советском авиаконструкторе А. Н. Туполеве, директоре авиационного завода В. Я. Литвинове, знатном хлеборобе А. В. Гиталове, токаре одного из заводов А. В. Чуеве, прославленной доярке А. И. Смирновой, основателе советской школы математиков И. М. Виноградове и о многих других.

В очерке писателя Евгения Рябчикова — «Прометей атомного века» — повествуется о жизни и делах замечательного советского ученого, крупного государственного деятеля, трижды Героя Социалистического Труда академика И. В. Курчатова.

Незаурядным талантом, огромной эрудицией наделен этот выдающийся ученый. Родившись в глухом местечке на Урале, в семье помощника лесничего, будущий ученый блестяще окончил Симферопольскую гимназию, затем университет. Начав работать в Ленинградском физико-техническом институте, — пишет автор, — «Курчатов нашел все, о чем мог только мечтать. Вчерашний аспирант быстро вошел в нормальный ритм жизни института и на «общей волне» энтузиазма раскрыл свои незаурядные способности организатора и коллективиста».

Атом! Он заморозил Курчатова. Советские ученые мечтали об атомном веке и шли в атомный век как в век благоденствия и счастья для человечества. Но на Советскую страну вероломно напали фашисты... Гитлер мечтал об атомной бомбе лихорадочно, в глубокой тайне готовили ее и наши союзники по борьбе с фашизмом. Но Гитлер опоздал. Фашиские орды были разгромлены.

\* Счастье творческих побед. Очерки о героях труда. Москва. Издательство политической литературы. 1979 г. 359 стр.

...Казалось, атомные бомбы уже не нужны. Но американцы продолжали их готовить. В августе 1945 года, когда Япония уже готова была капитулировать, американские летчики сбросили две атомные бомбы на Хиросиму и Нагасаки....

Началась «холодная война» против СССР. По поручению партии и правительства Курчатов возглавил атомную науку и технику социалистической Отчизны. Курчатов и его сподвижники выбили из рук американцев атомную карту, одновременно разработав пути использования атомной энергии в мирных целях.

Всю свою яркую жизнь академик Курчатов посвятил росту могущества нашей Родины, охране завоеванного мира.

В книге опубликован очерк о Мстиславе Всеволодовиче Келдыше, трижды Герое Социалистического Труда, академике, выдающемся ученом, главном теоретике космонавтики. Авторы этого очерка — академики В. А. Котельников, Б. Н. Петров, А. Н. Тихонов.

Тщательный анализ его разносторонней научной деятельности, круга проблем, которые блестяще решал Мстислав Всеволодович, — одна из сильных сторон очерка.

«Академик М. В. Келдыш, — пишут авторы, — внес выдающийся вклад в развитие советской космической науки и техники, он выступил одним из инициаторов развертывания в СССР работ в этой новой области человеческих знаний. Ему принадлежит ведущая роль в организации крупных научных и конструкторских коллективов, в координации работ по осуществлению проектов, имеющих важное государственное значение».

Одним из препятствий на пути создания скоростных машин стало грозное явление, получившее название «флаттер». Во время экспериментальных полетов новых опытных машин на некоторых критических режимах полета неожиданно возникали резкие вибрации конструкции, и самолет начинал разваливаться в воздухе.

Потребовался значительный цикл работ М. В. Келдыша, чтобы устранить это явление. Теперь уже ни один самолет не получал путевки в жизнь, не пройдя тщательного «расчета на флаттер». М. В. Келдыш был одним из первых, кто понял значение новых вычислительных средств и предпринял практические шаги для использования их применительно к задачам новой техники.

...После того, как первый корабль-спутник не захотел сходить с орбиты и не вернулся на землю, Главный конструктор Сергей Павлович Королев сказал одному из своих заместителей, члену-корреспонденту АН СССР К. Д. Бушуеву: «А спускаться на Землю корабль, когда надо и куда надо, у нас будут! Как миленькие будут. В следующий раз посадим обязательно». Такие слова С. П. Королева приводит в очерке «Звезды черного неба» Я. Голованов.

В этом небольшом, но таком емком очерке говорится о нелегком пути С. П. Королева, чья научная деятельность характерна незаурядной целеустремленностью и новизной.

«Полетное задание, — говорится в очерке, — на первый пилотируемый космический полет подписали: председатель государственной комиссии, С. П. Коро-

лев, М. В. Келдыш, Н. П. Каманин и другие члены государственной комиссии».

С большим интересом читается очерк «Крылатого зодчества доблесть и слава» о старейшем авиаконструкторе Андрее Николаевиче Туполеве. Автор его — Н. Денисов пишет о своем герое не с позиции стороннего наблюдателя, а как живой участник событий.

«Как и другие ведущие авиаконструкторы тех лет, — говорится в очерке, — Андрей Николаевич Туполев со своими друзьями вкладывал все творческие усилия в решение задачи, выдвинутой Коммунистической партией перед советскими авиаторами. «Летать дальше всех, быстрее всех, выше всех!».

Далеко не случайно, что именно ему, А. Н. Туполеву, удавалось добиться громадных успехов в проведении больших, трудных и сложнейших опытов, в создании новейших самолетов.

Массовое освоение советскими самолетами скоростных и дальних воздушных трасс совпало с немалыми успехами, достигнутыми нашей страной в области космонавтики. Андрея Николаевича не могло не радовать, что ведущая роль тут принадлежит одному из его бывших воспитанников — академику С. П. Королеву.

«Сверхзвуковой в воздухе! Проводив глазами тающий в небесной синеве его необычный силуэт, Андрей Николаевич облегченно вздохнул: творческая эстафета передана! Ведь главным конструктором новой машины является его сын Алексей, ему, всему молодому поколению инженеров-авиаторов и продолжать подвиг крылатого зодчества нашей страны, — так заканчивается рассказ о Генеральном авиаконструкторе.

Знакомство с героями книги открывает новые черты советского человека. О трудовом подвиге командира производства говорится в очерке «Директор завода». Автор его журналист А. Хоробрых с большой теплотой показывает руководителя завода. Причем показывает так, что перед читателем встает настоящий организатор производства, масштабы мышления которого в полной мере соответствуют масштабам решаемых им задач.

В очерке нет поверхностного описания производственной и управленческой специфики. В нем сама жизнь героя, который после учебы в техникуме, институте становится опытным инженером, организатором и командиром производства. Умение видеть перспективу, здоровая предприимчивость и четкая нравственная позиция — характерные черты директора завода В. Я. Литвинова, коллектив которого во время войны выпустил 13 300 штурмовиков Ил-2. Этого успеха завод достиг потому, что все командиры, включая главного инженера и директора, всю полноту власти и ответственности брали на себя, широко и гибко использовали важнейшие достижения научно-технической революции.

Авторам очерков удалось рассказать о людях трудового подвига, живущих активной творческой жизнью. На большом фактическом материале они показывают, какими возможностями располагает наше социалистическое Отечество для расцвета талантов во всех сферах жизни, сколь благотворна атмосфера добродетельности, в которой живет и работает советский человек.

П. ЗЮЗИН

## ЗАПАС ПРОЧНОСТИ

Судья дал отмашку белым флажком, и в ту же секунду Ми-1 легко оторвался от земли. Повинуясь умелым действиям спортсменки, вертолет летит на заданной высоте, выполняет целый комплекс эволюций в пределах размеченного маршрута — зависания, смещения вперед, назад, в стороны, развороты на 360 градусов. А когда оказался пройденным последний отрезок пути и Люба, обозначив посадку на ограниченной площадке, минула финишные ворота, секундомеры зафиксировали рекордное время — одна минута, 57,2 секунды. Так быстро упражнение, на которое отводилось три минуты, никто кроме нее не выполнил. И что самое главное, спортсменка отлетала без единого штрафного очка.

Еще накануне, когда экипаж Любы Приходько и ее одноклубницы Любы Кобзарь не совсем точно пронес через лабиринт из двенадцати ворот ведро, наполненное до краев водой, заняв только лишь шестое место, Люба бросила реплику:

— Ну, мы еще посмотрим, кто окажется впереди.

В этих словах не было и тени бахвальства. Скорее, в них отразилась вера в свои возможности, в тот запас прочности, который позволяет с высокой мерой ответственности браться за самое трудное. Люба предвидела остроту спортивной борьбы, ведь в финале Спартакиады участвуют опытные спортсменки-вертолетчицы, среди которых призеры третьего чемпионата мира мастера спорта международного класса Людмила Корнева, Татьяна Дряничева, Наталья Костарева. Предвидела и не теряла надежды на успех.

Приходько из той категории людей, для которых трудности на пути лишь только закаляют характер, волю к борьбе.

Целеустремленность, дисциплинированность, настойчивость, решительность и смелость, инициативность и самостоятельность, выдержка и самообладание — важнейшие волевые качества, и их Люба демонстрировала не раз.

Она родилась в деревне Межиричи Сумской области. Окончила восьмилетку, а затем школу кулинарно-торгового ученичества и встала за прилавок Центрального универсама в областной центре. А вечером — школа рабочей молодежи, чтобы получить среднее образование. Если удавалось выкраивать свободное время, спешила на клубный аэродром ради одного прыжка с парашютом. Потом девушку приняли курсантом в вертолетное подразделение. С первых занятий преподаватели отмечали старательность, способность овладеть техникой. Когда началась практика, проявила склонность к аналитическим разборам своих, да и не только своих полетов.

Любу направили в Центральную объединенную летно-техническую школу. И вот она — летчик-инструктор аэроклуба. Это радостное событие произошло в 1970 году. С тех пор Люба Приходько обучает юношей и девушек полетам на вертолетах, дает им путевку в небо. С большим уважением отзывается о ней начальник аэроклуба И. Титаренко: «Дисциплинированная, исполнительная. Авиационную технику знает и умело ее эксплуатирует в воздухе. Методически грамотно учит курсантов и спортсменов... В небе чувствует себя уверенно. Постоянно стремится пополнить свои знания.

Физически развита. Скромна. В коллективе пользуется авторитетом».

Но авторитет, как известно, сам не приходит. Его завоевывают. Еще в летной школе Люба твердо уяснила — инструктор должен обладать методическим мастерством, высокими волевыми качествами, только тогда он будет иметь моральное право на воспитание. А когда вернулась в клуб и приступила к работе,

между нашими спортсменками, была упорной. Трудно было оценить, кто сильнее — Приходько, Корнева, Беспалова, Костарева, Дряничева... После розыгрыша второго упражнения полет на точность, в котором Люба заняла первое место, в пресс-центр чемпионата пришла телеграмма из города Сумы: «Срочная Витебск Первенство мира по вертолетному спорту Приходько — Го-



Людмила ПРИХОДЬКО.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

то поняла, что и этого недостаточно. Нужно отлично, да-да, не хорошо, а именно отлично летать, чтобы курсантам постоянно показывать пример мастерства. Наилучший способ для этого — спортивные соревнования. Вот почему нелегкие обязанности инструктора Люба решила сочетать с вертолетным спортом. Уже в 1972 году она выполнила норматив мастера спорта, была зачислена в сборную команду страны, через год стала абсолютной чемпионкой страны, а еще через два — успешно защищала честь советского вертолетного спорта на втором чемпионате мира в Англии. Тогда она стала призером, и ей было присвоено звание мастера спорта СССР международного класса. После ежегодно участвовала во всесоюзных соревнованиях. Занимала призовые места, а в 1977 году во второй раз удостоена звания абсолютной чемпионки страны.

Вот с таким спортивным багажом Люба прибыла в город Витебск на третий чемпионат мира. На старт вышло одиннадцать девушек — из Соединенных Штатов Америки, Польши и Советского Союза. Спортивная борьба, особенно

рячо поздравляем первой медалью Железным держателем!» В клубе заинтересованно следили за выступлением своей землячки.

Спортивная борьба еще только началась. Каждая из участниц показывала высокий класс подготовки. В первом упражнении Любу опередила Людмила Беспалова, а в третьем — Татьяна Дряничева и Наташа Костарева. Но Люба впереди по сумме трех упражнений. У ближайшей претендентки на большую золотую медаль Людмилы Корневой на 5,7 очка меньше. Теперь надо быть особенно сосредоточенной.

Впереди одно из сложных упражнений — вертолетный слалом. Малейшая неосторожность может привести к поражению. Люба вспомнила о телеграмме. Сердцем почувствовала ответственность перед своим коллективом. В ее сознании сливались слова «трудно и надо». Она была строга к себе, сосредоточенна, уклонялась, когда на нее наводили объективы теле- и фотокамер, порой сердилась, если репортеру нетерпелось взять интервью.

Подведены итоги. Люба Приходько на самой высокой ступеньке пьедестала. Ей вручают три золотые, серебряную и бронзовую медали. Казалось, теперь можно дать волю нахлынувшему чувству, расслабиться. Но нет. Попросила

тренера разрешить ей участвовать в полете на свободный пилотаж. Он давал возможность каждому спортсмену полностью раскрыть свое дарование. Люба летала вдохновенно. Чего только ни выделывал в воздухе ее красиво расплывшийся вертолет Ми-1. То он становился в глубокий вираж, то взбирался на крутую горку хвостом вперед, то как бы выписывал воронку. Такое разрешается далеко не каждому опытному спортсмену. Люба выполняет одну сложную фигуру за другой...

— Любовь Приходько демонстрировала превосходный пилотаж, — говорил мне старший судья по упражнению из Венгрии Иожев Паррагх, — и если бы зачет не был раздельным, то и среди мужчин она была бы в числе призеров.

— Хочется выразить признательность организаторам чемпионата, президенту Международной вертолетной комиссии Ральфу Алексу, судейской коллегии, всем делегациям за то внимание, которое они оказали вертолетному спорту, — сказала на пресс-конференции Люба Приходько. — Чемпионат закончился успешно, он, безусловно, послужит укреплению дружбы спортсменов наших стран, делу мира во всем мире. Будем надеяться, что на следующем чемпионате девушек будет в пять раз больше.

Любу спросили зарубежные корреспонденты, много ли в Советском Союзе таких же превосходных спортсменок-вертолетчиц, как она и ее подруги.

— Много, — улыбаясь, ответила Люба, — абсолютной чемпионкой мира могла стать не только любящая из моих подруг по команде, но и десятки других, не вошедших в сборную страны. В СССР, — продолжила она, — авиационным спортом увлекаются тысячи юношей и девушек. Все расходы по подготовке спортсменов оплачивает государство, а мы лишь платим членские взносы в размере 30 копеек в год.

После чемпионата Люба возвращалась домой. Ей не давали покоя и предстоящие заботы — через несколько дней —

чемпионат страны. Хватит ли сил — уж больно устала, да и в клубе много дел, за время подготовки к чемпионату вынуждена была на время оставить своих питомцев и надо наверстать упущенное. Все это сказалось на результатах выступления на чемпионате. Приходько заняла шестое место. Не повезло? «Не то слово», — отвечает Люба. Ведь она никогда не рассчитывала только на везение. Ее тактика борьбы — это постоянный кропотливый труд, упорные тренировки. Другой раз, кажется, упражнение отработано до автоматизма, а она недовольна, обязательно в каждом своем полете выискивает какие-то шероховатости. Нет, их не должно быть, все нужно выполнять аккуратно, элегантно, красиво. Это — ее стиль полета. Она не изменила этому стилю и на финальном старте седьмой Спартакиады.

Впереди еще два упражнения. Пока лидирует Дряничева. За ней почти вплотную идет Костарева и Приходько. Та же расстановка сил и после выполнения маршрутного полета. Кто же будет абсолютной чемпионкой? Остается последняя возможность доказать свое право на высокий титул — вертолетный слалом. Он, как утверждают спортсмены и судьи, порой, вносит в исход борьбы заметные коррективы. Вот когда необходим запас прочности — мобилизация своих физических и морально-волевых усилий. Люба сумела на самом решающем этапе соревнований сконцентрировать, собрать воедино волю и мастерство, и на много очков опередить своих соперниц. Ведомый ею вертолет в ровном темпе проходит все двенадцать ворот. Первое место по четвертому упражнению оказалось решающим в завоевании победы в многоборье.

Коммунистка, заслуженный мастер спорта Любовь Приходько — первая абсолютная чемпионка мира стала еще и абсолютной чемпионкой Спартакиады народов СССР.

Н. БАЛАКИН

## В АВИАЦИОННЫХ ФЕДЕРАЦИЯХ

Несколько лет назад, когда в авиаспортивные клубы поступили новые пилотажные самолеты Як-50, значительно усложнились программы зональных (РСФСР) и матчевых соревнований, чемпионатов страны и республик по самолетному спорту. Они стали целиком пилотажными. Снизились у спортсменов-летчиков возможности выполнить или подтвердить норматив мастера спорта СССР. Так, например, в 1978 году это высокое звание получили всего четыре спортсмена. Не намного больше их стало и в минувшем 1979 году.

В самом деле, нелегко, к примеру, набрать не менее 85% (для женщин 80%) от максимально возможного количества очков — по каждому упражнению программы республиканских и приравненных к ним соревнований, или занять 1—6-е место по многоборью на чемпионате СССР при условии выполнения разрядных требований не менее чем по двум упражнениям программы.

Назрела необходимость пересмотреть разрядные нормы и требования по самолетному спорту Единой всесоюзной спортивной классификации. Об этом шла речь на заседании бюро Федерации самолетного спорта СССР. Было высказано пожелание восстановить нормы и требования, существовавшие до 1972 года, то есть для мужчин 75, женщин 70 процентов очков от максимального возможного.

Бюро рассмотрело Положение о соревнованиях на поршневых и реактивных самолетах 1980 года. Было решено зональные, республиканские и всесоюзные встречи на поршневых самолетах проводить по единой программе. Некоторые изменения внесены в Программу чемпионата на реактивных самолетах. В частности, решено упразднить судейство на посадочной полосе.

Активному обсуждению была подвергнута работа Федерации самолетного спорта Украины. Сообщение сделал член бюро федерации В. Коваль. Донладчик и выступившие отметили, что республиканская федерация не в полную меру использует свои возможности. Мало проводится соревнований, медленно растет число мастеров спорта и разрядников. Предложено активизировать работу.

Бюро заслушало и приняло к сведению информацию старшего тренера К. Нажмудинова о решениях комиссии ФАИ по высшему пилотажу. Очередной, X чемпионат мира намечается на 17 августа 1980 года в Соединенных Штатах Америки. Комиссия рекомендовала в качестве главного судьи чемпионата Блэйка (Англия). К. Нажмудинов избран членом жюри и членом постоянной технической подкомиссии ФАИ.

С одобрением встречено сообщение о присвоении звания «Судья международной категории» Ю. Комицину — начальнику Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова и С. Анохину — заслуженному летчику-испытателю СССР.

## ВАЖНЫЕ

**Дельтапланеризм** — увлекательный вид авиационного спорта. Он способствует формированию мужественного и волевого характера, требует органического сочетания хорошей теоретической, практической и физической подготовки. Именно такая подготовка необходима прежде всего тем, кто стремится стать авиатором, кто любит небо. Советский дельтапланеризм набирает силы. Это накладывает большую ответственность на организаторов в обеспечении безопасных условий летания.

В 1979 году были разработаны основные регламентирующие документы. Это — «На-

## Над крутыми склонами холмов

Еще несколько лет назад крутые склоны холмов возле села Подгородное в окрестностях Днепропетровска мало кого привлекали. Известность им принесли дельтапланеристы, облюбовавшие эти места для тренировочных полетов.

Начало всему положила группа энтузиастов, возглавляемая инженером П. Лоскутовым, первым дельтапланеристом в городе металлургов. Ныне он руководит областным дельтаклубом ДОСААФ.

Вначале клуб объединял 12 спортсменов и имел два аппарата. А в середине 1979 года — на втором слете участников было уже 20 с четырьмя дельтапланами. Третий слет состоялся в конце 1979 года.

Более семидесяти спортсменов Кривого Рога, Павлограда, Днепродзержинска, Марганца, Новомосковска, а также представители клубов Одессы и Харькова собрались на дельтадроме близ Подгородного. Здесь наиболее опытные пилоты продемонстрировали свою выучку, обменялись опытом, обсудили проблемы развития дельтапланеризма. Сейчас в области действует 13 секций, объединяющих более ста спортсменов. Только в

# ДОКУМЕНТЫ ПО ДЕЛЬТАПЛАНЕРИЗМУ

ставление по производству полетов на дельтаплане», явившееся обобщением лучшего опыта действующих дельтаклубов и отдельных спортсменов, а также зарубежной практики. Подготовлены: «Дополнение к Единой Всесоюзной спортивной классификации», определяющее нормы, требования и правила присуждения спортивных разрядов и званий; «Методическое пособие по обучению полетам на дельтаплане»; «Временное положение о клубах дельтапланеризма ДОСААФ СССР», а также «Временная программа теоретической и летной подготовки спортсме-

нов в клубах дельтапланеризма ДОСААФ СССР».

Уже аттестовано 92 инструктора дельтапланерного спорта. А в конце 1979 года приказом Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР в Государственном Центральном ордена Ленина институте физической культуры в Москве проведены курсы усовершенствования тренеров по дельтапланеризму. Они привлекли 47 человек.

**И. ВИШНЯКОВ,**  
Герой Советского Союза,  
начальник Отдела  
дельтапланерного спорта  
ЦК ДОСААФ СССР

Днепропетровске в 8 секциях осваивают дельтаплан 60 человек.

Среди энтузиастов И. Водин, М. Зябров, К. Тараскин, В. Пархоменко и другие. Занятия проводятся по субботам и воскресеньям. Методика обучения и организация полетов построены так, чтобы все этапы, начиная со взлета и

кончая посадкой, гарантировали полную безопасность. Поручкой этому высокая личная подтянутость и дисциплина каждого, кто приходит в дельтапланерные секции, серьезное и вдумчивое отношение к каждой «мелочи», имеющей отношение к летной эксплуатации аппаратов.

**Ю. СЫТНИК**  
Фото автора



Трибуна  
инструктора

## ПЕРВЫЙ МАРШРУТНЫЙ

Уже преодолены многие ступеньки к вершинам мастерства парящего полета. Спортсмен-планерист освоил в контрольных и тренировочных полетах поиск потока, центрирование в левой и правой спирали, парение в группе и на малой высоте, а при необходимости может грамотно отыскать площадку с воздуха и произвести посадку. Теперь пришло время приступить к полетам самым интересным и захватывающим — к маршрутным. И успех освоения их во многом зависит от того, как будет организован и проведен инструктором-летчиком первый маршрутный полет спортсмена. Здесь необходим вдумчивый подход на всех этапах подготовки к полету и в процессе его выполнения.

Маршрут должен быть протяженностью не менее 100 км. Подготавливается полетная карта. Прокладывается выбранный маршрут в следующей последовательности: отмечаются основные точки маршрута красным карандашом кружками 10—15 мм — исходный пункт маршрута (ИПМ), поворотный пункт маршрута (ППМ), контрольные ориентиры (КО). Соединяются все точки от исходного до конечного пункта маршрута линией заданного пути цветом, четко выделяющимся на фоне карты. Далее измеряются расстояния между ними, которые наносятся на карту правее линии пути, и магнитно-путевые углы, они записываются рядом с расстоянием. Весь маршрут разбит на 10-километровые отрезки черточками, против которых ставят соответствующее число километража. Характерные ориентиры, лежащие на расстоянии 25 км влево и вправо от оси маршрута, подчеркнуть красным карандашом. Отметить значком площадки, пригодные для посадки и эвакуации планера самолетом, изучить их расположение относительно линии заданного пути (ЛЗП). Секторы фотосъемки ППМ обозначить точно по земным ориентирам. Изучить расположение воздушных трасс СССР, местных воздушных линий (МВЛ), границы районов пролетаемых аэродромов, рубежи связи с местными диспетчерскими пунктами (МДП), их частоты и позывные. Инструктор дает консультацию о правилах пересечения воздушных трасс и МВЛ. Для облегчения расчета долета, даже не с линии пути, нанести циркулем через каждые 5 км концентрические дуги с центром конечного пункта маршрута (КПМ) на расстояние до 50 км.

В процессе подготовки карты инструктор помогает спортсмену изучить маршрут полета. Обращает внимание на то, чтобы он запомнил магнитно-путевые углы, населенные пункты, крупные линейные и площадные ориентиры, озера, реки, высоты, искусственные сооружения. Отрабатываются варианты действий по восстановлению ориентировки в данном

Средняя скороподъемность	0	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	5,0
Скорость перехода	80	85	94	103	111	117	124	129	135	143

районе. Такое изучение позволяет планеристу в воздухе быстро определить свое местонахождение.

В наколенном планшете необходимо сделать расчет полета по этапам маршрута, в зависимости от средней скороподъемности, что поможет с достаточной точностью определить время прохода дистанции. Это скажется на выборе времени старта и будет ясно, возможно или невозможно пройти намеченный маршрут при этой средней скороподъемности. Разработать штурманский план полетов. Он составляется в виде схемы маршрута, на которой текстуально и условно знаками указывают действия планериста на каждом этапе полета, обеспечивающие успешное выполнение задания. Определяются безопасные высоты полета по этапам маршрута, намечаются места набора высоты для пересечения воздушных трасс или горных хребтов.

Вычерчивается таблица оптимальных скоростей перехода в зависимости от средней скороподъемности. Эта таблица должна быть выучена на память, что поможет делать переходы с достаточной точностью в момент, когда пользоваться калькулятором не представляется возможным.

В инструкции по производству полетов есть утвержденные маршруты различной конфигурации и протяженности. А коль они постоянные, то желательно на каждый из них сделать альбом фотоснимков поворотных пунктов маршрута с объектом съемки из секторов, как с правым, так и с левым кругом облета. Эти снимки облегчат подготовку к маршрутным полетам и упростят проход и отметку на поворотных пунктах. Если нет альбома фотоснимков ППМ, то в наколенный планшет заносятся кроки поворотных пунктов с секторами съемок.

В процессе предварительной подготовки инструктор непосредственно в кабине планера проводит со спортсменом тренаж, во время которого отрабатывается последовательность действий в полете, определения в уме средней скороподъемности и практического качества, решения задач на линейке долета, отметки на ППМ, подбора и выполнения посадки на площадки вне аэродрома, действий при особых случаях в полете и т. д. После тренажа инструктор проводит контроль готовности спортсмена к выполнению полета.

Затем спортсмену необходимо зарядить фотоаппарат, подготовить струбцину для его крепления, закоптить и заполнить ленту барографа.

И вот наступил долгожданный день. Заявка на маршрутные полеты утверждена и погода по прогнозу не обещает сюрпризов.

Во время предполетной подготовки спортсмен готовит планер и оборудование к полету. Проверяется пригодность приборного оборудования к выполнению маршрутного полета. На магнитном компасе проверяется наличие и прозрачность лигроина, четкость шкалы картушки, правильность показания, а также на-

личие девиационного графика. Стрелка вариометра должна быть на «нуле». На пятиметровом вариометре необходимо иметь круговой калькулятор, а на приборе скорости — таблицу качества с вертикальными скоростями снижения. Внимательно осматреть и проверить работу фотоаппарата, опломбировать его и сделать контрольный снимок. Установить фотоаппарат и убедиться в правильности положения левой консоли в видоискателе, установить выдержку и диафрагму (при чувствительности фотопленки 65 единиц ГОСТ, выдержка 1/100, диафрагма 8). Поставить объектив на бесконечность ( $\infty$ ) и убедиться чистый ли перед ним фонарь. Проверить барограф, завести часовой механизм и установить его на планере. Проверить, хорошо ли заряжен аккумулятор, чтобы обеспечить надежную двухстороннюю связь с руководителем полетов. В багажник положить и надежно закрепить пятиметровый буксировочный фал с кольцами, штопора и швартовки. Из штурманского снаряжения необходимо иметь: полетную карту, линейку долета, наколенный планшет, карандаш, резинку, масштабную линейку, навигационный транспортёр. А из личной экипировки, как спортсмену, так и инструктору иметь: целлофановые пакеты для полетных карт, паспорта, деньги на телеграфные расходы, бортпайки, свето-защитные очки, головные уборы белого цвета.

После получения прогноза и данных от разведчика погоды, спортсмену совместно с инструктором в зависимости от метеоусловий на данный летный день, очередности взлета, времени открытия и закрытия старта наметить тактический план выполнения полета.

Инструктору-летчику этот полет целесообразно выполнить в форме контрольно-показательного. Показ всех элементов должен быть образцовым и поэтому учитель, помимо хорошей методической подготовки обязан быть в хорошей спортивной форме.

...Полет начался. До отцепки пилотирует спортсмен. При полете на буксире инструктор, ориентируясь по показаниям вариометра, обращает внимание планериста на предельно малую высоту, с которой еще можно выпарить в данный летный день и следить за развитием облаков, чтобы вовремя предупредить ошибки спортсмена.

После отцепки оцениваются метеоусловия: высота нижней кромки облачности, мощность восходящих потоков и их рабочий диапазон, сила и направление ветра по высотам. Сделать 1—2 перехода, чтобы узнать силу нисходящих потоков, и все это время внимательно следить за развитием облаков на первом участке маршрута.

Оценив условия, инструктор предлагает спортсмену определить время и тактику старта. Если они обеспечат правильный выход на стартовую линию на высоте 1000 м и скорости не более 180 км/ч, а намеченное облако возможно достичь на оптимальной скорости на высоте не менее 600 м, то надо старто-

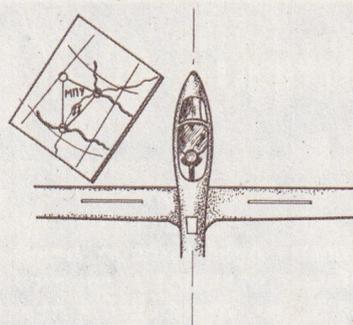


Рис. 1.



Рис. 2.

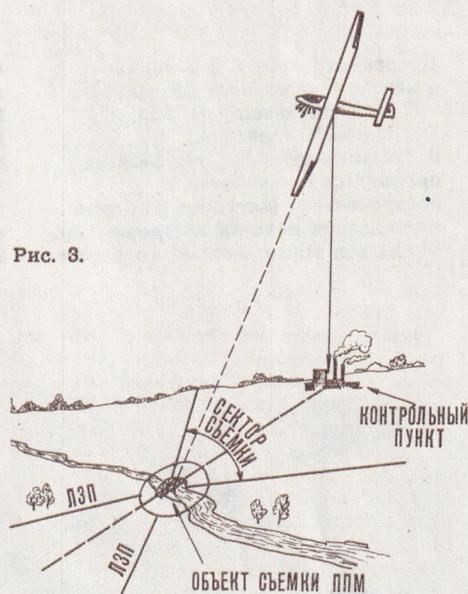


Рис. 3.

вать. Если оценка спортсменом стартовой ситуации ошибочна, инструктор предлагает свой план и объясняет его преимущество.

Старт выполняет спортсмен, а инструктор контролирует его действия и при необходимости поправляет. Планерист внимательно осматривает воздушное пространство в районе стартовой линии, прослушивает эфир, нет ли сообщений о подходе других спортсменов, оценивает в этом месте мощность облаков (если мощнокучевая, то скорость при разгоне должна быть не более 145 км/ч), следит за расходом высоты по пути к направляющему полотнищу и за состоянием намеченного облака. При подходе к направляющему полотнищу осматривается, намечает ориентиры прохода стартовой линии, проверяет арматуру кабины (закрылки и тормоза убраны и законтрены), выводит планер на стартовую пря-

мую по намеченному ориентиру и док-ладывает РП.

Инструктор следит за плавностью вво-да планера в крутое планирование и не допускает разгона скорости более 180 км/ч. В момент прохождения створа боковых ориентиров (на продолжении линии старта) спортсмен плавно перево-дит планер в горизонт на высоте не бо-лее 1000 м и считывает время старта. Сделав небольшую горизонтальную пло-щадку, уменьшает скорость до опти-мальной, разворачивает планер к наме-ченному облаку и записывает время и высоту старта в наколенный планшет.

Первый переход стараться сделать не особенно большим (5—7 км), чтобы в случае неудачи была возможность вер-нуться на точку. Если под намеченным облаком обнаружен поток с ожидаемой скороподъемностью и набранная высота позволяет уверенно уйти на маршрут, ин-структор оценивает старт как правиль-ный.

Набирая высоту в этом потоке, инст-руктор предлагает спортсмену по карте уточнить место, определить очередное облако и его ожидаемую скороподъем-ность, расстояние до него по его тени на земле и подсчитать расход высоты, при-учить себя всегда «привязывать» наме-ченное облако к наземным объектам, что облегчит ориентировку.

Следует обратить внимание на дейст-вия спортсмена при выходе из потока. Важно, чтобы он еще в потоке убрал за-крылки, разогнал планер до оптималь-ной скорости, а затем вывел его на курс к выбранному облаку. Это позволит бла-гоприятно проходить нисходящую часть потока. На переходах до первого ППМ предложить планеристу держать ско-рость по ранее указанной таблице, по-чаще ставить ему задачи, которые решая-ются только при помощи полетной кар-ты. Проверить, правильно ли она сорие-нтирована по странам света, чтобы ЛЗП была параллельна продольной оси пла-нера (рис. 1).

Очень важно выработать у планери-ста навык ведения детальной ориенти-ровки. Обратив его внимание, что вна-чале следует опознать более крупные и характерные ориентиры, даже если они находятся на значительном удалении, за-тем более мелкие, что вблизи, и обяза-тельно определять их по нескольким признакам, исключая ошибку. На первых переходах после старта предложить спортсмену подсчитать практическое ка-чество (расстояние перехода должно быть не менее 10 км) и как можно точ-нее определить его по карте.

Предположим, за 10 км потеря высо-ты составляет 500 м, то  $K_{пр}=20$ , т. е. за каждые 100 м высоты планер проходит 2 км. Таким образом, автоматически учи-тывается ветер и вертикальные потоки в процессе перехода. Если полет проходит с боковым ветром, следует показать спортсмену, как определить практиче-ский угол сноса (УС); наметить линей-ный ориентир по линии пути или два то-чечных, подобрать магнитный курс (МК) следования, чтобы планер не выходил из их створа, и считать по компасу угол сно-са (УС). При этом напомнить, что с боко-вым ветром предпочтение отдается об-лакам с наветренной стороны маршрута, а при встречном или попутном выбирать их по линии пути. Расход высоты делать 1/3 от максимальной и не больше поло-вины, что приведет к более надежному полету. Обратив внимание планериста

на тщательную осмотрительность вок-руг, особенно в местах пересечения воздушных трасс и вблизи аэродромов.

При подходе к поворотному пункту маршрута на расстоянии одного пере-хода, находясь в потоке (важно, чтобы спортсмен основные решения принимал в режиме набора, а не при снижении), планерист опознает местность по карте. Он намечает тактический план прохода ППМ, исходя из наличия восходящих пото-ков в секторе съемки или их отсутст-вия, высоты и удаления от места съемки, направления полета до и после фотогра-фирования, силы и направления ветра. Уточняет на местности по карте и по фо-тографии ППМ или по его схеме в нако-ленном планшете сектор съемки, прове-ряет, взведен ли фотоаппарат. Эту опе-рацию лучше делать правой рукой, а ле-вой управлять планером. Свой план про-хода ППМ спортсмен излагает инструктору. Если он гарантирует фиксацию ППМ и продолжение полета, то необхо-димо одобрить план, даже когда обуча-ющий видит более интересное решение задачи.

При заходе в сектор фотографирова-ния отыскать объект съемки, обязатель-но об этом доложить по радио (руково-дители полетов). При необходимости помочь спортсмену по боковым ориен-тирам определить момент вывода пла-нера в разворот для съемки. Проверить, чтобы левая рука ученика была на спу-ске. Ввод планера в левый разворот вы-полняется плавно с креном не более 45°, чтобы левая консоль двигалась по линии к объекту съемки и чуть выше его на 40—50 см. Взгляд при этом должен быть направлен по крылу на объект съемки и, когда законцовка крыла примет положи-тельное отношение него, как на рис. 2, плавно нажать на спуск фотоаппарата. Не допускать, чтобы в этот момент спортсмен смотрел в видоискатель съе-мочного аппарата, так как это приводит к ослаблению осмотрительности, потери пространственной ориентировки и увели-чению крена более 50°. В момент фото-графирования ППМ с борта планера необ-ходимо находиться над контрольным пунктом, который расположен в 1—5 км от объекта съемки ППМ и связан с ним линейным ориентиром (железной доро-гой, шоссе или рекой). Сектор съемки должен быть на этом линейном ориенти-ре и не обязательно располагаться сим-метрично относительно биссектрисы угла между двумя линиями пути, пересе-кающимися в ППМ (рис. 3). Если позво-ляет высота или планер находится в вос-ходящем потоке, сделать повторный снимок. Далее действовать по намеченному плану, не забыв доложить РП о проходе и времени отметки ППМ, зафиксировав его в наколенном планшете.

После прохода ППМ, выполняя полет уже с другим направлением, напомнить спортсмену сориентировать карту, уточ-нить угол сноса и вычислить практиче-ское качество в этом отрезке полета, де-лая переходы уже по калькулятору. На этом участке маршрута до рубежа доле-та планеристу предоставляется полная самостоятельность, не допуская с его стороны грубых тактических или штур-манских просчетов.

По высоте нижней кромки облачно-сти, средней скороподъемности и прак-тическому качеству надо предложить спортсмену определить рубеж полета. Находясь в потоке, с которого решено

сделать долет, и тщательно отцентриро-вавшись, по карте точно определить мес-то планера, а по секторам полета со-считать расстояние до финишной линии. Если скороподъемность в этом потоке равна или немного больше, чем в прист-релочном переходе, где определялось практическое качество, то необходимую высоту спортсмен рассчитывает по нему, не забыв прибавить высоту прихода на финиш (200 м). В случае, если подъем сильнее пробного более чем 1,5—2 м/с, то необходимую высоту планерист выс-читывает по линейке полета. Инструктор в этом случае заранее подсчитывает ее на своей линейке, чтобы исключить ошибку на ответственном участке.

Набрав необходимую высоту методом «пристрелки», следует вывести планер на курс полета, рассчитав его по компа-су и поставив калькулятор на величину средней скороподъемности последнего потока, по нему и выдерживать скорость на долете.

На этом этапе важно обратить внима-ние спортсмена на расход высоты по пройденному расстоянию и по линейке полета, чтобы в случае необходимости внести коррективы в скорость полета или добрать необходимую высоту. Если расход высоты больше, чем при расче-те, то скорость необходимо уменьшить, а в случае ее избытка — увеличить.

Не менее важно научить спортсмена контролировать линию полета, чтобы она была как можно точнее. Любое уклоне-ние, если оно не вызвано тактическими соображениями, потребует высоты, а она рассчитана на прямую без зигзагов. Здесь большую помощь окажет компас, особенно при долете в дымке или про-тив солнца.

На удалении 4—5 км от финиша на-помнить спортсмену о докладе по радио РП об условиях подхода: высоте, удале-нии и курсе. Это поможет ему создать благоприятную обстановку для финиша приближающимся к аэродрому плане-рам. Когда до финиша остается 1—2 км, планерист должен уже иметь готовый план прохода финишной линии и поса-дочного маневра в зависимости от высо-ты прихода, запаса скорости, направле-ния ветра и указаний руководителя по-летов. Если такой план имеет промахи, инструктору следует внести в него кор-рективы, предупредить спортсмена от неоправданных эволюций вблизи земли, которые могут привести к грубым ошиб-кам в технике пилотирования и не обез-печит безопасность полета. За 200—300 м до линии финиша надо проконт-ролировать выпуск шасси. На финише не допускать превышения скорости, близ-кого подходу к земле и резких верти-кальных маневров. Это может привести к выходу планера в диапазон перегрузок с остаточными деформациями, не говоря уже о большем. Посадку произ-вести у посадочного знака.

Чтобы первый маршрутный полет при-нес спортсмену-планеристу максималь-ную пользу, необходимо после обработ-ки барограммы и проявления фотолен-ки сделать тщательный разбор с глубо-ким анализом всех этапов и дать кон-кретные рекомендации.

**В. СЕМАКИН,**  
командир планерного звена  
авиаспортклуба

г. Орджикидзе

Рис. 1.

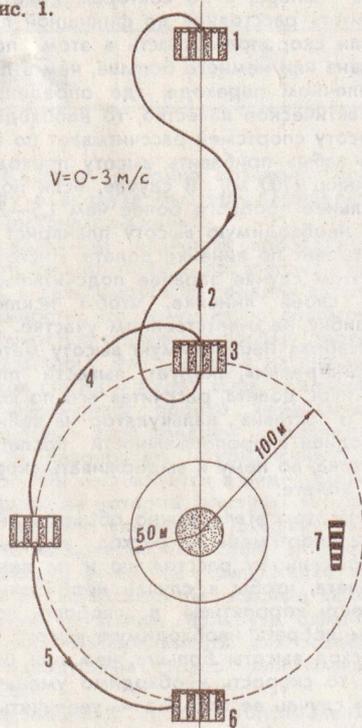


Рис. 2.

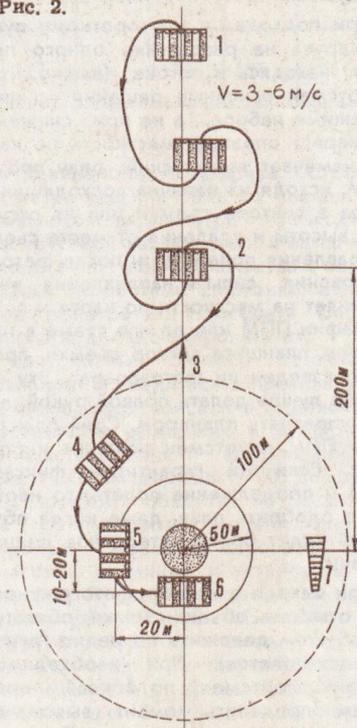
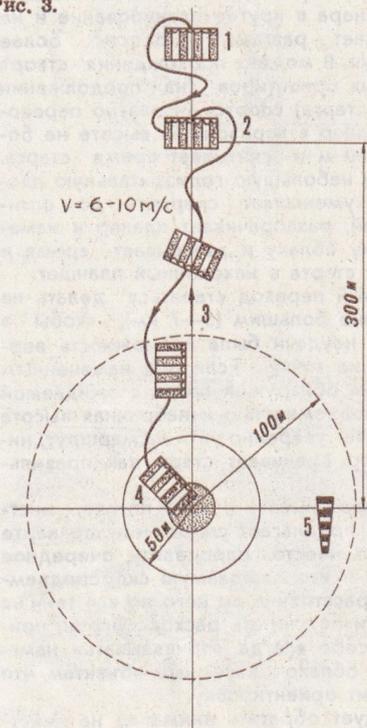


Рис. 3.



## ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ

Прежде чем подняться в воздух, необходимо правильно построить план прыжка на земле. Для этого уточняются методические, изучаются ориентиры относительно цели и по заходу, точное расстояние между ними. В соответствии с метеорологическими данными парашютист рассчитывает заход, направление, варианты маневров при снижении, план построения коробочки, предположительные режимы и диапазон при обработке цели\*.

Для облегчения работы на парашюте ПО-9 расчет делается, как для УТ-15. Спортсмен в воздухе быстро и последовательно приводит купол в рабочее состояние, уточняет расчет, проверяет воздушную обстановку и, соответственно, вносит коррективы в план прыжка.

Весьма важным элементом во время спуска является распределение внимания. Выполняя маневры, спортсмен обязан следить за высотой над контрольными точками и не терять из вида цель, фиксировать изменения ветра по силе и направлению, характер заходов и работу впереди идущих парашютистов, стараться как можно точнее определить воздушную обстановку в приземном слое.

Заход на цель выполняется в зависимости от ветра с той стороны, с которой лучше следить за ветроуказателем (конусом). При выходе в исходный район парашютист еще раз на высоте 250—300 м изучает воздушную обстановку (на малом сносе проверяются режимы), и в соответствии с ней строится коробочка захода на цель. Исходный район выбирается с характерным ориентиром в створе цели за 150—200 м до нее.

Коробочка состоит из нисходящей тра-

ектории по ветру с отрезками между доворотами и заканчивается заходом против ветра в створе цели. В случае возникновения большого запаса высоты в базовом районе, если есть достаточное расстояние до цели — не менее 100 м, ее можно потерять маневрированием в нижнем режиме в виде буквы S, или введя парашют в срыв. Но не допускайте резких разворотов. Это небезопасно и, кроме того, после вращения сразу трудно сориентироваться.

Построение захода и обработка цели при ветре 0—3 м/с (рис. 1). Во время снижения необходимо следить за высотой и воздушной обстановкой, особенно в приземном слое. Коробочка выполняется по кругу, только на 4-м развороте скорость должна быть уменьшена до 3—4 м/с. Обработка цели ведется в диапазоне среднего и нижнего режимов, плавными движениями клевантов. Проверка возможностей купола производится из режима торможения. Удерживая купол на скорости 2—4 м/с, плавно и постепенно отпускать вверх клеванты и следить, как меняется угол визирования. Если точка приземления смещается вперед от цели, клеванты плавно возвращаются в исходное положение. А когда отклонение незначительно или его вовсе нет, режим работы поднимается (проверка на переход и торможение). Проверка воздуха ведется непрерывно до самого касания земли. Диапазон движений клевантами уменьшается по мере приближения к цели. Опытному парашютисту достаточно мелкого движения кистями, даже пальцами рук, чтобы в данной обстановке проверить воздух, возможности парашюта.

Работа в штилевых условиях отличает-

ся своеобразием. В штиль труднее тормозить, повышается скорость снижения, не хватает времени на обдумывание ситуаций. Приходится работать в нижнем режиме, который в условиях слабого ветра характеризуется ярко выраженной тенденцией на срыв.

Чтобы избежать ненужных осложнений при заходе на цель, нельзя делать короткие прямые. Они должны быть не ближе 80—100 м от цели при высоте 70—100 м. После выхода на прямую в первую очередь нужно выполнить коррекцию по направлению, а затем уже по глиссаде. Если допущена ошибка и вы оказались не в створе ветра, то попытайтесь сразу же сделать доворот и встать в створ, пока есть высота. Мелкие огрехи устраняются методом скольжения — клевант плавно дожимается в сторону створа. Когда купол встанет на воображаемую линию створа, доворот фиксируется вторым клевантом при одновременном плавном возвращении первого в исходное положение. Во время скольжения не отпускайте вверх второго клеванта.

Желательно, чтобы после выхода парашютиста в базовый район, указатель ветра находился бы прямо перед ним. К сожалению, не всегда так получается. В случае другого расположения конуса советуем провести через цель воображаемую линию створа, привязав ее к ориентирам на кругу (тропинка, пятно, полотнище), и работать по ней, беря дополнительную информацию о створе по реакции купола.

В условиях слабого ветра удобнее вести обработку цели на малой (3—

\* См. статью в журнале № 1 за 1980 г.

Рис. 1. Построение захода и обработка цели при ветре 0—3 м/с: 1 — высота 800—1000 м, точка отделения от самолета; 2 — направление захода самолета; 3 — первый разворот (высота 300 м), исходный район; 4 — второй разворот; 5 — третий разворот; 6 — четвертый разворот (высота 100—120 м) заканчивается с уменьшением скорости до 2—3 м/с; 7 — конус.

Рис. 2. Построение захода и обработка цели при ветре 3—6 м/с: 1 — высота 800—1000 м, точка отделения; 2 — исходный район; 3 — направление захода самолета; 4 — второй разворот (высота 250 м); 5 — третий разворот, закончить его с увеличением скорости до 5—6 м/с; 6 — четвертый разворот (высота 80—100); 7 — конус.

Рис. 3. Построение захода и обработка цели при ветре 6 м/с: 1 — высота 800—1000 м, точка отделения; 2 — исходный район, первый разворот (высота 200 м); 3 — направление полета самолета; 4 — второй разворот (высота 50—60) заканчивается на линии створа над «нолем» (при силе ветра 5—7 м/с) и на 10—15 м до «ноля» (при силе ветра более 7 м/с), с увеличением скорости до полной; 5 — конус (он напряжен, его хвост забрасывается от ветра вверх).

4 м/с) скорости: обеспечивается устойчивое визирование и имеются значительные резервы для исправления ошибки.

**Построение захода и обработка цели при ветре 3—6 м/с (рис. 2).** Маневрирование до исходного района при силе ветра от 3 до 6 м/с более ограничено, ближе к оси створа проход через две-три контрольные точки. Над контрольными точками и в исходном районе проверяются возможности купола, вносятся коррективы в план прыжка. Построение коробочки производится на малой скорости в 10—15 м от линии створа. Проходя по ветру незначительный участок, довернуть купол парашюта в направлении цели. Чем сильнее ветер, тем ближе нужно держаться к створу, тем раньше начать разворот. Парашютист, работая в нижнем режиме, боком смещается вдоль линии створа, выход в базовый район делается доворотом на цель, увеличив скорость до 5—7 м/с. Базовый район в зависимости от ветра выбирается на расстоянии 10—20 м от цели (сильнее ветер — ближе база, слабее — дальше) и на высоте 60—80 м. Коробочка практически выполняется в три доворота. Обработка цели ведется в среднем и верхнем режимах, диапазон работы клевантами плавный, чуть увеличенный по сравнению с работой при слабом ветре. Проверка возможностей парашюта ведется таким образом: купол удерживается на скорости 5 м/с и более, визируется переход цели, из этого положения клеванты плавно опускаются вниз, чтобы совместить линию визирования с мишенью. Проще говоря, если торможение эффективно, клеванты плавно возвращаются в исходное положение, неэффективно — опускаются вниз.

Проверка, как и в условиях слабого ветра, идет с уменьшением диапазона по мере приближения к цели. Ошибки по створу исправляются аналогично работе в условиях слабого ветра.

Следует помнить, что при работе на нижнем режиме нельзя делать паузу на скорости, близкой к срыву. С этого режима купол плохо набирает скорость и возможен недоход даже при большом запасе высоты. В случае недохода необходимо применить скольжение, натянув передние свободные концы. В ветер

менее 4 м/с эта ошибка исправляется разгоном и выравниванием.

**Построение захода и обработка цели при ветре 6 м/с (рис. 3).** При маневрировании в сильный ветер надо находиться как можно ближе к створу, намечать больше контрольных точек, делать расчет так, чтобы чередовать торможение с движением по ветру. Это создает возможность для наблюдения за воздушной обстановкой в районе цели. Исходный район выбирается не ближе 300 м от мишени. Начало построения коробочки аналогично как и в средний ветер, но боковое смещение проводится вдоль самой линии створа или прямо по ней. Причем при подходе к базовому району купол доворачивается под углом 30—45 градусов к линии створа. Базовый район находится точно над целью («нолем») и выход на базу выполняется на полной скорости, а коробочка делается в два доворота. Если при довороте не увеличить скорость, купол может моментально сместиться назад. Помните, что при силе ветра более 6 м/с парашют только стоит против него, причем если вес у парашютиста более 75 кг.

Если выход на базу заканчивается до цели, необходима высота порядка 60—100 м. Плавно натягивая клеванты вниз, спортсмен следит за смещением назад. Над целью скорость резко увеличивается, и все последующие маневры производятся в верхнем режиме, работая осторожно, мелкими диапазонами. Высота 50—70 м.

Обработка цели, не держите клеванты в режиме торможения, ни в коем случае нельзя уменьшить скорость передвижения купола до ноля. Проверку проводить только из перехода.

Опытным спортсменам на ПО-9 серии 2 можно прыгать в цель при ветре до 10 м/с. Но во время построения коробочки выбирать характерные ориентиры, чтобы следить за боковым смещением, так как при сильном ветре оно опасно при приземлении. Равномерно притормаживая, следует войти в створ.

В случае недохода на высоте можно увеличить горизонтальную скорость, натянув передние свободные концы, но приземляться с увеличенным углом атаки не рекомендуется. Визирование на цель во всех случаях облегчено устойчивостью ПО-9 и малой скоростью снижения.

**Особенности обработки цели в сложных метеоусловиях** (резкие переходы ветра по силе и направлению, термики, местные особенности отдельных площадок). Построение коробочки в сложных условиях ставится в зависимость от среднего ветра, но с неизменным запасом к оптимальной высоте 20—30 м. Все внимание парашютиста уделяется реакции купола на работу клевантами и состояние воздушной среды. Сложная обстановка требует быстрой работы, диапазон будет зависеть от высоты захода на цель и силы потока воздуха, действующей на купол. Необходимо реагировать скоростью на все вводные воздушной среды в приземном слое, стараясь удержать устойчивое визирование на цель.

В сложной обстановке важно попасть в центр круга, а после обеспечения выхода в этот район обрабатывать «ноль». На прямой нельзя делать паузы при работе клевантами; пауза в верхнем режиме — купол вспухает и на его обу-

дание нужно время; пауза в нижнем режиме чревата неустойчивостью купола, парашют отдается во власть потоков, может произойти произвольный срыв.

При сильной болтанке, в случае необходимости, можно пользоваться всем диапазоном скоростей, но только быстро, чтобы пробить нисходящий или восходящий поток. Быстрая работа диктуется тем, что болтанка больше влияет на парашют на прямой, при непосредственном подходе к цели. Вводные (провалы, подъемы, раскачивания), как правило, отличаются неожиданностью и нелогичностью и пробить их можно только большой скоростью передвижения. На коротком отрезке прямой, меняя скорость от 0 до 9,5 м, важно работать плавно, иначе невозможно поразить цель, упорно бороться за результат до самого касания земли. К работе в болтанку парашютист обязан быть подготовленным не только технически, но в первую очередь морально (поставить задачу, объяснить особенности до прыжка). При неустойчивом по направлению ветре для захода на цель выбирается среднее направление ветра в приземном слое.

Совершая прыжки на ПО-9 серии 2, необходимо помнить, что режимы скорости смещаются вверх или вниз в зависимости от силы ветра. Слабый ветер — режимы смещаются вниз, они более растянуты, сильнее ветер — смещаются вверх.

**А. ВОЛКОВ,  
В. МИРОНОВ,  
тренеры сборной команды ВДВ**

## ПАМЯТИ ГЕРОЯ-ФРОНТОВИКА

Эти соревнования, проведенные в Чимкенте, были посвящены памяти Героя Советского Союза К. Спатаева.

К. Спатаев — колхозник, вожак комсомольской организации, агитатор, в 1940 г. вступил в ряды Коммунистической партии. В марте 1942 г. пошел добровольцем на фронт, стал минометчиком. Воевал под Сталинградом.

...Это был тяжелый бой с фашистскими танками. Огонь врага вывел из строя расчет миномета. Спатаев остался один, но не прекращал огня, мину за миной посылал навстречу гитлеровцам. Вражеский танк двинулся прямо на воина, а у него осталась последняя мина. Верный своему воинскому долгу, К. Спатаев бросился с ней под гусеницы машины. Вражеский танк остановился навсегда. Так погиб верный сын казахского народа. Его подвиг отмечен Золотой Звездой Героя Советского Союза. Его имя присвоено родному колхозу, Чимкентской средней школе.

Нынешняя встреча привлекла 88 парашютистов из Чимкента, Ташкента, Душанбе, Уральска, Барнаула, Целинограда, Новосибирска и спортивных клубов Вооруженных Сил.

В сумме двоеборья в призовую тройку среди женщин вошли Т. Буракова (Ташкент), Г. Ермакова (Барнаул) и Н. Соловьева (Чимкент), у мужчин — В. Демиденко (Чимкент), В. Куликов (Советская Армия), А. Бураков (Ташкент).

В общекомандном зачете кубок имени К. Спатаева выиграли парашютисты Барнаула. Второе место заняли спортсмены Новосибирска, третье — Ташкента.

**В. КОВАЛЕНКО,  
мастер спорта**

Чимкент

# ЯДЕРНЫЕ КРЫЛЬЯ ПЕНТАГОНА

**В**близи г. Омаха в штате Невада на авиабазе Оффут расположено ничем на первый взгляд не примечательное огромное и продолговатое трехэтажное здание. Но внешность его очень обманчива. Главная часть бетонированной постройки находится под землей. Здесь расположен центральный командный пункт стратегического авиационного командования (САК) военно-воздушных сил США.

Газета «Эйр Форс» хвастливо писала, что «само расположение командного пункта в Центральной части США, на полпути между Атлантическим и Тихоокеанским побережьем, делают его практически неприступным». По данным газеты, здесь круглосуточно несут дежурство. Именно отсюда ежедневно поступают различного рода команды на десятки авиационных баз, густо разбросанных по стране, на островах Океании, на других заморских территориях. «Это было в воскресенье», — пишет «Эйр Форс». — В 17.50 на одной из авиабаз стратегического авиационного командования прогремел сигнал тревоги. Развлекавшиеся в армейском клубе пилоты рванули к стоящим наготове джипам. В считанные минуты они уже были у стоянок тяжелых бомбардировщиков В-52. Звук сирены дополнил грохот моторов. В кабинах пяти готовых к старту самолетов пилоты приступили к раскодированию поступившей из центрального командного пункта команды и только после этого узнали, что она носит лишь учебный характер и что им не придется доставлять ядерный груз к целям на территории противника. В 18.00 первый экипаж В-52 был готов к старту. Через три минуты экипажи доложили о своей готовности и только после этого был объявлен отбой. Командир 5-го авианрыла полковник Джеймс Д. Гормлей приступил к разбору действий пилотов.

А вот то, что произошло совсем недавно, носило уже явно провокационный характер.

Боевую тревогу объявили на 52-х авиабазах на континентальной части США и на Гавайских островах. Были подняты по тревоге 120 тысяч военнослужащих, а также приведены в действие более 850 боевых самолетов, в том числе и тяжелые В-52, части межконтинентальных баллистических ракет. Спустя несколько дней Пентагон объявил о начале крупной военной демонстрации ВВС США под кодовым названием «Глоубл шилд», то есть «Глобальный щит».

По команде штаба САК экипажи бомбардировщиков поднялись на высоту до 18 тысяч метров и начали отработывать нанесение ядерных ударов по заранее изученным ими целям на территории социалистических государств. Одновременно с авиабазы Ванденберг в штате Калифорния были произведены запуски межконтинентальных баллистических ракет в район Атлантики. В их числе были и ракеты «Минитмен-2», дальность полета которых достигает 11 тысяч км.

Впервые такую весьма опасную игру экипажи В-52 начали в 1978 году в рамках ежегодных милитаристских демонстраций НАТО в Западной Европе под названием «Отм Фордж». Уже тогда, как заявил командующий объединенными ВВС НАТО в Центральной Европе американский генерал Джон Поли, экипажи тренировались в поражении целей с «горизонтального бомбометания». Именно подобную тактику командование ВВС США широко использовало во Вьетнаме.

Как сообщила западногерманская газета «Франкфуртер альгемайнецайтунг», в Рамштеине на базе 7-й авиадивизии ВВС США создан штаб по обучению экипажей В-52 в воздушном пространстве Западной Европы. Ему приданы две эскадрильи самолетов-заправщиков типа KC-135, которые в настоящее время находятся на территории Англии.

Газета с восторгом описывала хладнокровие убийц в летной форме ВВС США, сбрасывавших по приказу Пентагона на вьетнамские города и деревни новейшие супербомбы. «Боевая машина В-52, — писала газета, — быстро набирает высоту. Через 20 минут летчик выключает автопилот. Сам он читает криминальный роман. Сидящий рядом старший лейтенант просматривает армейскую газету. Остальные пьют кофе. Через семь часов после взлета с военно-воздушной базы американских ВВС на острове Гуам три экипажа В-52 уже над Вьетнамом. Наконец сбрасываются бомбы. Приказ выполняется нажатием на кнопку. В воздухе ничего не видно, на земле поражается цель. В это же время на

бортовой кухне экипаж приступает к обеду». И ни слова о преступлении, об уничтожении невинных женщин и детей.

О том, что члены экипажей В-52 во время войны во Вьетнаме превращались в настоящих убийц и остались такими же, свидетельствуют их личные признания. В связи с этим уместно напомнить заявление капитана экипажа В-52 ВВС США Эдвина Шэнна: «Чувствую, что стал настоящим убийцей, — писал он своей жене незадолго до того, как он был сбит во Вьетнаме. — У меня нет никакой жалости... и я даже не пытаюсь анализировать, почему это так. Причин никаких нет. Я вижу объект и прилагаю все свое умение, чтобы уничтожить его».

Одной из характерных черт морального облика летного состава США является культивируемая и насаждаемая американским «образом жизни» страсть к личному обогащению, стремлению любой ценой извлечь для себя выгоду. Когда членов экипажа В-52 майора Гулар и капитана Гиллеспи спросили, беспокоит ли их уничтожение сотен тысяч мирных людей, они цинично ответили: «Нас это не беспокоит. Это наша работа, наш кусок хлеба. Мы лично никого не убиваем. За нас это делает ЭВМ. Мы обязаны только следить за исправностью компьютера, запрограммированного на земле».

Корреспондент газеты «Эйр Форс» спросил американского генерала Брюса Холлоуэя, который долгое время возглавлял стратегическое авиационное командование ВВС США: «Господин генерал, вы постоянно живете на грани войны, ведь вы распоряжаетесь огромным ядерным арсеналом — влияет ли все это на ваше нервное состояние?» — Генерал Холлоуэй, не задумываясь, ответил: «Я привык ко всему этому. Такая обстановка стала частью моей жизни. Я сравниваю ее с работой строителя, спокойно обедающего на своем рабочем месте».

Стратегическое авиационное командование, по сообщению газеты «Нью-Йорк таймс», имеет в своем распоряжении свыше 1000 межконтинентальных баллистических ракет, более 500 стратегических бомбардировщиков В-52 и около 70 средних стратегических бомбардировщиков ФВ-111. Пентагон приступил к модернизации 150 стратегических бомбардировщиков В-52 в целях использования их как носителей стратегических крылатых ракет по 20 штук на каждом. Для создания 3000 крылатых ракет и модернизации бомбардировщиков В-52 Пентагон уже получил от конгресса США около 10 млрд. долларов. Первая эскадрилья таких бомбардировщиков будет введена в строй к началу 1982 года.

А о том, куда целит Пентагон крылатые ракеты, свидетельствует заявление известного американского специалиста по военным проблемам Р. Барнета, который писал: «Взятие на вооружение крылатой ракеты открывает путь к нанесению фактически неограниченного числа ударов ядерными боеголовками по Советскому Союзу с объектов передового базирования, окружающих его территорию».

Пентагон идет еще дальше. Как сообщается в зарубежной печати, военное руководство США намерено в течение 80-х годов разработать новые стратегические бомбардировщики одного или двух типов, а также создать новые стратегические системы с более мощными ядерными боеголовками. Особое внимание уделяется укреплению ядерных крыльев ВВС США в Западной Европе. Наряду с тренировкой экипажей стратегических бомбардировщиков В-52 в воздушном пространстве Европы, Пентагон намерен и дальше продолжать перевооружение ВВС НАТО в Западной Европе новейшими истребителями-бомбардировщиками Ф-15 и Ф-111, разместить 600 ядерных ракет «Першинг-2».

«Скажем прямо: — подчеркнул товарищ Л. И. Брежнев в своей речи в Берлине 6 октября прошлого года, — осуществление этих замыслов существенно изменило бы стратегическую обстановку на континенте».

Советский народ, народы братских социалистических стран, все прогрессивное человечество бдительно следят за происками агрессивных сил империализма, заправил военно-политического блока НАТО. С каждым днем все решительней звучат слова: «Обуздать гонку вооружений! Нет — новым средствам массового уничтожения людей!»

П. ИВАНОВ



## ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

### И-221, И-222, И-224, И-225

Летом 1942 года над Москвой, оставая на большой высоте след инверсии, пролетел фашистский самолет-разведчик. Как позже выяснилось, это был специально подготовленный «Юнкерс» с герметичной кабиной и высотными моторами. Чтобы максимально увеличить потолок машины, гитлеровцы сняли с нее даже все вооружение. Экипаж разведчика, набрав высоту более 12 тыс. метров, считал себя в полной безопасности, так как в это время в наших авиачастях не было истребителей, способных перехватить врага на такой высоте.

Коллектив опытного конструкторского бюро, возглавляемого А. Микояном, получил задание в короткий срок создать истребитель, способный летать и действовать на высотах до 14 километров. Выполнить такое задание было не просто. Предельно облегченный разведчик набирает высоту постепенно, практически в течение всего полета от аэродрома до цели. При этом в первой части маршрута над своей территорией, да и на завершающем этапе, он летит обычно по прямой, без маневра, решает лишь ограниченную задачу — сфотографировать местность, лежащую по курсу. Истребителю же надо набрать нужную высоту на коротком участке в считанные минуты, при атаке врага, маневрировать на максимальной высоте и, естественно, иметь достаточно мощное бортовое вооружение, чтобы уничтожить вражеский самолет.

Эти требования были положены в основу проекта нового самолета-перехватчика. Он был построен в короткий срок. Опытный экземпляр получил обозначение И-221 (2А). Его конструкция — смешанная. Учитывая, что полеты будут выполняться на больших высотах, крыло И-221 было больше по сравнению с другими истребителями того периода размера (размах 13 м, площадь — 22,38 м<sup>2</sup>). Для сохранения мощности опытного двигателя АМ-39 на высотах до 14 тыс. м на перехватчике установили два турбокомпрессора ТК-2. Питание турбин ТК-2 осуществлялось выхлопными газами.

К сожалению, новой машине сразу не повезло. Вместо основного испытателя ее в первый высотный полет повел молодой, недостаточно технически подготовленный летчик. После приземления с убранными шасси истребитель для дальнейших полетов был уже не пригоден.

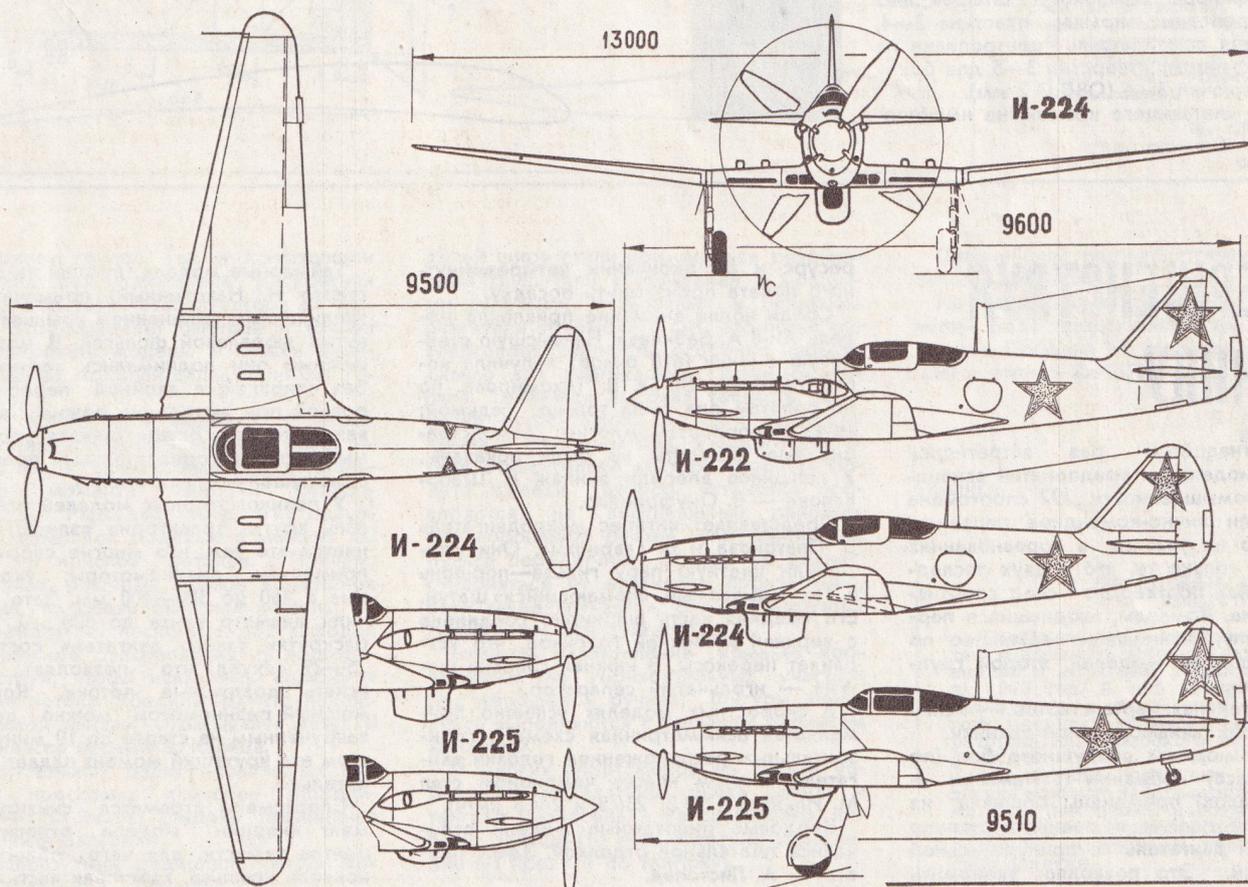
Быстро построенный второй опытный перехватчик, получивший обозначение И-222 (3А), отличался от своего предшественника прежде всего кабиной летчика. Ее конструкторы сделали герметичной, впервые в практике советского самолетостроения установили специальный радиатор для охлаждения воздуха, поступающего в карбюратор после первой ступени сжатия, использовали четырехлопастный воздушный винт АВ-9Л26. Благодаря этому уже в испытательном полете, выполненном более опытным летчиком А. П. Якимовым (впоследствии ставшим заслуженным летчиком-испытателем, Героем Советского Союза), новый истребитель (см. фотоснимок) набрал высоту более 13 тыс. м и развил на этой высоте скорость около 700 км/ч.

На следующем опытном высотном истребителе, обозначенном И-224 (4А), был использован более совершенный турбокомпрессор (ТК-300Б) и воздушный винт с широкими лопастями, которые в разреженной атмосфере оказались более эффективными. В результате потолок перехватчика достиг 14 100 м, а горизонтальная скорость — 693 км/ч. Вооружение всех высотных самолетов состояло из двух синхронных пушек калибра 20 мм с общим боезапасом 200 снарядов.

Используя накопленный опыт создания самолетов с турбокомпрессорами, коллектив ОКБ в 1944 году спроектировал и построил скоростной истребитель с двигателем АМ-42Б. Этот опытный истребитель, получивший обозначение И-225 (5А) и вооруженный четырьмя синхронными 20-мм пушками, в августе 1944 года достиг скорости 730 км/ч.

Взлетный вес самолетов И-221, И-222, И-224 и И-225 за счет установки компрессоров и другого высотного оборудования был больше, чем фронтальных истребителей (3745—3900 кг).

Текст и схема инженеров К. Косминкова и И. Султанова. Раздел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. И. Пономарев.



В № 11 за 1979 год мы опубликовали корреспонденцию С. Игнатъева «Модель над селом», где рассказывалось об авиамоделистах села Липицы, Серпуховского района, Московской области и их наставнике Е. Дилigentове. Сегодня мы рассказываем об одной из интересных моделей, построенных липицкими ребятами.

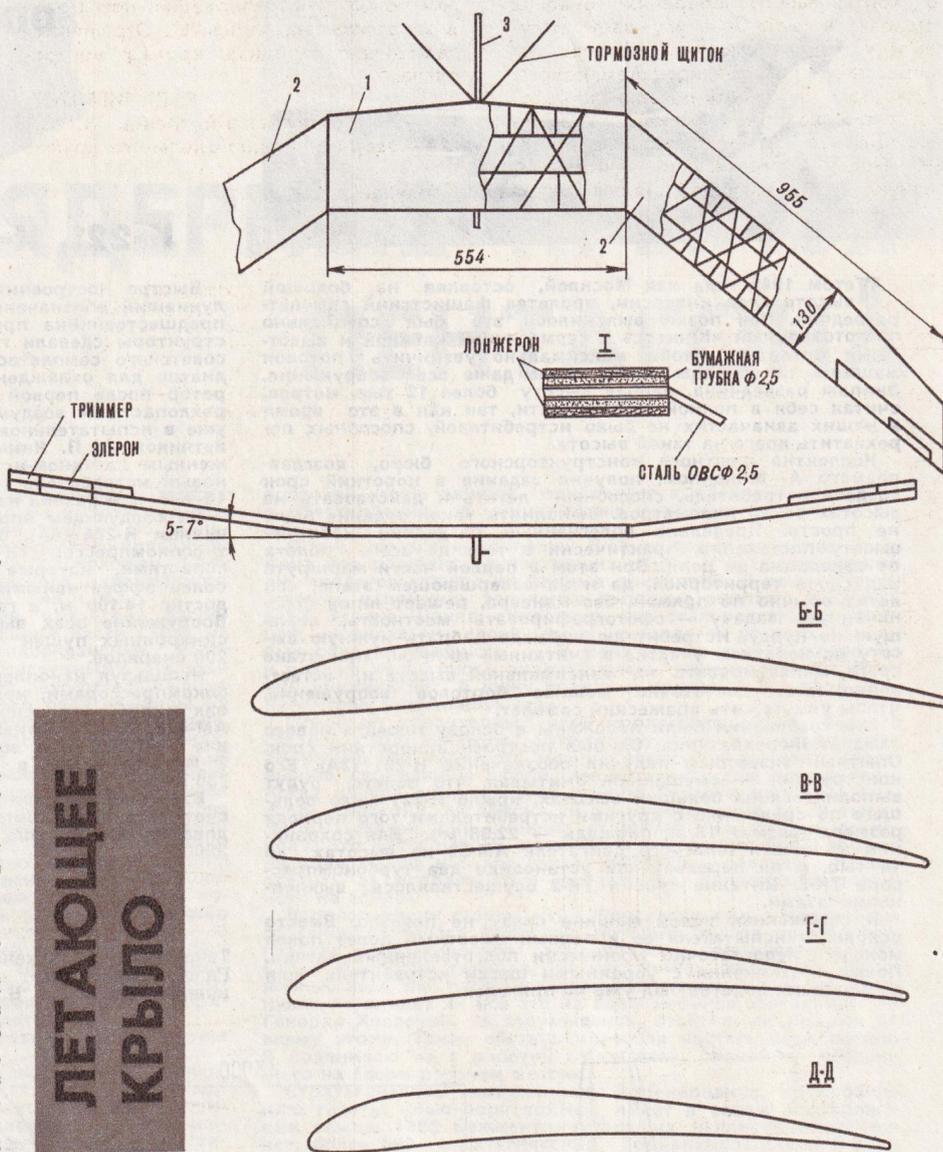
☆☆☆

Предлагаемая модель планера «летающее крыло» (рис. 1) построена юными кружковцами. Размах крыла — 2140 мм; его площадь — 35,75 дм<sup>2</sup>; удельная нагрузка — 12,5 г/дм<sup>2</sup>, вес модели 430 г. Она состоит из центроплана 1, отъемных частей 2 и фюзеляжа 3.

Вначале изготавливаются центроплан 1 и отъемные части крыла 2 (рис. 2) и собираются. Для балансировки собранного крыла применяют деревянную рейку длиной порядка одного метра, имеющую вес, равный разности между 430 г и весом готового крыла. Рейка является как бы временным фюзеляжем, помогающим определить положение центра тяжести (центра масс) модели.

Фюзеляж 3 — из липы, облепченной внутри и обшитой с двух сторон 1-мм фанерой. На фюзеляже размещаются: регулировочный груз в виде стальных гаек 3—1 (М8); тормозные щитки 3—2 из 1-мм фанеры; бамбуковый штырек 3—3 для крепления крыла; пластина 3—4, выгнутая под профиль центроплана из 1-мм фанеры; отверстия 3—5 для бокового крючка 3—6 (ОВС Ø 2 мм).

Для «летающего крыла», не имеюще-



## СОВЕРШЕНСТВУЯ ТЕХНИКУ

В девятнадцатый раз встретились авиамоделисты предприятий авиационной промышленности. 292 спортсмена оспаривали лично-командное первенство. Право на участие в соревнованиях получили только те, кто в двух последних сезонах подтвердил свое спортивное звание. Команды, входившие в первую группу, оспаривали первенство по восьми классам моделей, второй группы — пяти.

Отличительная черта стартов — испытание новой авиамоделной техники.

Так, на моделях воздушного боя (по этому классу победили Г. Чеммакин — С. Коновалов) применены обшивки из лавсановой пленки и преимущественно калильный двигатель с принудительной остановкой. Это позволяет экономить

ресурс и по окончании четырехминутного полета производить посадку.

Среди копий внимание привлекла модель Ан-8 А. Бабичева. Наивысшую стеновую оценку (610 очков) получила копия самолета SE-5A В. Тихомирова, но по полетам она была только седьмой; из-за недоработок многие демонстрационные элементы не были показаны. У гонщиков впереди экипаж В. Шаповалова — В. Онуфриенко.

Представляет интерес микродвигатель В. Платонова и В. Гаврилина. Они применили цветную пару гильза—поршень и, так называемый, «ломающийся» шатун. Его средняя часть шарнирно соединена с верхней и нижней головкой, что устраняет перекосы. В нижней головке шатуна — игольчатый сепаратор.

В скоростных моделях успешно применяется асимметричная схема с горизонтальным расположением головки двигателя. В этом классе чемпионом стал М. Ильинов (233,8; 236,8 и 244,8 км/ч).

Кордовые пилотажные модели отличались тщательной отделкой. Здесь первый — А. Листопад.

Таймерные модели (лучший на данном старте Н. Наконечный) примечательны увеличенным удлинением крыльев, обтянутых дюралевой фольгой. В моторном режиме они поднимались вертикально, без спиралей, с двойной перебалансировкой при выходе на режим планирования, то есть осуществлялся управляемый выход в горизонтальный полет уже с заглушенным двигателем.

У резиномоторных моделей наблюдалась крутая траектория взлета. Объясняется это тем, что многие спортсмены применяли резиномоторы, укороченные с 460 до 380—400 мм. Зато увеличили диаметр винта до 600 мм. Время раскрутки такого двигателя составляет 25—29 секунд, что позволяет лучше искать воздушные потоки. Короткий мощный резиномотор можно держать закрученным на старте до 10 минут, при этом его крутящий момент падает незначительно.

Спортсмены стремятся снизить момент инерции модели относительно центра тяжести, для чего облегчаются консоли крыльев, хвостовая часть и вин-

## ДЕСЯТЬ СИЛЬНЕЙШИХ

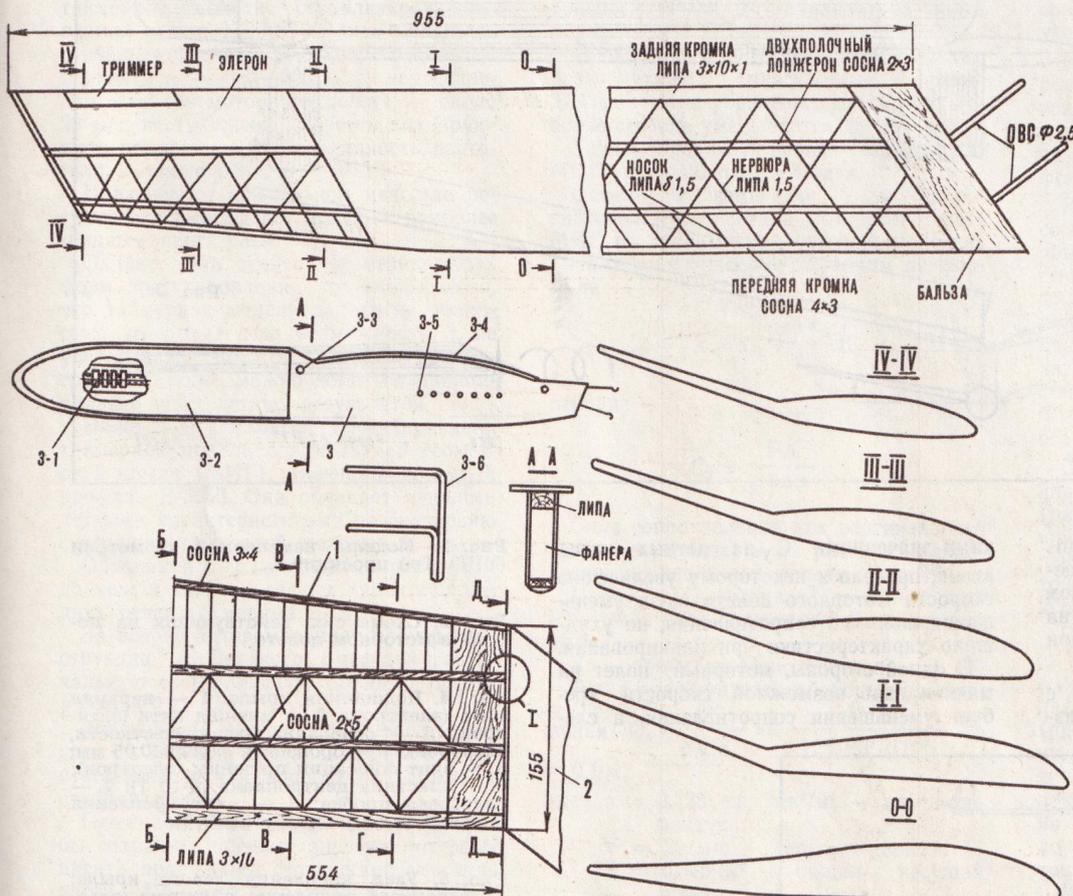
го вертикального оперения, боковая установка крючка 3—6 улучшает регулировку модели как при запуске на леере, так и при планирующем полете.

Для принудительной посадки на носовой части фюзеляжа имеются тормозные щитки 3—2, прикрепленные петлями. После пережигания фитильком резинки, удерживающей щитки в прижа-

том положении, набегающий поток воздуха раскрывает их на 90°. Ограничителем служит передняя кромка центроплана.

**Е. ДИЛИГЕНТОВ,**  
заслуженный тренер РСФСР,  
руководитель авиамodelного кружка

Серпухов



Бюро Федерации парашютного спорта СССР утвердило десять лучших парашютистов страны среди мужчин и женщин, добившихся высоких спортивных результатов в 1979 году.

**Женщины:**

1. Е. Маракуца (ПВО),
2. А. Швачко (Ворошиловград),
3. Л. Корычева (ВВС),
4. В. Закорецкая (Ворошиловград),
5. Н. Сергеева (Москва),
6. Е. Короткова (ВВС),
7. М. Костина (Чембоксары),
8. А. Данилова (Москва),
9. Р. Садынова (Коломна),
10. Е. Алексеева (ПВО).

**Мужчины:**

1. Б. Румянцев (ВВС),
2. В. Покатилов (Донецк),
3. Н. Ушмаев (ВВС),
4. А. Осипов (ВВС),
5. А. Дино (ВВС),
6. В. Валюнас (ВВС),
7. И. Тёрло (Львов),
8. Э. Эскендеров (ПВО),
9. В. Чайка (ВВС),
10. В. Лукомский (Гомель).

**Н. КОКОРЕВ,**  
ответственный секретарь Федерации

## ПРИСВОЕНЫ СПОРТИВНЫЕ ЗВАНИЯ

За высокие показатели по планерному спорту, достигнутые на стартах VII летней Спартакиады народов СССР, присвоено почетное звание «Мастер спорта СССР»:

- В. Лебедеву (Кишинев), А. Дятлову (Орджоникидзе), В. Черняеву, В. Ильину, Н. Василевскому, О. Прокину, В. Ветрову, С. Труфанову (ЦПАК ДОСААФ СССР), Р. Галиулину, М. Герасимову, Л. Мизитову, А. Шипицыну (Москва), В. Кундину, В. Кузьмичеву, В. Ларину, Д. Садыкову, А. Сильвановичу, Ф. Шагизиганову (Жуковский).

**М. СМОЛЬКОВ,**  
ответственный секретарь Федерации

томоторная группа. Так, в конструкции В. Афанасьева применена дискретная перекладка стабилизатора от таймера. Это позволяет быстрее и точнее отрегулировать модель. В классе резиномоторных моделей сильнейший Ю. Гулугонов.

Для конструкции моделей планеров характерна короткая носовая часть — до 100 мм, а также стремление к уменьшению момента инерции относительно ц. т. Радовало, что многие безупречно управляли моделью в момент затяжки и поисков потоков. Причем, спортсмен, нащупав нужное воздушное течение, не сразу отпускал модель, а преднамеренно несколько раз выводил ее в режиме буксирования из восходящих струй, чтобы исключить ошибку в выборе потока. Убедившись, что надежный поток найден, сбрасывался леер. В этом классе первый В. Капица.

В фюзеляжах радиоуправляемых моделей кроссовых планеров (победитель — В. Визов) широко применены пластики и бальза.

В конструкции радиопилотажных мо-

делей шире стали применяться резонансные глушители в сочетании с мощными силовыми установками, в основном двигатели объемом 10 см<sup>3</sup>. Это повысило энерговооруженность, особенно необходимую для вертикальных режимов полета. Требуется высокая точность установки относительно оси тяги двигателя крыла и стабилизатора, а самого двигателя относительно вектора скорости полета модели. Точность установки проверяется на вертикальных режимах при «брошенной ручке» управления на пульте передатчика: модель не должна отклоняться от вертикали произвольно, если такое случается, она регулируется смещением оси двигателя.

Точность изготовления крыльев проверяется на горизонтальных участках при «брошенной ручке». Фигуры комплекса выполняются с большим радиусом кривизны.

У многих спортсменов на пульте управления передатчика ручка крена и тангажа размещена, а не совмещена, как было раньше (то есть отдельно управление по крену и по тангажу).

Сильнейшим радиопилотажником оказался В. Макаров.

На старте радиоуправляемых моделей копий было представлено три микросамолета. Победил М. Мелехов, выступивший с копией Як-18ПМ.

**В. АБРАМОВ,**  
**В. ШУБИН,**  
инженеры

Тбилиси

## ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«Ухабы на пути спортсменов» — так называлась статья, опубликованная в «Крыльях Родины» № 4 за 1979 год. В ней говорилось о затянувшемся более чем на три года ремонте авиамodelной лаборатории Владимирского аэроклуба ДОСААФ.

Как сообщил редакции руководитель клубной лаборатории С. Рахманкин, ремонтные работы закончены. Авиамodelисты-спортсмены получили возможность продолжать свои занятия.

# С ИЗМЕНЯЕМОЙ ГЕОМЕТРИЕЙ

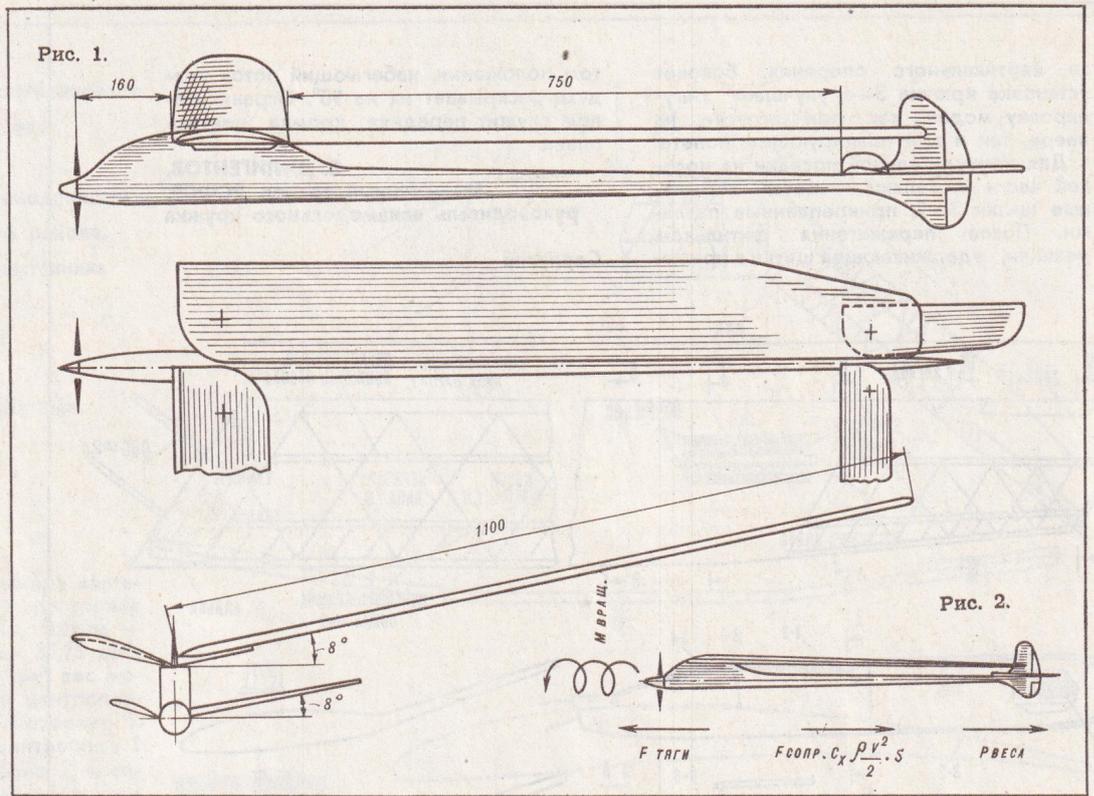
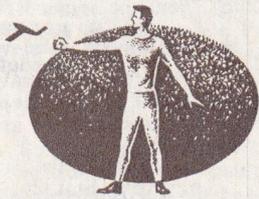


Рис. 1.

Рис. 2.

Развитие конструкции таймерной модели самолета вызвало частичное перераспределение площадей между крылом и оперением. Это уменьшило нагрузки на крыло и улучшило свойства модели при планировании.

Применение очень тонких профилей, с малой относительной вогнутостью и низ-

кими значениями  $C_y$  на летных углах атаки, привело к некоторому увеличению скорости моторного полета из-за уменьшения лобового сопротивления, но ухудшило характеристики при планировании.

С одной стороны, моторный полет на максимально возможной скорости требует уменьшения сопротивления, а сле-

Рис. 1. Модель изменяемой геометрии (МИГ). Три проекции.

Рис. 2. Схема сил, действующих на модель в моторном полете.

Рис. 4. Подшипник крыла: 1 — верхняя пята (электрон); 2 — нижняя пята (электрон); 3 — основание (ребро жесткости, электрон); 4 — бронзовая фольга 0,05 мм; 5 — винт фиксации пружины (электрон); 6 — пластина центроплана (Д-16 Т); 7 — бальзовая пробка; 8 — винт крепления верхней пяты к крылу (Д-16 Т).

Рис. 5. Узел крепления левого крыла: 1 — консоль крепления пружины (электрон); 2 — пружина (бронза); 3 — замок фиксации раскрытого крыла.

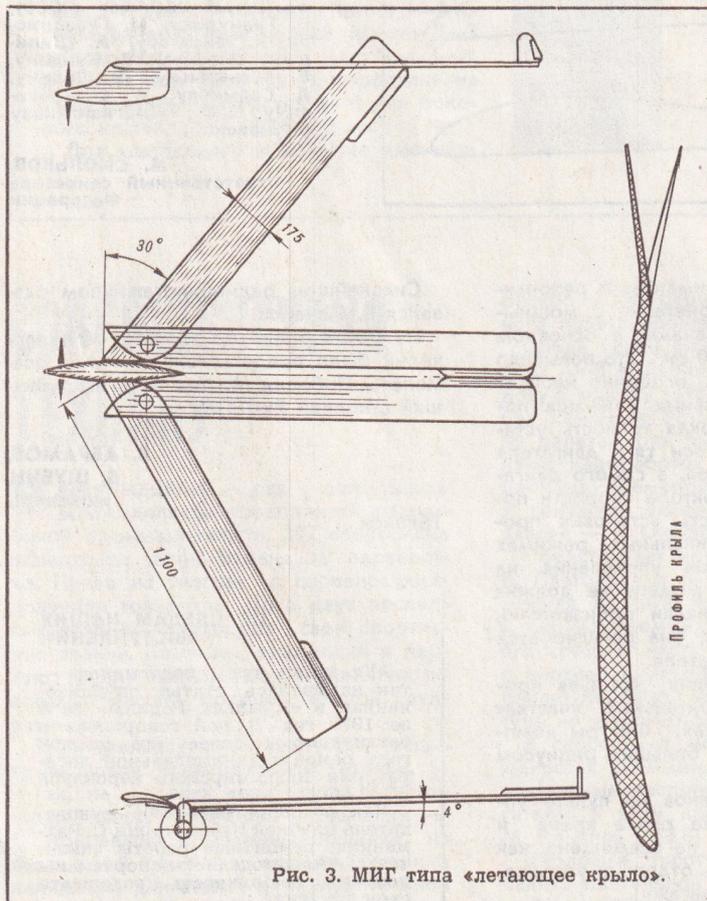


Рис. 3. МИГ типа «летающее крыло».

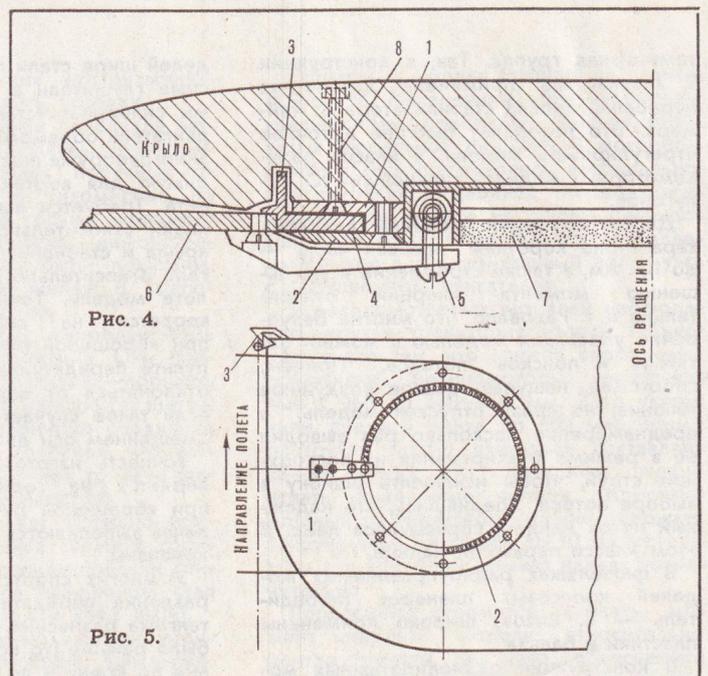


Рис. 4.

Рис. 5.

довательно, — применения тонких плоских профилей или мощного двигателя, с другой — планирование с минимально возможной вертикальной составляющей скорости требует применения крыла с профилем большой относительной вогнутости, который из-за значительного сопротивления не выгоден для моторного полета.

Поэтому при проектировании таймерной модели приходится идти на компромисс, выбирая нечто среднее.

За последнее время схема и параметры таймерной модели стабилизировались: размах крыла 1700—1900 мм; площадь стабилизатора — 7,5—8,5 дм<sup>2</sup>; плечо стабилизатора — 650—800 мм; вертикальная скорость моторного полета — около 20 м/с; вертикальная скорость планирующего полета — 0,6 м/с; мощность двигателя — около 0,8 л. с.

Практически при равном качестве регулировки выигрывает модель с наиболее мощным двигателем.

Однако, если отойти от стандартных форм проектирования, то оказывается, что таймерная модель далеко не полностью исчерпала свои возможности и, не увеличивая мощности двигателя при нагрузке 20 г/дм<sup>2</sup>, можно добиться принципиально иных летных результатов.

Ниже изложен опыт проектирования таймерной модели с изменяемой геометрией крыла (МИГ), имеющего вогнутый профиль В-6356. Она обладает лучшими летными характеристиками по сравнению с обычной таймерной моделью.

Обратимся к сравнительным расчетным данным и анализу летных характеристик двух типов таймерных моделей.

За основу автором принят планер конструкции А. Земского, имеющий вертикальную составляющую скорости планирования 0,22 м/с.

Увеличиваем несущую поверхность планера до 37,5 дм<sup>2</sup>, сохраняя профили и соотношения между площадями крыла и стабилизатора.

Плечо выбираем с таким расчетом, чтобы сохранить прежнее значение коэффициента продольной статической устойчивости. При этих параметрах получаем следующие геометрические характеристики новой модели: размах крыла —

2200 мм; площадь крыла — 32,5 дм<sup>2</sup>; площадь стабилизатора — 5 дм<sup>2</sup>, плечо стабилизатора — 750 мм, профиль крыла — В-6356, профиль стабилизатора — КЛАРК У-8 (рис. 1).

Пересчитанное значение вертикальной составляющей скорости для нагрузки 20 г/дм<sup>2</sup> равно 0,275 м/с. Вертикальная скорость планирования у МИГ уменьшилась более чем в 2 раза по сравнению со скоростью обычной таймерной модели.

Изменение геометрии модели в моторном полете осуществляется поворотом консолей крыла и стабилизатора вдоль корпуса (рис. 1).

Площадь лобового сечения у модели с развернутыми плоскостями равна 3,84 дм<sup>2</sup>. При убранных плоскостях лобовое сечение уменьшается до 0,79 дм<sup>2</sup>.

Таким образом, лобовая поверхность МИГ уменьшилась в 4,8 раза.

Определим изменение силы сопротивления и скорости в моторном полете МИГ по сравнению с обычной моделью.

Силу сопротивления находим по формуле

$$X = C_x \frac{\rho V^2}{2} S,$$

откуда

$$C_x = \frac{2X}{\rho V^2 S}.$$

Сила сопротивления для вертикального взлета определяется из условия равновесия сил вдоль оси модели (рис. 2)

$P = X + G$ , откуда  $X = P - G$ , где  $P$  — сила тяги двигателя,  $G$  — вес модели.

$X$  — приблизительно составляет 1 кг.

Тогда коэффициент лобового сопротивления  $C_x = \frac{2X}{\rho V^2 S} = \frac{2 \cdot 1}{1,125 \cdot 20^2 \cdot 0,375} \approx 0,104$ ,

где  $\rho = 0,125$  кг сек<sup>2</sup>/м<sup>4</sup> — плотность воздуха;

$V = 20$  м/с — скорость полета;

$S = 0,375$  м<sup>2</sup> — общая несущая поверхность.

Для МИГ с уменьшенной в 4,8 раза лобовой поверхностью

$$C_{x \text{ МИГ}} = \frac{C_x}{4,8} \approx 0,02.$$

При этом значении  $C_{x \text{ МИГ}}$  вертикальная составляющая скорости моторного полета

$$V_{\text{в МИГ}} = \sqrt{\frac{2 \cdot 1}{0,02 \cdot 0,125 \cdot 0,375}} = 44,7 \text{ м/с}$$

По сравнению с обычной моделью скорость возросла более чем в 2 раза. Таким образом, общее время полета МИГ по сравнению с обычной таймерной моделью увеличивается почти в 5 раз.

Проведенные летные испытания мало-размерной МИГ показали высокую устойчивость траектории ее моторного полета благодаря значительному смещению назад от центра тяжести (центра масс) фокуса модели.

Изменение условий обтекания модели со сложным крылом по сравнению с обычным позволило практически полностью исключить влияние вогнутого профиля и турбулизатора на моторный полет. Появились неограниченные возможности в вариациях по изменению профиля, применению щелевых крыльев с большими углами атаки и т. д., то есть любыми средствами, улучшающих планирование без ухудшения взлетных характеристик.

Отметим, что выше сказанное справедливо для модели типа «летающее крыло» (рис. 3). Несколько худшие планирующие характеристики здесь должны компенсироваться большей скоростью и устойчивостью моторного полета по сравнению с МИГ, изображенной на рис. 1.

Отсутствие хвостовой балки уменьшает сопротивление, упрощает конструкцию в целом, но требует более жесткого крыла, так как на МИГ обычного типа (рис. 1) крыло представляет собой балку, лежащую на двух опорах, а на МИГ типа «летающее крыло» (рис. 6) в моторном полете оно крепится консолю. Кили на концах при любом положении крыла должны сохранять положение оси по потоку.

МИГ «летающее крыло» относится как к классу экспериментальных, так и к классу чемпионатных таймерных моделей, так как в международных нормах нет ограничений по форме несущей поверхности при общей площади 37,5 дм<sup>2</sup>.

Рассмотрим устройство и работу подшипника крыла (рис. 4), обеспечивающего изменение геометрии модели. Подшипник крепится к пластине центроплана 6 и при вращении крыла охватывает основание 3, верхней 1 и нижней 2 пятями с минимальными допусками, обеспечивающими свободный поворот.

Возвратная пружина 2 (рис. 5) одним концом соединена с консолью крепления 1, другим концом с нижней пятой подшипника. Пружина в сжатом состоянии (крыло раскрыто) должна обеспечивать момент на подшипнике не менее 500 гс·см для надежной фиксации крыла в раскрытом состоянии передним замком 11 (рис. 5).

Замок крепления консолей убранного крыла располагается в киле и должен удерживать крыло в моторном полете в сложном состоянии.

На рис. 6 показано сечение по оси подшипника в убранном (а) и раскрытом (б) положении крыла.

Ю. САЛТЫКОВ  
инженер

Москва

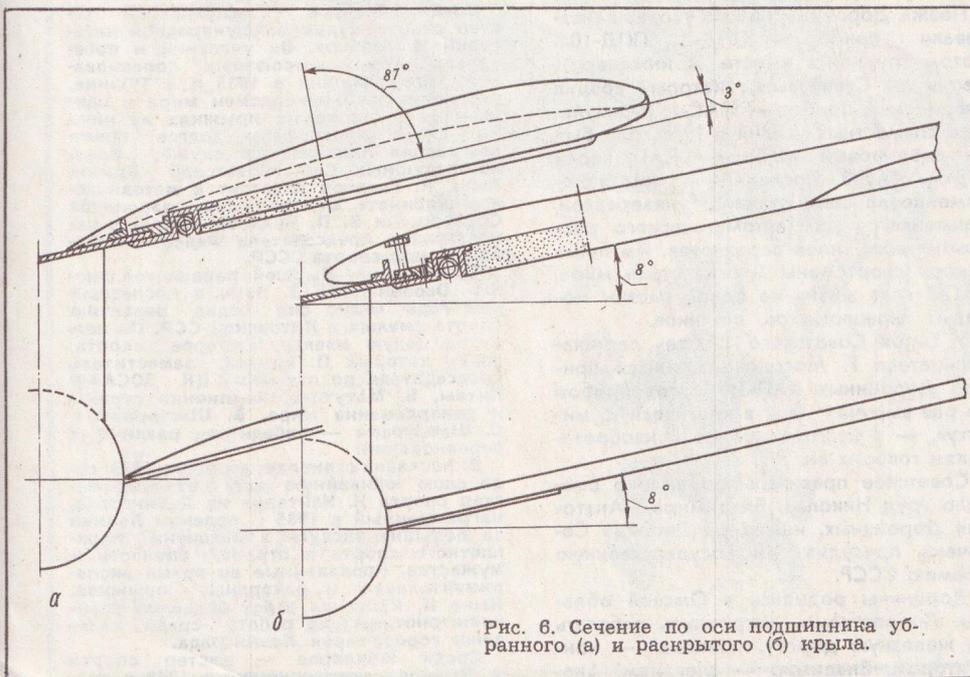


Рис. 6. Сечение по оси подшипника убранного (а) и раскрытого (б) крыла.



Председатель Федерации авиационного спорта СССР Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР Г. Титов вручает В. Доронину диплом Международной авиационной федерации (ФАИ).

Фото В. ТИМОФЕЕВА

## БРАТЬЯ ДОРОНИНЫ

«...При совершении затяжного парашютного прыжка погибли две советские спортсменки Люба Берлин и Тамара Иванова», — тихим голосом произнес диктор по радио.

Трое парней, сидевшие за столом в небольшой комнате студенческого общежития, молча взглянули друг на друга. Они ловили каждое слово диктора, чтобы понять, как это произошло. Обе девушки были известными парашютистками, и ребята хорошо знали их имена, восхищались ими. Известие потрясло Дорониных. В тот же вечер братья решили попробовать создать прибор, который мог бы раскрыть парашют в нужный момент, если человек по каким-либо причинам не раскроет его сам.

И вот однажды перед членами Государственной комиссии по парашютным приборам предстали трое: Николай, Владимир и Анатолий Доронины со своим изобретением. Строгие судьи вначале с недоверием отнеслись к небольшому металлическому предмету, что принесли братья. Ведь уже были рассмотрены десятки приборов, и ни один не отвечал поставленным требованиям.

— В любое заданное время в течение 180 секунд прибор может раскрыть парашют, — сказал Николай.

— Ну, что ж посмотрим, — заметил председатель комиссии, — я хочу, чтобы мой парашют раскрылся через 114 секунд после отделения от самолета.

— Хорошо, — ответили братья. — Сейчас мы подготовимся. — Владимир вышел из комнаты, тут же вернулся и положил на стол гвоздь, небольшой кусок доски и веревку. — Можно начинать...

По команде включили прибор, щелкнули секундомеры в руках членов комиссии. Вдруг Анатолий швырнул прибор об стену. Все испуганно ахнули.

— Что вы делаете? — крикнул председатель.

Анатолий взял прибор и, привязав к нему веревку, стал крутить над головой. В комнате воцарилась тишина. Потом один из братьев стал прибором забивать гвоздь в принесенную доску. Сделав

это, отдал прибор председателю. Через несколько секунд — ровно на 114-й отметке прибор сработал.

Много раз на земле проверяли изобретение братьев Дорониных, прибор работал нормально. Пришло время испытать его в воздухе. Сделать это поручили опытным парашютистам Н. Аминтаеву, В. Романюку, ведущему инженеру Ю. Гулькину. Кроме них сотни затяжных прыжков с прибором совершили другие парашютисты. Работа завершилась успешно. Газета «Правда» писала: «Изобретение братьев Дорониных имеет большое значение для дальнейшего развития парашютного спорта. Этот прибор, работающий по принципу часового механизма, обеспечивает безотказное раскрытие парашюта на любой высоте через заданное время».

Так в 1936 году был создан первый в мире прибор для раскрытия парашюта.

Позже Доронины не раз усовершенствовали прибор — ППД-2., ППД-10... Потом трудились вместе с инженером Леонидом Савичевым, который создал анероидный прибор — ПАС-1. В результате совместных усилий в 1948 году был выпущен новый прибор — КАП, через год — КАП-3. Последний из них рекомендовал себя отлично: универсален, применяется для автоматического раскрытия всех типов парашютов. Им пользуются спортсмены многих стран мира. КАП-3 спас жизнь не одной тысячи молодых парашютистов, летчиков.

У Героя Советского Союза летчика-испытателя Г. Мосолова хранится прибор Дорониных КАП-3: «Этот прибор не раз выручал меня в критическую минуту», — с благодарностью к изобретателям говорит он.

Советское правительство высоко оценило труд Николая, Владимира, Анатолия Дорониных, инженера Леонида Савичева, присудив им Государственную премию СССР.

Доронины родились в Омской области. Подростками устроились работать на железную дорогу. Николай — кондуктором, Владимир — слесарем, Ана-

толий — монтером. По комсомольским путевкам они поехали учиться в Москву. Окончив рабфак, двое поступили в Институт инженеров транспорта, а Владимир в авиационный институт имени С. Орджоникидзе.

С созданием парашютного прибора для Дорониных началась новая жизнь, связанная с Воздушно-десантными войсками.

Многие изобретения братьев Дорониных были приняты на вооружение Красной Армии в годы Великой Отечественной войны — это универсальные приборы для сбрасывания и отцепки от парашютов в момент приземления грузов и вооружения, чтобы ветер не потащил бы их по земле. Это десантные мягкие мешки для сбрасывания различного оружия, универсальные десантные подвески для полного использования грузоподъемности самолетов, быстро стягивающиеся подвесные системы для воздушных десантников...

Братья Доронины не только создавали различную парашютно-десантную технику, но и участвовали в ее испытаниях.

1442-й прыжок подполковника-инженера Анатолия Дмитриевича Доронина стал роковым. Изобретатель погиб в 1957 г. при испытании нового десантного парашюта. Его братья до самого ухода на пенсию продолжали работать с удвоенной энергией.

Теперь трудно найти в Воздушно-десантных войсках технику, где бы ни приложили свои золотые руки генерал-майор в отставке В. Доронин и полковник-инженер Н. Доронин, подполковник-инженер А. Доронин, дважды лауреаты Государственной премии СССР, заслуженные изобретатели РСФСР, мастера спорта.

В. МИХАЙЛОВ

### ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛАРОВ

Федерация парашютного спорта СССР и спортивная общественность поздравляет ветеранов советского парашютизма, которым исполнилось семьдесят лет со дня рождения.

Среди юбиляров — заслуженный мастер спорта, судья международной категории Н. Гладков. Он участник и победитель первых всесоюзных соревнований, проходивших в 1935 г. в Тушине, неоднократный рекордсмен мира в одиночных и групповых прыжках из нижних слоев стратосферы, долгое время возглавлял парашютную службу Военно-Воздушных Сил Советской Армии. Ныне Н. Гладков работает в методическом кабинете Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, является заместителем председателя Федерации парашютного спорта СССР.

Воспитанник Высшей парашютной школы Осоавиахима З. Явич в послевоенные годы много сил отдал развитию спорта смелых в Литовской ССР. Он воспитал целую плеяду мастеров спорта, среди которых П. Брунза, заместитель председателя по авиации ЦК ДОСААФ Литвы, Б. Матутите, чемпионка страны и рекордсменка мира, Б. Шестерников, С. Шематович — победители различных соревнований.

В последних числах декабря 1979 года свою юбилейную дату отметил мастер спорта К. Кайтанов из Ленинграда, награжденный в 1935 г. орденом Ленина за большие заслуги в развитии парашютного спорта в стране, смелость и мужество, проявленные во время экспериментальных и рекордных прыжков. Ныне К. Кайтанов ведет большую военно-патриотическую работу среди молодежи города-героя Ленинграда.

Среди юбиляров — мастер спорта А. Быстров, установивший в 1948 г. все-

союзный рекорд прыжка с парашютом способом катапультирования из реактивного самолета на скорости полета 764 км/ч, К. Малинко (Симферополь), В. Шекер, А. Тарутин, П. Тихонов (Москва), К. Шуров (Хабаровск).

Ветераны парашютного спорта не прерывают связь с молодежью по сей день. Им года не беда, как говорится в песне. Они с удовольствием делятся воспоминаниями о зарождении советского парашютизма, мужестве и героизме воспитанников Осоавиахима и воздушных десантников в годы Великой Отечественной войны, о славных победах наших спортсменов на международной арене.

В календаре примечательных дат советского парашютизма 30 января занимает заметное место. Тридцатое января — день рождения Г. Котельникова, первого конструктора авиационного ранца для парашюта, судьи международной категории А. Белоусова (87 лет), Героя Советского Союза испытателя парашютов В. Романюка, неоднократной чемпионки страны А. Скопиновой, первой среди женщин мира 20 августа 1959 г. выполнившей 1000-й прыжок.

Заслуженный мастер спорта СССР В. Романюк в течение 30 лет работал испытателем парашютной техники. Он — неоднократный рекордсмен мира в прыжках из стратосферы, первым в мире 4 сентября 1957 г. выполнил двухтысячный, а затем — 20 мая 1959 г. — трехтысячный прыжок с парашютом. Он автор замечательной книги «Записки парашютиста-испытателя».

Кроме четырех известных ветеранов, 30 января празднуют свой день рождения парашютистки сестры-близнецы Света, Надя и Наташа Мелиховы, дочери воздушного десантника А. Мелихова.

**А. БЕЛОУСОВ,**  
мастер спорта

#### НА КУБОК ИМЕНИ Л. МИНОВА

В Даугавпилсе, на родине пионера советского парашютизма Л. Г. Минова, состоялись первые соревнования на кубок его имени.

В соревнованиях участвовало шесть команд из Латвии, Литвы, Украины, Москвы, Свердловска и Воронежа, где Л. Минов в июле 1930 г. провел первые в стране сборы по подготовке парашютистов. Всего в Даугавпилсе прибыло 81 участник. Большинство спортсменов выступало с парашютами-крыльями ПО-9, РЛ-10, «Страто-Клауд».

В одиночных акробатических прыжках победили Тамара Лысюк (Ворошиловград), показав среднее время трех комплексов 7,97 с, и Геннадий Олейник (Донецк) — 7,50 с.

В прыжках на точность приземления отлично выступили москвички: Мария Мухортова во всех пяти попытках точно поразила мишень, у Веры Царевой отклонение составило лишь 6 см, у Людмилы Щербановой — 7 см.

Среди мужчин четверо спортсменов закончили упражнение без единого штрафного сантиметра — это Александр Парфенов и Владимир Какичев (Москва), Альгис Груздис (Литва) и Геннадий Олейник (Донецк). Были назначены дополнительные прыжки, но и они не выявили победителя. Только результаты групповых прыжков помогли расставить призеров на пьедестале почета: первое место присуждено А. Груздису, второе Г. Олейнику, третье В. Какичеву. В сумме двоеборья победителями стали Т. Лысюк и Г. Олейник.

Групповые прыжки выполнялись в сложных метеорологических условиях. Лучших результатов добились женская и мужская команды Украины.

Первый кубок имени Л. Г. Минова завоевали парашютисты Москвы.

нужно отметить, что показатели достигнуты высокие: 11 спортсменов впервые выполнили нормативы мастера спорта.

Все участники высказали пожелания, чтобы соревнования на родине Л. Минова стали традиционными.

**В. ЯРЫГИН,**  
мастер спорта

г. Даугавпилс

#### У НАШИХ ДРУЗЕЙ

##### ГДР

В КАРЛ-МАРКС-ШТАДТЕ состоялся XIV чемпионат ГДР по парашютному спорту. В нем участвовало 11 женщин и 40 мужчин. Спортсмены пользовались парашютами РЛ-10, РЛ-8 (производства ГДР), УТ-15 (СССР), «Страто-Стар» (США).

Каждый участник совершал по 10 прыжков на точность приземления. Среди женщин победила И. Валкофф, набрав в сумме 0,41 м. На втором месте Е. Шютце — 0,43, на третьем — В. Вухгольц — 0,54 м. Среди мужчин в призовую тройку вошли П. Шмунцлер — 0,07 м, А. Мюллер — 0,15 м и П. Круг — 0,20 м.

В акробатике чемпионами ГДР стали И. Валкофф, показав средний результат выполнения комплекса в свободном падении (4 прыжка) — 7,36 с и А. Партч — 6,92 с. Серебряные медали завоевали В. Вухгольц — 8,07 с и Г. Харзбекер — 7,46 с, бронзовые — П. Хемпел — 9,06 и Р. Подбел — 8,22 с.

Звания абсолютных чемпионов ГДР удостоены И. Валкофф — 2 очка и А. Мюллер — 29 очков. Вторые места заняли В. Вухгольц — 13 очков, Р. Подбел — 45; третьи — П. Хемпел — 25. М. Мюллер — 61.

При предполетной подготовке и подготовке к повторному вылету поручать выполнение работ, не оконченных одним лицом, другому запрещается.

НИАС — 78, ст. 99



**Летчику,  
авиационному  
технику**

Рис. Л. ВЯТКИНА

- 1754 г. М. В. Ломоносов сообщил на заседании Академии наук об изобретении им «аэродромической машинки» — аппарата тяжелее воздуха, проработавшего нынешнего вертолета.
- 1903 г. Опубликован научный труд К. Э. Циолковского «Исследования мировых пространств реактивными приборами», с изложением теории полета ракеты и межпланетных сообщений.
- 1911 г. Авиаконструктор Я. М. Гаккель закончил постройку своего гидросамолета — двухпланового моноплана.
- 1913 г. Состоялся испытательный полет самолета, впервые поставленного на лыжи (созданные Н. Р. Лобановым).
- 1915 г. Первый русский самолет-истребитель РВЗ-С-16 построен на Русско-Балтийском вагонном заводе. Воздушные корабли «Илья Муромец» начали боевые действия против немецких войск. Организованы первые группы истребителей; одной из них командовал летчик Е. К. Крутень.
- 1918 г. В. И. Ленин подписал Декрет о конфискации завода акционерного общества «ДЕКА». В. И. Ленин принял делегацию рабочих авиационного завода Ф. Мельцнер; беседовал о положении на заводе. Красная Армия нанесла сокрушающий удар по немецким войскам под Псковом и Нарвой.
- 1920 г. В. И. Ленин написал письмо летчику «Германского авиационного общества» Польте с просьбой, чтобы тот отвез на своем аэроплане в Берлин нашего торгового уполномоченного для Швейцарии Фредерика Платтена с женой. Просьба была выполнена.
- 1921 г. В. И. Ленин дал указание Э. М. Складскому заказать для него доклад Главкома о том, что делается для ликвидации бандитизма, как используются конница, бронепоезда, броневики, аэропланы. Поощрительная премия за изобретение парашюта присуждена Г. Е. Котельникову. Оценочной комиссией Комитета по делам изобретений при ВСНХ СССР.
- 1922 г. Научно-технический отдел ВСНХ удовлетворил ходатайство ЦАГИ о выдаче конструкторам аэросаней Н. Р. Бриллину, Б. С. Стечкину, А. А. Архангельскому, А. Н. Туполеву поощрительного вознаграждения.
- 1923 г. Создан Совет по гражданской авиации (впоследствии преобразован в Главное управление гражданской авиации — Аэрофлот). Первая в Советском Союзе «Неделя авиации» прошла в Закавказье.
- 1924 г. Испытан в воздухе первый советский пассажирский самолет АК-1, созданный группой советских инженеров — В. А. Александровым, В. В. Калинин и А. М. Черемухиным. В Москве открылась первая планерная выставка.
- 1928 г. Осоавиахим передал Военно-Воздушным Силам 65 боевых самолетов, построенных на средства трудящихся.
- 1929 г. Опубликован научный труд Б. С. Стечкина «Теория воздушно-реактивного двигателя».
- 1931 г. В Москве открылась Центральная авиамодельная лаборатория Осоавиахима СССР.
- 1936 г. Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова вступил в члены Международной авиационной федерации (ФАИ).
- 1938 г. Воздушно-реактивный двигатель с осевым компрессором разработала группа советских конструкторов — А. М. Люлька, И. Ф. Козлов и П. С. Шевченко.
- 1940 г. Состоялся успешный полет летчика-планериста В. П. Федорова на ракетоплане РП-318 с жидкостным ракетным двигателем (на планер конструкции С. П. Королева был поставлен жидкостный ракетный двигатель с регулируемой тягой, сконструированный Л. С. Душиным).
- 1941 г. За выдающиеся научные достижения в области аэродинамики, открывшие широкие возможности для серьезного повышения скоростей боевых самолетов, С. А. Чаплыгину присвоено звание Героя Социалистического Труда.
- 1944 г. Принято постановление Государственного Комитета Обороны о создании Научно-исследовательского института в системе Народного комиссариата авиационной промышленности.
- 1945 г. И. Н. Кожедуб на самолете-истребителе конструкции С. А. Лавочкина в воздушном бою сбил немецкий реактивный самолет Me-262. Награждены второй медалью «Золотая Звезда» Герои Советского Союза К. А. Евстигнеев, А. Е. Боровых, И. Ф. Павлов, А. С. Смирнов.
- 1948 г. Награждены второй медалью «Золотая Звезда» Герои Советского Союза А. И. Колдунов и С. И. Кретов.
- 1958 г. На IV Всесоюзном съезде ДОСААФ с большой речью, посвященной задачам Общества, выступил член Президиума ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев.
- 1961 г. Стартовала автоматическая межпланетная станция «Венера-1», положившая начало исследованию Венеры автоматическими космическими аппаратами.
- 1972 г. Советская автоматическая станция «Луна-20» произвела на Луне мягкую посадку; была взята и 25 февраля доставлена на Землю проба лунного грунта.
- 1979 г. Исполнилось 75 лет со дня рождения В. П. Чкалова (1904—1938) — выдающегося советского летчика, Героя Советского Союза.

Надежный страж мира . . . . .	1
Праздник гражданских авиаторов . . . . .	2
В ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников . . . . .	4
В. Орлов. Красное знамя — в надежных руках . . . . .	6
Н. Чугунов. Ленин и авиация . . . . .	8
С. Руденко. У истоков летного мастерства . . . . .	10
Е. Малиновская. Авиаторы в гостях у студентов . . . . .	10
М. Лебединский. Живой пример героев . . . . .	12
На пьедестале военные летчики . . . . .	13
Б. Симанов. Советский человек . . . . .	14
Д. Дажин. Летчики . . . . .	15
В. Минаков. В атаке — гвардеец Борис Литвинчук . . . . .	16
Передовики . . . . .	18
Г. Молчан. Черта человеческая . . . . .	19
П. Зюзин. Люди трудового подвига . . . . .	20
Н. Балакин. Запас прочности . . . . .	21
И. Вишняков. Важные документы по дельтапланеризму . . . . .	22
Ю. Сытник. Над крутыми склонами холмов . . . . .	22
В. Семакин. Первый маршрутный . . . . .	23
А. Волков, В. Миронов. Прыжки на точность приземления . . . . .	26
В. Коваленко. Памяти героя-фронтовика . . . . .	27
П. Иванов. Ядерные крылья Пентагона . . . . .	28
Опытные самолеты периода второй мировой войны . . . . .	29
Е. Дилigentов. Летающее крыло . . . . .	30
В. Абрамов, В. Шубин. Совершенствуя технику . . . . .	30
Ю. Салтыков. С изменяемой геометрией . . . . .	32
В. Михайлов. Братья Доронины . . . . .	34
А. Белоусов. Поздравляем юбиляров! . . . . .	34
В. Ярыгин. На кубок имени Л. Минова . . . . .	35

На 1-ой стр. обл.: Фото А. Рябно.

На 2-ой стр. обл. и 1-ой стр. журнала фото Н. Ержа (на фотоконкурс).

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

Художественный редактор Л. В. Шаропова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-68-90

Сдано в производство 22.12.79.

Подписано в печать 11.01.80.

60×90/8 5 п. л. Г-31351

Тираж 55 000 экз. Зак. 2947

Цена номера 30 коп.

Издательство ДОСААФ СССР

3-я типография Воениздата

# НЕБО ЗОВЕТ

В военные авиационные училища принимаются лица мужского пола из числа гражданской молодежи, солдат, сержантов и старшин срочной службы всех родов войск, независимо от военной специальности и срока службы в армии, с законченным средним образованием, а также из числа выпускников суворовских и нахимовских военных училищ, годных по состоянию здоровья к обучению в училище и успешно сдавших вступительные экзамены. Возраст поступающих — от 17 до 21 года — определяется на 1 сентября года приема.

Военнослужащие сверхсрочной службы принимаются на учебу по истечении двух лет сверхсрочной службы в возрасте не старше 23 лет.

Прапорщики и мичманы могут поступать на учебу в высшие военные авиационные училища по истечении двух лет службы на должностях прапорщиков, мичманов или офицеровских должностях в возрасте не старше 25 лет (в летные училища не старше 23 лет).

Военнослужащие, желающие поступить на учебу, подают рапорт по команде на имя командира части до 25 февраля, а гражданская молодежь — заявление в райвоенкомат по месту жительства до 30 апреля.

В рапорте военнослужащие указывают: воинское звание, фамилию, имя и отчество, занимаемую должность, год и месяц рождения, образование и наименование военно-учебного заведения, в которое желают поступить. К рапорту прилагаются: автобиография, служебная и партийная (комсомольская) характеристики, нотариально заверенные копии документов о среднем образовании (учащиеся средних школ представляют справку о текущей успеваемости), свидетельство о рождении и три заверенные фотокарточки (без головного убора, размером 4,5 × 6 см).

В заявлении юноши из числа гражданской молодежи указывают: фамилию, имя и отчество, год и месяц рождения, адрес местожительства, наименование военно-учебного заведения, в которое желают поступить. К заявлению прилагаются: автобиография, характеристика с места работы или учебы, партийная (комсомольская) характеристика, копии документов о среднем образовании (учащиеся средних школ представляют справку о текущей успеваемости), свидетельство о рождении и три заверенные фотокарточки (без головного убора, размером 4,5 × 6 см).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, подлинники документы о среднем образовании и свидетельство о рождении представляются кандидатами в приемную комиссию по прибытии в военно-учебное заведение.

Выезд кандидатов в училища производится в сроки, установленные для сдачи вступительных экзаменов, по вызову училищ через военкоматы и командиров частей, которые выдают им документы на бесплатный проезд. Кандидаты, прибывшие в училище, обеспечиваются бесплатным питанием и общежитием.

Конкурсные вступительные экзамены в высших летных и инженерных училищах ВВС проводятся в объеме программы средней школы по математике (письменно и устно), физике (устно), русскому языку и литературе (письменно). В Курганском высшем военно-политическом авиационном училище — по истории СССР (устно), русскому языку и литературе (письменно), математике (устно) и географии (устно). В средних авиационных училищах вступительные экзамены проводятся по двум предметам: русскому языку и литературе (письменно) и математике (устно). Кандидаты из гражданской молодежи, кроме того, проверяются по физической подготовке в объеме требований отдельных норм комплекса ГТО СССР.

Вступительные экзамены проводятся с 15 июля по 5 августа.

Лица, награжденные по окончании средней школы золотой (серебряной) медалью или окончившие среднее специальное учебное заведение с дипломом с отличием, при поступлении в высшие военные авиационные училища сдают только один экзамен по математике (письменный или устный). При сдаче экзамена по этой дисциплине на «отлично» они от дальнейших экзаменов освобождаются, а при получении оценки «4» или «3» сдают экзамены и по остальным дисциплинам, выносимым на вступительные экзамены. Выпускники средней школы, награжденные похвальной грамотой «За особые успехи в изучении отдельных предметов», при поступлении в средние военные авиационные училища от сдачи экзаменов по этим дисциплинам освобождаются.

Без вступительных экзаменов в военно-учебные заведения зачисляются:

— Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда;

— выпускники суворовских училищ — в высшие командные (с 4-летним сроком обучения) и в высшие военно-политические училища;

— лица, окончившие средние школы с золотой (серебряной) медалью или средние специальные учебные заведения с дипломом с отличием, а также выпускники суворовских военных и нахимовских военно-морских училищ — в средние военные училища.

В высшие и средние военные авиационные училища, кроме того без вступительных экзаменов могут быть зачислены на первый курс после соответствующего собеседования лица, успешно (на «хорошо» и «отлично») окончившие первый или последующие курсы гражданских вузов по специальностям, соответствующим профилю данного училища, и отвечающие другим требованиям для поступления в военное авиационное училище.

Военнослужащие срочной и сверхсрочной службы, являющиеся отличниками боевой и политической подготовки (не

менее одного года) и объявленные в приказе по воинской части, принимаются в авиационные училища вне конкурса при условии положительной сдачи вступительных экзаменов. Также принимаются вне конкурса при поступлении в средние военные училища военнослужащие сверхсрочной службы.

Кандидаты, направленные на учебу по общесоюзным комсомольским путевкам, выдаваемым районными и городскими комитетами комсомола, политическими отделами частей, передовые рабочие и колхозники пользуются преимущественным правом на конкурсе среди абитуриентов, получивших одинаковое количество баллов. Также преимущественным правом при поступлении в авиаучилища среди лиц, получивших одинаковое общее количество баллов на экзаменах, пользуются выпускники юношеских военно-патриотических школ при военных училищах, лица из числа гражданской молодежи, награжденные после окончания средней школы похвальными грамотами, а также представившие документы об активном участии в школьных и других кружках, в олимпиадах, конкурсах и смотрах, проводимых высшими учебными заведениями и организациями.

Конкурсный отбор кандидатов из числа военнослужащих и гражданской молодежи проводится раздельно в соответствии с общим количеством баллов, слагаемых из оценок, полученных на вступительных экзаменах, и средней арифметической оценки по всем дисциплинам из документа о среднем образовании.

Сроки обучения в высших летных, военно-политическом, в Харьковском командном училище связи и Воронежском (кроме специальности по метеорологии) училищах — 4 года; в высших инженерных училищах — 5 лет; в средних авиационных училищах — 3 года.

За время обучения курсантам ежегодно предоставляется двухнедельные каникулы и месячный отпуск с бесплатным проездом.

Окончившим училище присваивается звание «лейтенант», «лейтенант-инженер» или «лейтенант технической службы» и выдается диплом общесоюзного образца с присвоением соответствующей квалификации.

## ОБЪЯВЛЯЮТ ПРИЕМ КУРСАНТОВ НА ПЕРВЫЙ КУРС

Качинское высшее военное авиационное ордена Ленина Краснознаменное училище летчиков имени А. Ф. Мясникова (400010, г. Волгоград, 10).

Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова (353660, г. Ейск-7, Краснодарского края).

Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков имени Ленинского комсомола (250003, г. Чернигов, 3).

Харьковское высшее военное авиационное ордена Красной Звезды училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца (310028, г. Харьков, 28).

Борисоглебское высшее военное авиационное ордена Ленина Краснознаменное училище летчиков имени В. П. Чкалова (397140, г. Борисоглебск, 2, Воронежской области).

Тамбовское высшее военное авиационное училище летчиков имени М. М. Расковой (392004, г. Тамбов, 4).

Оренбургское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени И. С. Полбина (460014, г. Оренбург, 14).

Барнаульское высшее военное авиационное училище летчиков имени Главного маршала авиации Вершинина К. А. (656018, г. Барнаул, 18).

Балашовское высшее военное авиационное училище летчиков имени Главного маршала авиации Новикова А. А. (412340, г. Балаши, Саратовской обл.).

Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков (446007, г. Сызрань, 7, Куйбышевской обл.).

Саратовское высшее военное авиационное училище летчиков (413001, г. Саратов, п/о Сокол).

Армавирское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков противовоздушной обороны (352900, г. Армавир, Краснодарского края, АВВАКУЛ, отдел кадров).

Ворошиловградское высшее военное авиационное училище штурманов имени Пролетариата Донбасса (348004, г. Ворошиловград, 4).

Челябинское высшее военное авиационное Краснознаменное училище штурманов имени 50-летия ВЛКСМ (454015, г. Челябинск, 15).

Курганское высшее военно-политическое авиационное училище (640025, г. Курган, 25).

Киевское высшее военно-инженерное авиационное училище (252043, г. Киев, 43).

Рижское высшее военное авиационное инженерное училище имени Якова Алксниса (226031, г. Рига, 31).

Воронежское высшее военное авиационное инженерное училище (394064, г. Воронеж, 64).

Харьковское высшее военное авиационное командное училище связи имени Ленинского комсомола Украины (310165, г. Харьков, 165).

Иркутское высшее военное авиационное инженерное ордена Красной Звезды училище имени 50-летия ВЛКСМ (664036, г. Иркутск, 36).

Тамбовское высшее военное авиационное инженерное ордена Ленина, Краснознаменное училище имени Ф. Э. Дзержинского (392006, г. Тамбов, 6).

Харьковское высшее военное авиационное инженерное Краснознаменное училище (310048, г. Харьков, 48).

Калининградское военное авиационно-техническое училище (236044, г. Калининград, 44, обл.).

Васильковское военное авиационно-техническое училище имени 50-летия Ленинского комсомола Украины (255130, г. Васильков, 3, Киевской области).

Пермское военное авиационно-техническое училище имени Ленинского комсомола (614049, г. Пермь, 49).

Ачинское военное авиационно-техническое училище имени 60-летия ВЛКСМ (662100, г. Ачинск, 1, Красноярского края).

Кировское военное авиационно-техническое училище (610041, г. Киров, 41, обл.).

6-96



Киевские авиамоделисты — кордовики  
чемпион Советского Союза  
пилотажник А. Листопад (вверху)  
и строитель копий А. Бабичев —  
призер всесоюзных соревнований  
моделистов авиапредприятий —  
радуют своими успехами  
и добротными моделями.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



**КРЫЛЬЯ  
РОДИНЫ**

Индекс 70450  
Цена 30 коп.