

# 1979 год—Международный год ребенка

«...Дети — это наше будущее, им придется продолжать дело своих отцов и матерей. Они, я уверен, сделают жизнь на земле лучше и счастливее».

Л. И. БРЕЖНЕВ



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ**... МАРТ ... **3** • 1979 ...  
**РОДИНЫ**



Председатель ЦК ДОСААФ СССР, трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин знакомится с моделью-копией УТ-1 Андрея Турчина из Калининградской области.

Фото В. ТИМОФЕЕВА.

существовавшие на встрече бронзовый призер чемпионата мира ракетчик В. Рожков и чемпионы СССР скоростник В. Масленкин и таймерист А. Аборенов поделились своим спортивным опытом, ответили на вопросы ребят. Гости столы познакомились также с работой клуба, с лучшими моделями московских спортсменов.

В ходе Недели науки, техники и производства была развернута большая выставка работ кружковцев первичных организаций ДОСААФ, домов, дворцов пионеров и станций юных техников. Девиз выставки — «Наши знания, поиск, творчество — Родине!»

Большой интерес вызвала, например, модель Тариеля Рзаева, десятиклассника из Риги. Известно, что летательный аппарат с изменяемой геометрией крыла — сегодня уже не новинка. Но Рзаев предложил совершенно новое конструктивное решение модели ракетоплана с изменяемой геометрией крыла.

Представьте себе на старте устремленную вертикально вверх модель ракеты со стабилизирующими поверхностями в хвостовой части и совершенно гладкую по всей высоте корпуса. Но вот достигнута расчетная высота, сброшены боковые панели и вслед за этим откудато из глубины корпуса взметнулись два крыла, сверкнув серебристой обшивкой. Да и хвостовая часть преобразилась: теперь на ней ясно вырисовываются стабилизатор и киль.

Костя Бастриков, восьмиклассник из Кургана, построил на областной станции юных техников четыре модели-копии отечественных самолетов. Лучшую из них — кордовую модель Як-18Т он привез в столицу. Все в ней сделано по современному: фюзеляж и капот двигателя — из стеклопластика, крыло обтянуто шпоном и шелком. И вся она с любовью отделана, копиями окрашена.

Восьмиклассник Володя Волосатов из Элисты добился удачной компоновки модели планера F-1A: снизил ее вес, улучшил аэродинамику — она обтянута лавсановой пленкой. Володя стал призером городских соревнований.

Десятиклассник Сергей Денисенко из Кохтла-Ярве Эстонской ССР авиамоделизмом увлекается уже 7 лет, последние четыре года посвятил скоростным моделям и успешно выступал с ними на республиканских соревнованиях. А восьмиклассник Олег Ахметов из заполярного Норильска — ракетомоделист. Среди его конструкций есть и копия ГИРД-9.

Кружковцы — авторы лучших работ награждены памятными подарками, вымпелами журнала «Крылья Родины».

Всесоюзная неделя науки, техники и производства для детей и юношества — это не только показ достижений юных техников, но и замечательная школа обмена опытом, воспитания подрастающего поколения.

## ЮНОСТЬ В ПОИСКЕ

Чемпион страны среди юношей Андрей Аборенов рассказывает своим сверстникам, как он готовится к предстоящим соревнованиям.



На приеме в ЦК ДОСААФ СССР симферопольских кружковцев представляет Николай Арзаков.

Они приехали в Москву из различных городов страны, из всех союзных республик. Это — юные изобретатели и рационализаторы, моделисты и ракетчики — победители областных и республиканских конкурсов, соревнований по военно-техническим видам спорта. Все они были участниками проводившейся в январе, в дни зимних школьных каникул, традиционной Всесоюзной недели науки, техники и производства для детей и юношества.

Юные техники посетили столичные музеи, встретились с новаторами производства, учеными, изобретателями, спортсменами.

Большая группа ребят была принята в Центральном комитете ДОСААФ СССР. Маршал авиации А. И. Покрышкин тепло приветствовал гостей, пожелал им новых успехов в учебе и кружковой работе. Маршал подчеркнул важную роль детского технического творчества в выборе будущей профессии, в подготовке к труду и защите Родины.

Кружковцы демонстрировали свои модели самолетов и ракет. Каждому участнику встречи были вручены памятные подарки.

Юные авиамоделисты и ракетчики побывали также в редакции «Крылья Родины». Встреча проводилась в Московском городском авиамодельном клубе ДОСААФ. Члены редколлегии рассказали о тематическом плане журнала. При-



**1979-й** — четвертый год пятилетки — уверенно ведет счет своих созидательных дел. Советский народ самоотверженно борется за претворение в жизнь предначертаний партии, еще выше поднимает знамя социалистического соревнования за успешное выполнение и перевыполнение народнохозяйственных планов.

Состоявшиеся в марте этого года первые после принятия новой Конституции выборы в Верховный Совет СССР стали торжеством социалистической демократии, новой яркой демонстрацией тесной сплоченности советских людей вокруг родной Коммунистической партии, безраздельной поддержки трудящимися ее внутренней и внешней политики, курса XXV съезда КПСС. Под знаменем Конституции СССР еще крепче стали социально-политическое и идейное единство советского общества.

Каждого из нас на новые патриотические дела вдохновляют решения ноябрьского (1978 г.) Пленума ЦК КПСС, труды товарища Л. И. Брежнева. Дела и помыслы членов оборонного Общества неотделимы от общих задач экономического и социального развития страны. Они полны решимости в четвертом году пятилетки достичь больших успехов в труде и спорте.

1979-й — год предолимпийский. С особой гордостью мы ждем приближающуюся Московскую Олимпиаду. В том, что она впервые пройдет на земле социалистического государства, отражается признание заслуг советского спорта в развитии олимпийского движения. «Олимпийские игры — не только для олимпийцев!». Подготовка к Московской Олимпиаде-80 должна дать новый импульс всему нашему физкультурному движению.

Партия и правительство заботятся о том, чтобы каждый из нас был гармонически развит — физически, духовно, нравственно. Гарантированное Конституцией СССР право советского человека на отдых, в том числе на занятия физкультурой и спортом, подкрепляются в нашей стране практически, причем возможности для этого постоянно расширяются. Физические занятия, военно-технический спорт способствуют творческой активности людей, их готовности к высокопроизводительному труду и защите Родины.

Год 1979-й особый для спортсменов ДОСААФ. Он проходит под флагом заключительных стартов VII летней Спартакиады народов СССР. Нет в нашей стране соревнований более грандиозных по размаху, чем спартакиада. VII летняя началась в 1977-м массовыми соревнованиями в спортивных коллективах, набирала силу в 1978-м и вышла на финишную прямую в нынешнем 1979 году.

...В эти мартовские дни все более оживленно становится на клубных аэродромах, кордодромных и спортивных площадках. В южных районах страны уже состоялись первые старты парашютистов и авиамodelистов. В авиационных клубах и во многих оборонных коллективах идут напряженные тренировки к спортивным поединкам.

Спартакиадные старты дали новый стимул развитию с пользой для военного дела технических видов спорта, которые становятся все более популярными. В ходе первого этапа Спартакиады количество участников соревнований превысило 25 миллионов человек, пополнился отряд спортсменов-разрядников, в том числе первоурядников, кандидатов в мастера и мастеров спорта СССР. Юноши и девушки да и люди старших поколений успешно сдают нормы на значок «Готов к труду и обороне СССР». О большой популярности Всесоюзного физкультурного комплекса, в частности, свидетельствует тот факт, что в 1978 году миллионы членов ДОСААФ приняли участие в спартакиадных состязаниях по многоборью ГТО.

Вместе с тем, оценивая достигнутое с позиций требований XXV съезда партии, нельзя не видеть определенных недостатков и нерешенных вопросов в оборонно-спортивной работе. Ряд комитетов ДОСААФ не уделяет ей должного внимания. Например, в Таджикистане, Туркмении, Новгородской области еще много первичных организаций, где нет ни одной спортивной секции. Немало промахов и в подготовке спортсменов высокого класса. До сих пор не преодолено отставание планеристов, авиамodelистов в классе радиоуправляемых моделей самолетов. Ныне спортивное соперничество на мировой арене с каждым годом обостряется, и, чтобы упрочить ведущие позиции, надо постоянно выявлять новые резервы, совершенствовать обучение спортсменов.

Во многих организациях ДОСААФ нет обученных руководителей спортивных секций, инструкторов кружков, судей, способных организовать тренировки, соревнования. Как подчеркивалось на III пленуме ЦК ДОСААФ СССР, вызывает озабоченность положение со спортивными кадрами. Большинство работников комитетов, отвечающих за развитие технических и военно-прикладных видов спорта, многие начальники спортивно-технических клубов специальной спортивной подготовки не имеют, малочислен и слабо подготовлен тренерский состав. Мало квалифицированных наставников в самолетном, парашютном, планерном и авиамodelном спорте.

Ныне к спортивным работникам, и в особенности к тренерам, предъявляются высокие требования. Они должны быть политически зрелыми людьми, обладать глубокими специальными знаниями, хорошо владеть методикой. Это, в первую очередь, относится к руководителям, преподавателям и тренерам авиационных клубов, детско-юношеских спортивных школ, инструкторам кружков первичных организаций ДОСААФ. Среди главнейших наших забот в центре внимания должна быть спортивная работа со школьниками и учащимися ПТУ, дальнейшее совершенствование методики их воспитания по подготовке к труду и к воинской службе.

Обязанность комитетов Общества — создавать условия для повседневного повышения деловой квалификации спортивных работников, распространять передовой опыт. И ни на один час не забывать об укреплении в наших тренерах, спортсменах высокого морального духа, стойкости, чувства, взаимовыручки и коллективизма, воспитании патриотизма, трудолюбия и настойчивости, чувства ответственности за честь спортивного флага Родины.

«В интересах дальнейшего развития военно-технических видов спорта, — указывается в постановлении III пленума ЦК ДОСААФ СССР «О состоянии и мерах по улучшению работы с кадрами и общественным активом в организациях ДОСААФ», — пленум ЦК ДОСААФ СССР считает необходимым разрабатывать

# СПАРТАКИАДА НА ФИНИШЕ

и осуществить систему мер по совершенствованию организационной структуры всех звеньев оборонно-спортивной работы, решить вопрос о подготовке и переподготовке спортивных кадров, повысить роль республиканских, краевых и областных спортивно-технических клубов как методических центров по подготовке общественного актива для спортивной работы».

VII летняя Спартакиада — новая важная ступень развития военно-технических видов спорта. В Москве, например, в первичных и районных организациях ДОСААФ по программе Спартакиады уже проведено около 35 тысяч различных соревнований, привлечших более двух миллионов москвичей, причем для многих из них это были первые спортивные встречи. В авиамodelном спорте, скажем, по итогам истекшего спартакиадного года лучшим в столице признан авиамodelный кружок первичной организации ДОСААФ Метростроя, который возглавляет общественный тренер В. Комаров. Пять его кружковцев являются призерами чемпионата СССР.

Руководители московской городской организации ДОСААФ хорошо понимают, что такие массовые соревнования, как спартакиады, невозможно провести без привлечения широкого общественного актива — инструкторов, тренеров, судей по спорту, без федераций, общественных комиссий, тренерских советов, советов клубов. Самое пристальное внимание они уделили подбору, обучению и расстановке общественных кадров. К началу массовых стартов при городских и районных спортивно-технических клубах и в крупных первичных организациях были проведены специальные семинары. Ныне в Москве общественный спортивный актив, работающий на Спартакиаду, насчитывает около 180 тысяч человек.

Между тем у нас есть комитеты, которые не добиваются внедрения в спорте общественных начал и пытаются развивать его лишь силами штатных работников. Так, в Кабардино-Балкарской АССР не создано ни одной федерации по военно-техническим видам спорта. В Павлодарской области только одна федерация по радиоспорту. Этим во многом можно объяснить отставание названных оборонных организаций в спортивной работе.

Имеется немало случаев беззаботного отношения комитетов к подготовке и переподготовке общественных спортивных работников, не везде организована с ними учеба, недостаточно активно проявляют себя в этом деле некоторые республиканские, краевые и областные авиационные клубы.

Комитетами и клубам ДОСААФ важно регулярно проводить семинары общественных инструкторов, тренеров и судей по спорту. Смелее привлекать к тренерской работе квалифицированных спортсменов, в том числе и тех, кто уже перестал выступать в соревнованиях. Особое внимание — подготовке инструкторов по модельным видам спорта, и этим обязаны заняться авиационные клубы, районные и городские комитеты Общества.

Речь идет о повышении качества обучения спортсменов, прикладного характера авиационного спорта, о внедрении в учебно-тренировочную работу и соревнования элементов, развивающих и закрепляющих знания и навыки, необходимые в военном деле. Решению этой важной задачи Спартакиады и должны посвящать себя спортивные руководители на местах. В конечном счете от успеха ее массовых соревнований зависит успех финальных стартов, ибо сила нашего спорта в его массовости.

Со всей тщательностью уже сейчас надо начать подготовку к финалам Спартакиады, превратив их в массовые праздники авиационного спорта. Эта забота о местах соревнований и зрительях. Это широкий обмен опытом и показательные выступления спортсменов, встречи с героями труда и войны и выставки авиационной техники, теле- и радиопередачи, посвященные чемпионам Спартакиады, и широкая информация в печати. Одним словом, использовать все возможности для широкой пропаганды авиационного спорта и привлечения к занятиям в секциях и кружках многих тысяч новичков.

VII летняя Спартакиада на марше. Пусть ее каждодневные старты помогут дальнейшему росту авиационного спорта, его массовости, повышению мастерства спортсменов ДОСААФ.

*За нашу Советскую Родину!*

## КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

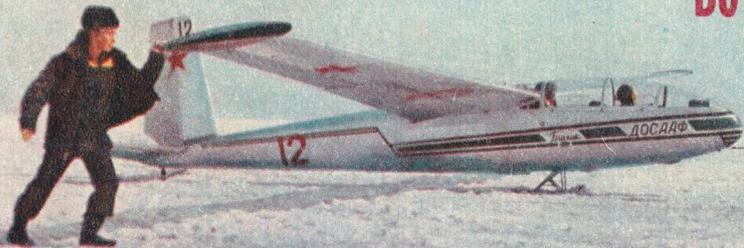
№ 3  
(342)  
1979

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

Издается с 1950 года

© «Крылья Родины», 1979.

## ГОТОВЯСЬ К СПАРТАКИАДНЫМ ВСТРЕЧАМ



Зима укрыла аэродромы снегом, но спортивная жизнь не замирает здесь и в зимнюю пору. В аэроклубах страны спортсмены — летчики, планеристы, вертолетчики и парашютисты упорно тренируются, готовясь к стартам VII летней Спартакиады народов СССР по военно-техническим видам спорта.

\* Орел. Полеты на планерах спортсменов Центрального планерного аэроклуба СССР.

\* Воронеж. Мастер спорта Е. Чеботарев — ударник коммунистического труда, один из лучших летчиков-инструкторов аэроклуба.



Фото А. КОВАЛЯ и В. ТИМОФЕЕВА

Генерал-полковник авиации  
С. ХАРЛАМОВ,  
Герой Советского Союза,  
заслуженный военный летчик  
СССР,  
заместитель председателя  
ЦК ДОСААФ СССР  
по авиации

## СЛАГАЕМЫЕ ЛЕТНОГО МАСТЕРСТВА



Позади 1978 учебный год. Коллективы авиационных организаций ДОСААФ СССР, выполняя решения XXV съезда партии, последующих Пленумов ЦК КПСС, Положения новой Конституции СССР, требований VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, широко развернув социалистическое соревнование за повышение эффективности производства и качества работы, добились положительных результатов в выполнении плановых заданий и социалистических обязательств по подготовке летно-технических кадров для Вооруженных Сил СССР и авиационных спортсменов.

Выполнение задач летной, парашютной подготовки и спортивной работы, поддержание летно-методического мастерства инструкторского состава на высоком уровне — сложный творческий процесс, в котором как в зеркале отражаются организаторские способности каждого начальника аэроклуба, его замести-

телей, штаба, их умение активно проводить идейно-воспитательную и летную работу, настойчиво искать неиспользованные резервы, внедрять в жизнь передовой опыт, устранять недостатки. Короче говоря, умело, продуктивно трудиться. И надо сказать, что в большинстве наших организаций это делать умеют. По результатам выполнения задач летной подготовки в лучшую сторону выделяются: Волчанское училище, Кинель-Черкасский, Запорожский, Кемеровский, Егорьевский, Рязанский, Аткарский, Курский, Воронежский, Ворошиловградский, Челябинский аэроклубы. Что же определило успех?

На первом этапе летного обучения (зимний период) в этих коллективах вдумчиво спланировали полеты инструкторского состава. Эффективно используя авиатехнику, в благоприятных метеословиях выполнили план личного совершенствования, методические полеты и полеты по приборам и своевременно приступили к обучению курсантов. Все это обеспечило ритмичную работу, высокий и качественный налет, безопасность полетов.

К сожалению, не везде и не так хорошо обстояли дела. Не все аэроклубы одинаково и полно выполнили поставленные перед ними задачи. Не везде продуманно планировался учебно-летний процесс по периодам и месяцам, анализировалась и использовалась погода, проводилась работа по обеспечению безопасности полетов. В результате за средними, в общем-то высокими цифрами налета скрываются факты, когда часть курсантов не полностью выполнила свои задачи, не выполнила ключевых, определяющих летную зрелость упражнений, когда во имя погоны за средним показателем ослаблена борьба за качество подготовки.

Упрек здесь прежде всего в адрес Грозненского (бывший начальник В. Н. Мамонтов), Саранского (Ф. Ф. Романюк), Калужского (И. А. Урзов) аэроклубов. Кроме недостатков планирования учебно-летнего процесса в Калужском аэроклубе отмечались факты слабой методической подготовленности отдельных инструкторов и ряд других недостатков, влияющих не только на качество подготовки курсантов, но и на безопасность полетов. В аэроклубе не на должной высоте и идейно-воспитательная работа. Ниже возможностей работали Вяземский (В. В. Ляпота), Казанский (В. А. Васильченко) аэроклубы. Страдает у них качество подготовки летно-технического состава, курсантов, нет настоящей заботы о безопасности полетов.

Важной и неотъемлемой частью подготовки летного состава к полетам являются тренажи в кабине самолетов и вертолетов, а также на специальной тренажерной аппаратуре. Хорошо организованные и систематически проводимые занятия дают значительный эффект в повышении летной выучки, особенно навыков приборного пилотирования, ускоряют процесс обучения курсантов, позволяют выявить их характерные психологические особенности, успешно формировать необходимые морально-политические качества, а в конечном счете, заложить прочный фундамент летного мастерства.

Хорошо, результативно проводятся занятия на тренажерной аппаратуре в Ульяновском, Аткарском, Кинель-Черкасском, Ставропольском аэроклубах. К сожалению, в ряде других дела обстоят далеко не благополучно, не на должном уровне. Нет системы, методика устарела, поэтому малоэффективна и не всегда гарантирует успех полета.

☆☆☆

Годовой план учебно-летнего процесса с учетом всех привходящих факторов — магистральное направление в успешном решении задач летной подготовки, повышения качества обучения и воспитания курсантов. Хорошо составленный план — это зрелость, дальновидность, чувство высокой ответственности руководителя, его умение, опираясь на заместителей, партийный, профсоюзный и комсомольский актив, самостоятельно принимать продуманные и своевременные решения. Но составить план — это еще не значит выполнить его. Чтобы выполнить, нужны глубокая дисциплинированность, высокое чувство сознательности и ответственности всего личного состава, умение руководителя находить и использовать имеющиеся резервы, обладать даром предвидения.

Если этого нет или есть, но не в полной мере, если коллектив не подготовлен, не нацелен на постоянную планомерную работу, ритм нарушается с первых же месяцев. И, как всегда, когда надо выправлять положение, приходится плохая погода. Возникают длительные перерывы в полетах, утеря летных навыков, снижение уровня подготовки летчиков. Начинается спешка, форсирование летного обучения, возникают случаи нарушения методической последовательности.

☆☆☆

Глубокие знания личным составом теоретических дисциплин, знание авиационной техники и правил ее эксплуатации на земле и в воздухе — одно из главных условий успешной летной работы.

Планирование, организация и проведение теоретической учебы в подавляющем большинстве аэроклубов, осуществлялось в соответствии с требованиями документов. План перевыполнен в отдельных аэроклубах за счет дополнительных занятий по наиболее сложным темам специальных дисциплин и тренажа в кабине самолетов и вертолетов.

Однако, несмотря на высокий средний балл зачетов и экзаменов, проведенных в учебных организациях, уровень технических знаний у отдельных курсантов в эксплуатации авиатехники, их навыки еще не полностью отвечают требованиям времени. А почему?

Потому что в организации и проведении теоретической подготовки имели место недостатки, которые и снизили качество обучения. Их немало, но основным явилась низкая посещаемость занятий курсантами. Это было в Витебском, Саратовском, Карагандинском аэроклубах.

Комиссии Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР, работавшие в некоторых аэроклубах, обнаружили слабые знания не только у курсантов, но и отдельных инструкторов. Летчики-инструкторы нетвердо знают аэродинамику, правила эксплуатации техники, методику летного обучения, слабы в приеме телеграфных знаков на слух.

Кто же здесь виноват? Прежде всего сами обучаемые. Не меньшая вина ложится и на их руководителей: начальников аэроклубов, командиров подразделений, заместителей. Нельзя самоустраняться от проведения занятий, не требо-

вать, не заботиться о повышении и углублении знаний своих подчиненных, нельзя забывать о том, что слабая подготовка курсанта, инструктора, техника — одна из причин летных происшествий и предпосылок к ним.

Практика подтверждает: в учебных организациях, где руководящий состав систематически и целенаправленно проводит работу по развитию и совершенствованию учебной базы, применяет передовые, научные формы и методы обучения и воспитания личного состава, требует высокого качества теоретической подготовки, там успешно идет учебно-летняя работа, и успех этот из года в год повышается.

Следовательно, создание учебной базы, способной обеспечить высокую техническую подготовку личного состава — первоочередная задача руководителей, политработников, партийных и профсоюзных организаций аэроклубов. В истекшем году аэроклубы, авиашколы, авиационно-спортивные клубы провели в этом направлении значительную работу. Лучших успехов добились Аткарский, Запорожский, Кемеровский, Ворошиловградский, Витебский, Сумской, Челябинский аэроклубы, Калужское техническое училище. Учебные классы в этих авиационных организациях вполне соответствуют уровню решаемых задач и обеспечивают качественную теоретическую подготовку летно-технического состава.

Следует особо отметить Ворошиловградский и Аткарский аэроклубы. Благодаря тому, что начальники этих аэроклубов В. М. Азбукин и А. Я. Каракотин придают развитию учебной базы первостепенное значение, привлекают к этому делу не только преподавателей, но и летно-инженерный состав, в аэроклубах созданы уникальные действующие макеты, стенды, электрифицированные схемы, тренажеры, на практике осуществляется программированное обучение. Совершенствованию учебной базы большое внимание уделяет и начальник Волчанского училища Г. А. Крутилин. Классы училища переоборудованы и оснащены новыми наглядными пособиями.

Надо ли доказывать необходимость хорошей учебной базы, классов предварительной подготовки курсантов к полетам близ старта, на аэродроме. Без них просто нельзя обойтись. Однако в Ростовском, Саратовском и Грозненском аэроклубах не торопятся с нужным, полезным делом, не доводят его до конца. В классах Саратовского аэроклуба имеется достаточное количество электрифицированных схем, макетов, действующих тренажеров. Однако эти дорогостоящие пособия, на которые затрачены неопуные труд, время, инициатива людей, стоят без дела, не используются на занятиях, ибо нет источников питания. Руководство аэроклуба, добившись многого, не добилося малого, но необходимого. Крайне медленно оборудуются классы в здании КДП Калужского аэроклуба. В запущенном состоянии находится учебная база на аэродроме Ставропольского аэроклуба.

☆☆☆

Основная цель летно-методической работы — повышение качества обучения, обеспечение безопасности полетов. В 1978 учебном году в сравнении с предыдущими круг вопросов методической работы расширился, больше уделялось внимания учебному процессу, воспитательной работе, повышению и совершенствованию мастерства инструкторов.

В большинстве аэроклубов регулярно проводились заседания методических советов и инструктивно-методические занятия перед обработкой новых задач и упражнений. Более организованно про-



водились методические полеты и показательные летные дни. Во многих аэроклубах проведены сборы, занятия, стажировки руководителей полетов. Содержание мероприятий в планах работы в этой области в большинстве своем соответствовало планам летной подготовки.

В результате хорошо проводимой работы в Волчанском училище курсанты-выпускники твердо знают основы методики летного обучения, психологии и педагогики. На теоретических экзаменах по этим предметам курсанты показывают хорошие знания. Можно надеяться, что эти знания будут успешно применяться и на практике.

При общем высоком уровне методической работы имеются и недостатки, а следовательно, и недоработки в обучении и воспитании курсантов. В ряде клубов планы работы в этой области не отражают мероприятий, направленных на повышение знаний обучающихся, вырабатки единства в понимании и применении основ современной педагогической науки в летном обучении. Мало планируется мероприятий по вводу в строй молодых инструкторов.

Не везде, и, в частности, в Омском, Курском, Вяземском аэроклубах на таком важном участке, как методический совет, мало обсуждается вопросов, связанных с созданием и улучшением учебной базы, с улучшением эксплуатации, обслуживания и ремонта авиатехники, а также по предупреждению ее отказов и неисправностей.

На повестку дня сейчас остро ставится вопрос о всесторонней подготовке летчика-инструктора как педагога, воспитателя и методиста. Воспитатель будущих защитников неба Отчизны, он должен обладать технической культурой, высокими морально-политическими качествами, подлинным педагогическим мастерством. Вот почему подбор кандидатов на должность инструкторов-летчиков, ввод в строй, постоянное повышение их теоретических знаний и методического мастерства должны стать предметом особой заботы руководящего состава аэроклубов. Вот почему все ценные методические находки надо обобщать, оформлять в виде разработок и рекомендаций для молодых инструкторов. Ни одна крупица опыта, обретенного дорогой ценой, не должна пропасть, напротив, в новом учебном году обязана получить дальнейшее творческое развитие.

☆☆☆

Успешное решение задач летной подготовки и повышения безопасности полетов зависит прежде всего от правильной организации и умелого руководства полетами. Сложен и ответствен труд руководителя полетов. Он поддерживает четкий, соответствующий требованиям, порядок на земле и в воздухе. Быстро и правильно реагируя на внезапно усложнившуюся обстановку, он готов в любую минуту помочь экипажу, попавшему в трудные условия, помочь благополучно завершить полет. Для этого он должен твердо знать свое дело и иметь необходимые средства.

Все это у нас есть. В абсолютном большинстве аэроклубов мы имеем опытных руководителей полетов. В их распоряжении хорошо оборудованные КДП и СКП, современные радиотехнические средства. Однако случаи недостаточно четкого,

твердого руководства полетами у нас все же бывают. И причина, как это установлено, — самоуспокоенность отдельных начальников аэроклубов, переставших проявлять заботу о систематической и целенаправленной подготовке руководителей полетов.

Помимо радиотехнических средств, используемых для контроля и, следовательно, обеспечения безопасности полетов, большую роль может сыграть широкое использование материалов объективного контроля. Информация, получаемая по записям бортовых регистраторов, позволяет с достаточной точностью оценить и качество техники пилотирования на всех этапах полетного задания, и выявить грубые нарушения режима полета. Опыт у нас уже есть. По бароспидрограммам и пленкам САРПП был установлен ряд предпосылок к летным происшествиям, выявлены случаи самовольного изменения режима полета летным составом, превышения эксплуатационных ограничений по скорости и перегрузке.

К сожалению, информация бортовых регистраторов используется далеко не достаточно и не везде. Причины различны, и в том числе нехватка средств дешифрирования, неумение летно-технического состава обрабатывать материалы объективного контроля. Информацию объективного контроля следует использовать в повседневной практике, сделать ее одним из основных факторов борьбы за безаварийность летной работы, за безопасность полетов.

☆☆☆

В большом общем налете самолетного парка видна огромная повседневная кропотливая работа многочисленного коллектива инженеров, техников, других авиационных специалистов. Здесь и постоянное совершенствование учебной базы, и широкие рационализаторские поиски, и борьба за высокую эксплуатационную надежность авиатехники. Одной из важных задач инженерно-авиационной службы явилось оборудование и эксплуатация централизованных систем обеспечения полетов. Эту задачу выполнили многие наши аэроклубы, особенно успешно Грозненский.

Большая роль в обеспечении безопасности полетов принадлежит ТЭЧ — технико-эксплуатационным частям аэроклубов. Они окрепли, укомплектованы опытными специалистами, имеют все необходимое для плодотворной работы — обеспечения летных подразделений необходимым количеством исправных самолетов. ТЭЧ Вяземского, Запорожского, Ульяновского, Витебского, Аткарского и Саратовского аэроклубов удостоены высокого звания отличных.

В борьбе за высокую надежность авиатехники, в соревновании за звание «отличный самолет» также достигнуты высокие результаты.

Работа в общем проведена очень большая, однако, количество предпосылок к летным происшествиям по вине инженерно-технического состава продолжает оставаться высоким. Следует повысить уровень знаний техники, изжить случаи неграмотной ее эксплуатации, недисциплинированности, выражавшиеся в невыполнении требований документов, регламентирующих безаварийную летную работу.

В новом учебном году высокая теоретическая подготовка технического состава, глубокое знание техники — первоочередная задача руководства, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Надо шире применять метод наставничества, когда опытный специалист обучает новичка по принципу: «делай как я, делай лучше меня». Надо глубже проводить анализ неисправностей техники с тем, чтобы на основе глубокого изучения обстоятельств и причин возникновения неисправностей устанавливать закономерности и тенденции в их проявлении, намечать и своевременно проводить профилактические мероприятия.

Общеизвестно, что успех в любом деле немаловажен без хорошей организаторской и политико-воспитательной работы с личным составом, особенно в авиации, где коллективным трудом обеспечивается эффективность и качество учебно-летной подготовки, безопасность полетов, дисциплина и организованность. Насколько сумели мы воспитать у людей высокое сознание, осмысленное понимание своих служебных обязанностей, настолько успешно будут решаться сложные и ответственные задачи, стоящие перед авиацией нашего Общества.

Прошедший учебный год наглядно показал, что в тех авиационных коллективах, где руководители, партийная, профсоюзная и комсомольская организации первостепенное внимание уделяли воспитанию идейной зрелости, коммунистической сознательности людей, там и дела идут хорошо. И мы вправе гордиться коллективами Запорожского, Егорьевского, Минского, Каунасского, Кермовского аэроклубов, людьми, для которых девизом стали слова Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева, сказанные на XVIII съезде ВЛКСМ: «...работать не просто дисциплинированно и прилежно, а работать на совесть, умело, результативно, работать красиво, чтобы и другие тебя уважали за твой труд и сам бы ты себя уважал».

Однако следует признать, что в ряде аэроклубов и организаций с политической воспитательной работой не все обстоит благополучно. Об этом говорят недостатки в работе, связанные с халатностью, безответственностью отдельных лиц, с нарушениями дисциплины. Это, в первую очередь, относится к руководителям Грозненского, Кишиневского, Костромского, Калужского аэроклубов, Харьковского аэропортклуба.

Добиться в четвертом году десятой пятилетки новых успехов в летной подготовке и воспитании обучаемых — непреложная задача авиационных коллективов оборонного Общества. Всемерное развитие творческой инициативы активистов ДОСААФ, повышение личной ответственности руководителей коллективов за порученное дело, совершенствование стиля их работы, четкое выполнение требований руководящих документов явится залогом успеха в многогранной деятельности организаций и комитетов дважды орденноносного оборонного Общества по выполнению больших и ответственных задач, поставленных Коммунистической партией и Советским правительством по воспитанию и обучению патриотов Советской Отчизны.

# СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ— НА НОВУЮ, ВЫСШУЮ СТУПЕНЬ!

С каждым днем ширится, набирает размах социалистическое соревнование, развернувшееся по инициативе передовых коллективов в четвертом году десятой пятилетки. Это имеет огромное значение для развития творческой инициативы масс, формирования социалистического коллективизма. «Решения задач, предусмотренных народнохозяйственным планом на 1979 год,— записано в постановлении ноябрьского (1978 года) Пленума ЦК КПСС,— требует дальнейшего развертывания социалистического соревнования — испытанного рычага умножения трудовых успехов, действенного средства коммунистического воспитания людей». На Пленуме отмечалось, что социалистическое соревнование должно быть направлено на изыскание и приведение в действие резервов, поиск наиболее эффективных и экономных путей достижения высоких конечных результатов.

Выступая на ноябрьском Пленуме, Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев подчеркнул:

«Руководство соревнованием, внедрение нового, прогрессивного — дело живое, не терпящее застоя и консерватизма. Практика передовых коллективов и отдельных новаторов — это фактически переворот в формах и методах работы, в технологии, в организации управления. Здесь нужны настойчивость, самоотверженность, если хотите, — мужество... Кто пугается, страшится нового, тот тормозит развитие. Из этого надо исходить при оценке кадров...»

Социалистическое соревнование в оборонном Обществе является важным средством мобилизации состоящих в его рядах рабочих, колхозников, представителей интеллигенции на активное участие в выполнении основной задачи ДОСААФ по всемерному содействию в укреплении обороноспособности страны и подготовке трудящихся, и особенно молодежи, к защите социалистического Отечества.

Важные положения о социалистическом соревновании в нашем Обществе сформулированы в решениях VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ. Съезд потребовал от комитетов, чтобы они, руководствуясь постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании за повышение эффективности производства и качества

ва работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки», всемерно развивали социалистическое соревнование как важное средство повышения активности членов ДОСААФ, улучшения всей оборонно-массовой работы. Съезд призвал комитеты Общества осуществлять повседневное руководство соревнованием, вовлекать в него все первичные, учебные и спортивные организации, производственные предприятия, совершенствовать критерии оценок достигнутых результатов, широко распространять передовой опыт, всемерно поддерживать творческую инициативу снизу, добиваться гласности и сравнимости результатов соревнования.

Единодушно одобряя политику Коммунистической партии и Советского правительства, члены многомиллионного оборонного Общества стремятся отдать все свои силы и знания делу дальнейшего укрепления экономической и оборонной мощи страны. Выполнению этой благородной задачи способствует активное участие организаций ДОСААФ во Всесоюзном социалистическом соревновании. В 1978 году, например, следуя примеру передовиков, они успешно боролись за то, чтобы ударным трудом осуществлять задачи, поставленные перед Обществом Коммунистической партией и Советским правительством.

Хороший пример показал коллектив Кемеровского аэроклуба — один из инициаторов социалистического соревнования в прошлом году. План учебно-летней работы здесь выполнен на 104 процента, причем полностью были исключены не только летные происшествия, но и предпосылки к ним. Заметно повысилось качество подготовки обучаемых. Характерным для этого аэроклуба является то, что постоянно совершенствуется учебный процесс, повышается методическое и летное мастерство летно-инструкторского состава, укрепляется учебно-материальная база. Широко велась борьба за звание «Отличный вертолет», за переходящий приз лучшему подразделению. По итогам социалистического соревнования 62 работника удостоены звания «Ударник коммунистического труда». Продолжала совершенствоваться спортивная работа, подготовлено четыре мастера спорта, хорошие результаты достигнуты на различных чемпионатах.

Успехи передовиков соревнования, рост качественных показателей в деятельности многих коллективов позволили добиться общего подъема военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы. На несколько тысяч увеличилось количество первичных организаций ДОСААФ, их ряды выросли более чем на два миллиона и составляют ныне свыше 88 миллионов человек. Для Вооруженных Сил и народного хозяйства подготовлен большой

отряд хорошо обученных специалистов. Военно-техническими видами спорта занимается свыше 25 миллионов юношей и девушек. Одержаны убедительные победы в соревнованиях, установлены новые рекорды многими представителями военно-технических видов спорта, в том числе летчиками, вертолетчиками, планиристами, парашютистами, авиамоделистами.

С новой силой социалистическое соревнование организаций ДОСААФ развернулось в текущем году. Горячо откликнувшись на решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС, выступление на нем товарища Л. И. Брежнева, члены оборонного Общества стремятся практическими делами закрепить достигнутые в прошлом году результаты и успешно выполнить планы четвертого года десятой пятилетки.

Глубоко проанализировав свои возможности и резервы, организации ДОСААФ Омской области, Федоровского района Казахской ССР, Воронежского ордена Ленина шинного завода, ордена Трудового Красного Знамени совхоза «Верхнетроицкий» Калининской области, Таллинской средней школы № 33 имени Ю. Смирнова, коллективы Приморской образцовой радиотехнической школы г. Владивостока, Запорожского аэроклуба и Шахтинского авиационного ремонтного завода ДОСААФ выступили с инициативой — добиться в 1979 году новых успехов в осуществлении поставленных задач. Они обратились ко всем организациям и коллективам ДОСААФ с призывом еще шире развернуть социалистическое соревнование под девизом «За высокую эффективность и качество работы» и выйти на более высокие рубежи в военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работе. Этот призыв нашел в организациях и коллективах ДОСААФ живой отклик, вызвал новый подъем в борьбе за выполнение взятых обязательств.

Так, коллектив Запорожского аэроклуба борется за повышение уровня идейно-политической и воспитательной работы во всех подразделениях, за выполнение в установленные сроки с высоким качеством, без летных происшествий годового плана учебно-летней подготовки на 1979 год, без нарушений требований документов.

Большие требования предъявлены ко всем членам коллектива. Каждому авиатору предстоит настойчиво совершенствовать свою теоретическую подготовку и практические навыки в овладении

авиационной техникой, а в целом ставится задача добиться, чтобы к концу года не менее 75 процентов летчиков имели первый и второй класс и не менее 95 процентов обучаемых закончили учебный год с хорошими и отличными оценками.

Аэроклубовцы обязались содержать авиационную и наземную технику и спецоборудование в исправном состоянии с коэффициентом готовности: авиационной техники — не менее 95 процентов, автотракторной техники — не менее 90 процентов; сэкономить не менее 5 процентов горюче-смазочных материалов; внести не менее 35 рационализаторских предложений, направленных на улучшение качества учебного процесса.

Успешно готовятся на зональные и республиканские соревнования команды по самолетному, парашютному и авиамодельному спорту.

В ходе движения за коммунистическое отношение к труду запорожские аэроклубовцы стремятся добиться, чтобы к концу года звание «Ударник коммунистического труда» завоевало не менее 30 человек, а звание коллективов коммунистического труда — два звена, три бригады, одна группа.

Реализацию лотереи ДОСААФ планируется завершить: первого выпуска — до 20 июня, второго выпуска — до 7 октября 1979 года.

Работать без отстающих цехов, участков, бригад и отдельных рабочих, годовой план по выпуску продукции завершить 27 декабря, а план четырех лет пятилетки выполнить 1 декабря — решил коллектив Шахтинского авиационно-ремонтного завода ДОСААФ. При этом 35 рабочих обязались завершить личные планы четырех лет пятилетки 7 октября — ко дню Конституции СССР, а 15 передовиков производства — выполнить пятилетнее задание за четыре года.

Бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР одобрило начинание организаций и коллективов ДОСААФ, выступивших с инициативой по дальнейшему развертыванию социалистического соревнования на 1979 год и обязало ЦК ДОСААФ союзных республик, краевые и областные комитеты ДОСААФ на основе высшего подъема политической активности и трудового энтузиазма членов Общества добиться нового размаха социалистического соревнования в 1979 году. Для успеха этого дела необходима большая организаторская работа всех комитетов Общества. Проводить ее следует в тесной связи с разъяснением и претворением в жизнь решений XXV съезда КПСС, требований Конституции СССР, конкретных задач и планов, поставленных перед оборонным Обществом.

Самой широкой поддержки и распространения заслуживает конкретный и деловой почин Ростовской областной организации ДОСААФ — «Работать без отстающих».

Основные усилия ныне сосредоточены на обеспечении высокой эффективности и качества работы всех звеньев Общества, организованности и дисциплины. Необходимо более оперативно обобщать опыт передовиков соревнования, активнее его пропагандировать, используя для этого печать, радио и телевидение, собрания и совещания членов Общества, оборонного актива, слеты

передовиков и другие формы агитационно-массовой работы.

Правильно поступили аэроклубы и авиаспортклубы ДОСААФ, обсудившие задачи по распространению почин Приморской образцовой радиотехнической школы и Запорожского аэроклуба, мобилизовавшие членов ДОСААФ на образцовое выполнение учебных задач, перекрытия установленных нормативов. В основу соревнования положены индивидуальные обязательства молодежи, ее стремление как можно лучше подготовить себя к службе в Вооруженных Силах СССР.

Важную роль в дальнейшем улучшении руководства социалистическим соревнованием, повышении его действенности играют новые условия Всесоюзного социалистического соревнования среди организаций ДОСААФ союзных республик, краевых и областных организаций ДОСААФ Российской Федерации. Эти условия, согласованные с ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и утвержденные Президиумом ЦК ДОСААФ СССР, введены в действие с начала этого года. Они предусматривают, что победителями соревнования будут объявляться организации ДОСААФ, которые целеустремленно проводят военно-патриотическое воспитание членов Общества, выполняют плановые задания по всем направлениям работы, принятые социалистические обязательства и добились наилучших результатов.



В новых Условиях разграничены основные и учитываемые показатели. Выполнение основных показателей организациями ДОСААФ будет учитываться не только за отчетный год, а в сравнении с предыдущим годом, что позволит более объективно оценивать достигнутые результаты.

В основные показатели входят результаты по таким направлениям деятельности организаций ДОСААФ, как организационно-массовая работа и военно-патриотическая пропаганда, подготовка молодежи к службе в Вооруженных Силах и кадров массовых технических профессий для народного хозяйства, развитие технических и военно-прикладных видов спорта, капитальное строительство, финансово-хозяйственная деятельность, проведение лотереи ДОСААФ, изобретательская и рационализаторская работа.

Новые условия социалистического соревнования отличаются более четкой, чем прежде, формулировкой отчетных показателей. Отдельные, не характерные показатели исключены, некоторые включены впервые. Например, при подведении итогов по подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах теперь в обязательном порядке будут учитываться результаты проверок соответствующими инстанциями. В разделе подготовки кадров массовых технических профессий для народного хозяйства введен показатель напряженности принятого плана. Показатель степени напряженности плана введен также и при оценке финансово-хозяйственной деятельности. Конкретизирован показатель участия первичных организаций ДОСААФ в техническом обучении трудящихся, молодежи.

Наряду с учетом общей численности лиц, занимающихся военно-технически-

ми видами спорта, теперь будет учитываться количество подготовленных за год мастеров и кандидатов в мастера спорта, спортсменов первого разряда, количество созданных спортивно-технических клубов при первичных организациях и в школах ДОСААФ.

В Условиях включен новый раздел: «Изобретательская и рационализаторская работа», в котором учитываются количество принятых изобретений и рационализаторских предложений и экономический эффект от их внедрения.

В числе учитываемых показателей — участие комитетов ДОСААФ в совместном проведении с профсоюзными, комсомольскими и другими общественными организациями и ведомствами Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, всесоюзных военно-спортивных игр «Зарница» и «Орленок», месячников и недель оборонно-массовой работы.

Большое значение при подведении итогов соревнования имеют и такие показатели, как безаварийность работы учебных и спортивных организаций, обеспечение сохранности оружия и учебной техники, соблюдение правил охраны труда и техники безопасности. Учитывается также участие в подготовке и проведении зональных, республиканских, союзных и международных соревнований, а также место, занимаемое республикой, краем, областью во Всесоюзных и Всероссийских соревнованиях по военно-техническим видам спорта.

Для поощрения победителей Всесоюзного социалистического соревнования по организации ДОСААФ учреждено семь переходящих Красных знамен ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР с первыми денежными премиями, семь вторых и шесть третьих денежных премий. Организациям ДОСААФ, удостоенным вторых и третьих денежных премий, вручаются соответственно Вымпелы и Кубки ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР.

Введение в действие новых Условий Всесоюзного социалистического соревнования среди организаций ДОСААФ, их изучение с руководящим составом, работниками комитетов, школ и клубов, разъяснение членам Общества должно послужить дальнейшему подъему работы, повышению ее эффективности и качества.



Прошли первые месяцы четвертого года десятой пятилетки. Они показали, что прочный фундамент будущих успехов заложен в тех коллективах, где постоянно следуют правилу: «дал слово — сдержи, взял обязательство — выполни! Внимательно изучая, обобщая, беря на вооружение опыт передовиков, оказывая действенную помощь отстающим, подтягивая слабые участки, постоянно анализируя и обсуждая ход выполнения социалистических обязательств, организации ДОСААФ добьются новых успехов в своей патриотической деятельности, внесут свой достойный вклад в выполнение высоких и ответственных задач, поставленных перед оборонным Обществом Коммунистической партией и Советским правительством.

# МОЯ СУДЬБА, МОЯ ЗВЕЗДА

Четверть века назад первые десанты патриотов высадились в необъятных степях Казахстана: началась героическая эпопея освоения целинных и залежных земель. В своей книге «Целина» товарищ Л. И. Брежнев высоко оценил подвиг наших современников, сказав, что на целине миллионы советских людей продолжали делать опыт революции, умножали в новых исторических условиях ее завоевания, творили живой опыт побе-

доносного строительства развитого социализма.

Наш корреспондент попросил одного из очевидцев и участников целинной битвы рассказать о своих впечатлениях, вместе с читателями вновь пройти по трудным и незабываемым дорогам 1954 года.

Слово имеет Иван БЕДА, механизатор совхоза «Викторовский» Тарановского района Кустанайской области.



Для меня целина — это моя судьба, моя жизнь, мой дом. Здесь я родился, вырос, здесь и живу. В памяти, будто в тумане, расплываюся очертания небольшого села Луговое. Несколько десятков коров, замученные тяжелой работой лошади, старые покосившиеся домишки. Отец и мать трудились в поле с утра до позднего вечера, но им едва удавалось сводить концы с концами. А когда случались засухи или приходила ранняя степная зима, уж и совсем трудно было. Потом долгие годы войны. Один за другим уходили на фронт молодые мужчины. Редко кто из них вернулся в родной степной край...

Давно прошло то тяжелое время. Погиб в сорок первом отец, умерла мать. Теперь у меня самого дети, дочка и сын, и живем мы в хорошем доме. Все у нас есть, полный достаток. На месте слабеющего колхоза вырос большой совхоз «Викторовский» — хозяйство высокой культуры земледелия.

Я перечитываю страницы замечательной книги Леонида Ильича Брежнева и будто заново переживаю те дни: «Утверждай социализм, советские люди многое начинали на голом месте, чтобы опередить время. Партия открыто заявила тем, кого призвала ехать на целину: будет трудно, очень трудно, предстоит тяжелый бой, а всякий бой требует подвигов. И сотни тысяч патриотов страны — будущих целинников сознательно пошли на этот подвиг».

Какие верные слова! Вспоминаю 1954 год. Шумно и весело стало на нашей степной улице. Из разных мест страны приехали к нам люди, чтобы преобразить казахстанскую землю. В основном это были опытные, знающие свое дело специалисты, такие, как украинцы Виктор Высоцкий и Павел Варыч. Именно они и стали моими учителями. И хотя жили эти парни на первых порах в палатках, и уставали до предела, и не было особых условий, чтобы хорошо отдохнуть после многочасовой работы под степным солнцем, но всегда они были веселы, жизнерадостны, всегда охотно приходили на помощь. В ту весну пятьдесят четвертого и сделал я один из меня тракториста. Сейчас мы живем в одном поселке, на одной улице. Виктор Высоцкий награжден орденом Ленина, избран депутатом сельского Совета.

Среди первых целинников была и бойкая дивчина Валя из Тернопольской области. Помню, стемнело, зажглись звезды над степью, угомонились, устраиваясь на отдых, трактористы. И вдруг раздался звонкий девичий голос:

— А ну, мужики, кто кино будет смотреть?

Оказалось, Валя днем съездила в райцентр, привезла передвижку, какую-то, сейчас уж не помню, старенькую ленту.

Натянули мы между двух тракторов простыню, и началось кино...

А Валя, так уж, видно, судьба выпала, скоро стала моей женой. Работала со мной на комбайне, а теперь ребятишек растит да домашнее хозяйство ведет. Оно у нас немалое: корова, поросенок, куры, овцы, сад-огород. В книге «Целина» говорится о том, что главным на целине были миллионы гектаров и миллиарды пудов, но там помогали людям обзавестись и личными огородами, скотом, птицей. Без этого и миллионы с миллиардами не очень бы вышли. Сельский житель без подворья — что дерево без корней. Очень метко сказано. Наше село сейчас утопает в зелени, действует оросительная система, так что и свои грядки поливаем. Вот и растет все прекрасно.

О совхозе надо сказать особо. Могучая техника, современная сельскохозяйственная наука, отличные кадры — все это гарантирует получение хороших урожаев. В прошлом году я, например, намолотил 9 тысяч центнеров пшеницы. А какие теперь масштабы! В колхозе у нас было 1500 гектаров пахоты, ныне — около 40 тысяч. На месте стареньких коровников, где женщины вручную доили несколько десятков буренок, выросли просторные и светлые молочноварные фермы с полной механизацией и автоматизацией труда.

Не только традиционная земледельческая техника помогает нам выращивать высокие урожаи. Мы уже привыкли к самолету над целиной, ставшему верным помощником в битве за урожай. Когда над совхозным полем появляется «антон» со шлейфом удобрений, мы всегда с благодарностью машем ему вслед. Сейчас уже невозможно представить целину без авиации. Такие у нас просторы, что обычными земными машинными средствами удобрить их очень трудно.

Авиация не только верный помощник в сельском труде. Она сократила расстояние между многими городами. Если раньше, чтобы добраться до Алма-Аты, травили много часов, то сейчас это время сократилось в десятки раз. Новая техника — новые скорости. На пассажирские трассы пришли Ил-62, Ту-154, Як-40 — современные быстроходные машины. В два с лишним раза сократилось время полета из столицы Казахстана до столицы Родины. Растет число спортсменов-авиаторов оборонного Общества. Все чаще и чаще появляются в воздухе спортивные самолеты и планеры, раскрываются над целинными просторами купола парашютов.

Неузнаваемо изменилась наша степь. Преобразили ее простые советские люди. Они на весь мир прославили целину. И целина прославила их. Многие имена навечно вошли в историю. Читаете книгу Л. И. Брежнева, и проходят перед то-

бой Иван Иванович Иванов, Леонид Михайлович Картаузов, Михаил Егорович Довник, Евдокия Андреевна Зайчукова, Василий Филиппович Макарин, рядовые труженики, партийные, хозяйственные, советские работники, ученые — живые, плоть от плоти люди, лица не общего выражения — все со своими характерами, склонностями, с собственной жизненной позицией. А объединяет их то, что они — целинники. Леонид Ильич Брежнев сказал, что целинник фигура историческая. Этим словом обозначен особый характер, обусловленный потребностью времени. Целина заставляла человека жить с предельным напряжением воли, физических и духовных сил, в режиме полной самоотдачи. За это она и вознаграждала. Не случайно же здесь из не столь уж житейски испытанных молодых, в сущности, людей выросли крупные организаторы производства, видные партийные работники, ученые, Герои Социалистического Труда, лауреаты Ленинской и Государственной премий. На целине, как до того на Магнитке, Днепрогэсе, Комсомольске-на-Амуре, в Запорожье, быстро шли в рост люди талантливые, одержимые делом, умеющие учиться и на успехах, и на ошибках.

Но и те, кто не совершил ярких подвигов, по праву гордятся своей причастностью к великой целинной эпопее. Я думаю, что все люди у нас здесь, на целине, особые. В горячие дни сева, в напряженную пору уборки урожая они проявляют чудеса повседневного героизма. Никто не уходит с поля, пока руки держат штурвал, пока глаза видят борозду. Мы знаем: время дорого, потеряешь час — не наверстаешь и в неделю. И эта твердость духа, эта целеустремленность, выработанная самими условиями нашей жизни и работы, помогает порой в сложнейших ситуациях, на которые так щедром казахстанская степь.

Вспоминаю случай, который произошел с моим учеником Петром Гасом. Ему, совсем еще молодому трактористу, я старался привить те черты, которые настойчиво воспитывали во мне мои учителя Виктор Высоцкий и Павел Варыч, — упорство в достижении цели, находчивость, твердую веру в победу. Так вот, однажды Петр Гас пошел в соседнее село, и вдруг начался буран. В такие часы степь превращается в крошечный ад: кругом серое небо, ветер сшибает с ног, снег слепит глаза. Если человек растерялся — значит, погиб. Петр Гас не растерялся. Он шел. Много часов шел. Очень устал, хотелось сесть и немного отдохнуть. Но он знал, что тогда трудно будет встать. И продолжал идти. Когда пурга стихла, парень увидел впереди дома. Потом выяснилось, что он оказался в 50 километрах от своего поселка. Сейчас Петр стал опытным комбайнером, работает в соседнем совхозе «Партизан».

Что я хотел сказать этим, в общем-то, заурядным случаем? То, что на целине живет и трудится закаленный народ, не дрогнувший в дни испытаний пыльными и снежными бурями, засухой. Это уверенные в себе, умелые труженики, вырастившие здесь детей, которые теперь сами уже водят тракторы и комбайны, работают на фермах и в мастерских. В том-то и сила целины, ее великая правда, что была и остается она делом не каких-то исключительных подвижников, аскетов, а простых, обычных наших людей, тех, кто, отдавая труду силы, опыт и знания, хотя и жить хорошо, вкладывая в это понятие и добрые урожаи, и собственный достаток, и налаженный быт, и уверенность в завтрашнем дне — все это есть сейчас у нас на целине. На целине, которая одарила многие тысячи людей яркими, неповторимыми судьбами.

Праздничными были улицы нашей совхозной усадьбы 4 марта — в день выборов в Верховный Совет СССР. Как же не радоваться, когда сама жизнь подтвердила правильность политики партии, поддержанной всем народом, когда каждый день свидетельствует о растущей заботе Советской власти о тех, кто упорным трудом множит богатство страны.

Наверное, каждый целинник может вспомнить необычные случаи из своей жизни или из жизни своих товарищей. Но, конечно, не этими случаями прославился наш край. А тем, что становится он богатой и щедрой землей. Хорошо мы живем, и я уверен, что еще лучше будут жить наши дети. Потому и шутят иногда мои товарищи: пора, мол, тебе, Иван, сменить свою фамилию. Был Иван Беда, да весь вышел. Иван Счастье — это по нынешним временам куда точнее звучит!

Руководствуясь указаниями Центрального Комитета КПСС, а также решениями VIII съезда ДОСААФ СССР, организации добровольного оборонного Общества проводят большую и целеустремленную работу по военно-патриотическому воспитанию подрастающего поколения. И для этого первичные, учебные и спортивные организации Общества располагают немалыми возможностями. В их распоряжении — значительные материально-техническая база и агитационно-пропагандистские средства. В школах, клубах имеются многочисленные кадры опытных преподавателей, инструкторов, мастеров производственного обучения, тренеров и других работников, численность которых, как отмечалось на III пленуме ЦК ДОСААФ СССР, значительно увеличилась. Работники ДОСААФ и активисты — ветераны Великой Отечественной войны, тренеры являются организаторами многих полезных дел.

Спортивные успехи всегда выше там, где в центре внимания — воспитание молодежи, где стремятся качественно провести любое военно-патриотическое мероприятие, добиваются его наибольшей эффективности.

Одним из лучших в Литовской ССР, например, по праву считается Вильнюсский аэроклуб. Здесь сумели добиться больших успехов в подготовке молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах, по ее вовлечению в секции по авиационным видам спорта. С большой охотой идут сюда юноши и девушки, чтобы научиться прыгать с парашютом, овладеть основами спортивного самолетовождения. А кто возрастом поменьше — увле-

ченно занимаются авиационным и ракетным моделированием.

В настоящее время в аэроклубе занимаются более 500 членов оборонного Общества. Среди них — 17 мастеров спорта, 2 кандидата в мастера, 28 перворазрядников, 226 спортсменов 2 и 3 разрядов. Второй год подряд Вильнюсский аэроклуб занимает первое место по итогам социалистического соревнования в Прибалтийских республиках. Сто процентов курсантов-выпускников ежегодно успешно заканчивают курс обучения и идут в армию, имея воинскую специальность парашютиста.

Пятый год Вильнюсским аэроклубом руководит коммунист Прано Вилицкас — мастер спорта по самолетному и планерному спорту, заслуженный тренер Литвы. Прано Янович — энергичный руководитель коллектива, умелый методист. Известно, что одним из важных качеств руководителя должно быть умение устанавливать и постоянно поддерживать связь с молодежью, активно участвовать в ее воспитании. Именно такими качествами и владеет П. Вилицкас.

Вся политико-воспитательная и военно-патриотическая работа в клубе тщательно планируется с учетом дифференцированного подхода к каждой категории обучающихся. Для юношей, готовящихся к службе в Советских Вооруженных Силах, регулярно проводятся политические занятия. Ими руководят начальник клуба и его нештатный заместитель по политико-воспитательной работе. Систематически организуются политические формирования.

Темы политзанятий и политинформа-

ций обязательно увязываются с повседневными задачами клуба, иллюстрируются примерами из жизни призывной молодежи, обучающейся в аэроклубе.

Запомнились юношам политзанятия по теме «Защита Отечества — священный долг советского гражданина». Их проводил начальник клуба. Разъяснив курсантам сущность ленинского понятия «Отечество», П. Вилицкас много внимания уделил требованиям новой Конституции СССР, обязанностям граждан СССР по защите социалистической Родины. Особо выделил те статьи Основного Закона страны, которые требуют от советских людей непосредственного участия в деле укрепления оборонного могущества социалистического Отечества, рассказал о том, как служат в Воздушно-десантных войсках воспитанники аэроклуба. П. Вилицкас зачитал благодарственные письма от командования воинских частей, где служат воспитанники клуба, показал фотографии бывших призывников, а ныне отличников боевой и политической подготовки, снятых при развернутом боевом Знамени части.

В клубе имеется хорошо оборудованная ленинская комната. Совет ленинской комнаты спланировал свою работу так, чтобы все занимающиеся в клубе прослушали выступления агитаторов о содержании экспозиций и стендов, посвященных героическим подвигам воинов-авиаторов, в том числе воздушных десантников в годы Великой Отечественной войны и в настоящее время. На отдельных стендах вывешены боевые листки, стенгазета, рассказывающие об учебных буднях курсантов клуба.

## ВНОВЬ ПЕРВЫЕ

Каунасский авиаспортклуб ДОСААФ по итогам социалистического соревнования третий год подряд занял первое место среди авиаспортклубов страны. Ему в третий раз присуждено переходящее Красное знамя ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиационных работников. Наш корреспондент попросил начальника авиаспортклуба А. Ионушаса ответить на ряд вопросов, поделиться опытом своей работы.

— Александр Александрович, как клуб добивается высоких показателей, в чем вы видите главную причину успехов?

— Сознательная дисциплина, высокая взаимная требовательность, единство цели позволяют нам успешно решать сложные задачи.

В нашем клубе имеется хорошая материально-техническая база. В ее создании нам большую помощь оказал Центральный комитет ДОСААФ Литовской ССР. Бывший его председатель генерал-майор И. И. Жибурукс хорошо понимал нужды авиационных спортсменов, высоко ценил воспитательное значение авиационного спорта и во всем шел нам навстречу. В память о нем Каунасский авиаспортклуб носит его имя. Мы дорожим этим именем и стараемся ничем его не запятнать.

В настоящее время ЦК ДОСААФ республики и его председатель Рокас Матвеевич Жальнераускас проявляют постоянную заботу об авиационных клубах Литвы, и мы это чувствуем повседневно.

Клуб постоянно ощущает помощь городских партийных, советских и комсомольских органов. Например, когда встал вопрос о строительстве более современного ангара (второго), то с помощью Каунасского горкома ВЛКСМ был организован комсомольский строительный отряд из учащихся Каунасского технологического техникума. На стройку ежедневно выезжало более 40 человек. Таким образом был решен вопрос обеспечения строительства рабочей силой.

Ангар и инженерные коммуникации — водопровод, канализация, линии электропередачи — были построены за два года.

Ангар 48×60 м (3280 м<sup>2</sup>) имеет пристройки, где размещаются мастерские, гараж на 9 автомашин и складские помещения.

В итоге почти пятнадцатилетней напряженной работы мы на аэродроме соорудили: два ангара, в которых хранится вся материальная часть, включая и самолеты Ан-2, три кирпичных дома — под 80-местные общежития, обеспеченные хорошей мебелью и постельными принадлежностями, 19 коттеджей для постоянного состава, столовую, мастерские со всем необходимым оборудованием, складские помещения для хранения имущества, склад горюче-смазочных материалов, душевую, баню, спортивный городок.

Сейчас у нас, в основном, есть все для организации и проведения учебного процесса в соответствии с современными требованиями.

Мы летаем почти круглый год. Но наиболее интенсивно подготовка спортсменов ведется в летний период. Для этого у нас созданы хорошие условия. Летчики, авиатехники и обслуживающий персонал живут со своими семьями в отдельных домиках-коттеджах, где есть газовые плиты, холодильники. Наши работники не тратят времени на переезды, они нормально питаются, хорошо отдыхают, полностью соблюдают установленный режим. Все это в значительной мере помогает нам максимально использовать каждый летный день, способствует повышению безопасности полетов, обеспечивает наибольшую эффективность и качество работы.

Нормальные условия для труда и отдыха позволили сократить текучесть кадров до минимума. От нас люди не уходят. А стабильность кадров дала возможность добиться такого положения, что абсолютное большинство летчиков-инструкторов клуба имеет высокие профессиональные навыки. Все они мастера спорта, отлично знают свое дело. И это сыграло немалую роль в успешном выполнении годового задания, повышении качества подготовки спортсменов.

Несмотря на очень плохое лето, план 1978 года наш авиаспортклуб выполнил по всем показателям без летных и чрезвычайных происшествий. Повышая свое летное мастерство, каждый инструктор прошел на планере по маршрутам 2 тысячи километров, а спортсмены до 3 тысяч. Большинство из них освоили новые планеры ЛАН-9М и «Янтарь-стандарт». 8 наших планеристов выполнили нормы мастера спорта.

Успешно выступали представители клуба и на различных соревнованиях. Так, на первом командном чемпионате (2-я лига) приз ЦК ДОСААФ СССР за лучший результат среди команд ведомств, а также переходящий кубок журнала «Крылья Родины» завоевал коллектив Экспериментального завода спортивной авиации ЦК ДОСААФ Литовской ССР, к стати, набрав-

В подразделениях клуба частыми гостями бывают лекторы общества «Знание», особенно — И. Страйжис. Это он организовал чтение цикла лекций под общим названием «XXV съезд КПСС о миролюбивой внешней политике партии и советского государства и задачах по укреплению обороны СССР». Шесть лекций прочитал И. Страйжис. И одна лекция интересней, содержательней другой. С двумя лекциями выступил начальник аэроклуба.

Большую и серьезную военно-патриотическую работу проводят с курсантами клуба ветераны Великой Отечественной войны, непосредственные участники освобождения Литвы от фашистских захватчиков. В своих выступлениях на вечерах, в беседах с молодежью они рассказывают о героизме и мужестве советских людей, воинов армии, авиации и флота, отстоявших в жестокой борьбе с врагами свободу и независимость социалистической Родины.

Интересно прошла встреча клубных спортсменов с писателем, лауреатом Ленинской премии, бывшим воином-фронтовиком Э. Межелайтисом. Писатель читал на вечеру отрывки из своих произведений, поделился воспоминаниями о героизме воинов 16-й Литовской дивизии.

Регулярно проводятся с юношами и девушками экскурсии в Дом-музей Ф. Э. Дзержинского, в Музей революции, в Панерайский музей. Многие спортсмены клуба участвовали в агитавтопробегах по местам передвижения ленинской газеты «Искра» по территории Литвы, познакомились с деятельностью революционне-

ров-подпольщиков. Особой популярностью в республике пользуются авиационные спортивные праздники. Они проводятся ежегодно в дни недель Военно-Воздушного Флота страны. Тысячи жителей столицы Литвы, многих городов и деревень собираются на аэродром аэроклуба. Авиационные спортсмены ДОСААФ демонстрируют свое мастерство, выступая с показательными упражнениями по самолетному, планерному, парашютному и другим видам военно-технического спорта, делятся опытом достижения высоких спортивных результатов.

Все большей популярностью у подростков, в том числе у курсантов аэроклуба, пользуются кинофестивали военно-патриотических фильмов. Перед началом показа фильма активисты ДОСААФ рассказывают о событиях, на основе которых был создан кинофильм, обращают внимание юношей и девушек на наиболее яркие и впечатляющие кадры. Выступают участники гражданской и Великой Отечественной войны, офицеры-политработники гарнизона, Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда. С успехом, например, прошел кинофестиваль военно-патриотических фильмов под названием «Солдаты Октября». Молодежи были показаны киноленты «Чапаев», «Александр Пархоменко», «Тревожная молодость», «Красная площадь».

Большую помощь в организации военно-патриотических мероприятий в аэроклубе оказывают спортсмены-летчики В. Светикайте, П. Шальтянис, В. Милтакис, а в работе с парашютистами клуба многое делают спортсмены А. Груздис и Э. Кремзер. Все они коммунисты и показывают пример участия во многих клубных делах. В дни месячника оборонно-массовой работы, посвященного 61-й годовщине Советской Армии и Военно-

Морского Флота, под их руководством курсанты и спортсмены клуба провели ряд интересных спортивных мероприятий. Только в соревнованиях по программе VII летней Спартакиады приняло участие до 4000 членов ДОСААФ. Самый многочисленный отряд спортсменов клуба — это авиамоделисты. На общественных началах со школьниками — членами секции авиамodelистов ведет занятия коммунист Клятченко. Он обучает ребят строить модели, привлекает им высокие чувства гражданского долга, приучает к дисциплине и организованности.

Заслуженной славе лучшего клуба республики во многом способствует участие его руководителей, спортсменов и инструкторов в местной печати, в телепередачах. Немало мероприятий военно-патриотического характера видели телезрители в ходе спортивных передач. Нередко в газетах помещаются статьи преподавателей, известных спортсменов клуба об опыте подготовки новой спортивной смены, о формах и методах воспитательной работы.

Творческие усилия руководителей и преподавателей клуба, тренеров и спортсменов дают свои положительные плоды. Коллектив на подъеме. Достигнутые успехи служат трамплином для новых свершений и дальнейшего совершенствования всей спортивной, учебной и воспитательной работы.

— Главной задачей мы считаем, как всегда — дальнейшее развертывание воспитательной и военно-патриотической работы с молодежью, — говорит начальник аэроклуба Прано Виницкас. — Именно в этом мы видим свой первейший служебный и партийный долг.

Пожелаем вильнюсским товарищам новых успехов и удач.

Ф. ГЕОРГИЕВ

ший наибольшую сумму очков среди всех команд. В неофициальном личном зачете победили спортсмены этой команды Янина Паплаускайте и Эдуардас Ласаускас.

— Почему планеристы клуба отстаивали спортивную честь завода?

— С Экспериментальным заводом у нас крепкая дружба. Мы соседи, и это соседство приносит взаимную пользу. Когда предприятие вошло в строй, наши лучшие спортсмены-планеристы стали на нем работать летчиками-испытателями. Они и сейчас тренируются в клубе. Теперь среди членов клуба много заводских рабочих и инженеров. Лучшие из них выступают на различных соревнованиях.

— Какую работу в клубе ведут общественники?

— В успешном выполнении плановых заданий немалая заслуга общественности. Ближайший наш помощник — совет авиаспортивного клуба. Возглавляет его уже пять лет преподаватель Каунасского политехнического института Римвидас Гярве. Он летает давно, мастер спорта, хороший организатор, пользуется заслуженным авторитетом у спортсменов и работников клуба.

Неоценима помощь общественных летчиков-буксировщиков, их у нас шесть. Все они воспитанники клуба. Методическую подготовку имеют такую же, как и штатные инструкторы. Мы их знаем, доверяем им, и они оправдывают наше доверие. Среди них мастера спорта Балис Сарулис — главный инженер учебного хозяйства Литовской сельскохозяйственной академии, Владас Друпас — начальник механизированной передвижной колонны.

— Как в клубе организовано социалистическое соревнование?

— Партийная, профсоюзная и комсомольская организации возглавили соревнование, сделали его гласным, наглядным. Итоги мы подводим ежемесячно на общем собрании, результаты вывешиваются на специальном стенде, помещаются в стенгазете и боевых листках. Ударники коммунистического труда занесены на Доску почета. Их много у нас. Но я хочу особо отметить победителей социалистического соревнования 1978 года — командира планерного звена И. Быкова и авиатехника самолета «Вильга-35А» И. Валавичуса. Оба они показывают образцы в труде, отличные специалисты своего дела, воспитатели молодежи.

Социалистическое соревнование позволило нам добиться четкого ритма и организованности во всех делах, еще больше укрепить трудовую дисциплину. Надо сказать, что само понятие трудовой дисциплины в коллективе расширилось, стало более емким. Сегодня оно означает уже не просто и не только выполнение требований внутреннего распорядка, но и рачительное, подлинно хозяйское отношение к работе, активное личное участие каждого в коллективной борьбе за план и выполнение обязательств.

Каунассский авиаспортивный клуб стал базой, на которой вот уже пять лет проводятся различные учебно-методические сборы, организуются всесоюзные и республиканские соревнования. Например, в минувшем году, в апреле проходил летно-методический сбор командиров планерных звеньев авиаспортивных клубов, на котором они переучивались на планерах ЛАК-9М и «Янтарь-стандарт». В мае у нас осваивали полеты на самолете «Вильга-35А», планерах «Л-13» и «Кобра-15» инструкторы-планеристы Ленинградского и Новосибирского авиатехспортивных клубов. Всего за 1978 год на базе клуба проведено 6 сборов и состоялось 6 соревнований планеристов и парашютистов.

— Ваши планы на 1979 год?

— Конечно, основная наша задача — успешно выполнить задание по подготовке спортсменов. В 1978 году Каунассский клуб переведен в первый разряд. Теперь мы будем готовить наравне с планеристами и парашютистов высокой квалификации. Опыта в этом деле, правда, пока маловато, но я думаю, что в ближайшие годы спортсмены клуба смогут вступить в борьбу на равных с лучшими мастерами парашютного спорта.

Многое предстоит сделать и для того, чтобы хорошо подготовиться и провести финальные старты VII Спартакиады. На нашем аэродроме состоится мужской чемпионат по планерному спорту. Подготовительную работу мы уже начали. Коллектив клуба делает все, чтобы финальные старты превратить в подлинный праздник авиационного спорта.

Нашему скромному труду дана высокая оценка. Переходящее Красное знамя ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников, которым награжден клуб, ко многому обязывает. Коллектив спортивного клуба мобилизует все силы для того, чтобы в год финальных стартов VII Спартакиады добиться еще лучших результатов в работе.

Беседу вел А. ВИНУКОВ

Каунас



Это сейчас, когда время отодвинуло и сгладило «мелочи», когда в жизни одолела большие трудности, кажется, не такой и тяжелой была нагрузка тех первых лет. Три дня в неделю по вечерам занятия в институте, а три дня — после работы на аэродром, до которого два часа добираться. Вот уж «навстречала» белых ночей, возвращаясь домой после полуночи.

Севириков Василий Федорович... Точно вчера назвала — не позабыла. Как тогда слушали они этого бывшего военного летчика, определяли по орденским планкам ордена и медали! Он рассказывал о небе так, что скорее хотелось

на. Вернулась к прошлому, когда в салоне другого самолета, идущего на Адлер, улеглась предполетная суета, откинулись спинки кресел.

Перевод из Горьковского в Алма-Атинский авиаспортклуб — это в шестьдесят первом, сразу после выхода замуж. Гена тогда в ГВФ работал на вертолетах. Мысли путались. Закрывает глаза. Как же это? Погиб. Четыре года всего вместе. Погиб при исполнении служебных обязанностей. Ленке тогда четырех еще не было. Погиб... Не вспомнить, но, кажется, сразу решила пойти в гражданскую авиацию, где был он. Опять маленький «як», потом «аннуш-

# ТАМ, ЗА ГОРИЗОНТОМ

До ее последнего в уходящем году вылета оставалось три часа. Тамара Григорьевна Павленко вышла на пустынную алма-атинскую улицу, дождалась автобуса-экспресса и точно определила, что за два часа до вылета будет в аэропорту. Нормально. Еще один летный день открывался этим первым рейсом на Москву. А дальше рейс на Адлер, только она уже не второй пилот Ил-62, а пассажир. Другая непривычная обстановка, другая видимость земли через иллюминатор, а не фронтальный разворот пилотской кабины.

Вспомнился вчерашний вечер, когда неожиданно позвонил замполит Абу Смагулович Смагулов и сказал, что намеревается в гости вместе с журналистом из Москвы. Обычно отнекивалась, а тут под настроение весело: «Что же, приезжайте». Думала коротенько рассказать о рекордном перелете София—Владивосток на Ил-62 в октябре 1977 года, а пришлось вспомнить всю жизнь. О чем рассказывала, все ли так?

● **ЛЕНИНГРАД.** Охта. В школе, когда с девочками думали, а что дальше, говорила — буду летчиком. Говорила о мечте, не зная, как подступиться, где искать эту первую ступеньку в небо. А определилась реально совсем другая дорога — лаборантка Охтинского химического комбината, студентка института, учащаяся по профилю, так вырисовывалась дальнейшая «химическая» направленность жизни. Но, видимо, не такими уже легковесными, школьно-девичьи были разговоры о небе, если, увидев на Фонтанке, рядом с цирком, объявление о наборе в парашютную секцию городского авиаспортклуба, сразу решила: пойду. Позанималась месяц, обвыкла, а когда впервые увидела планер, поняла: туда.

оторваться от земли, увидеть с высоты, что там, за горизонтом. И хотя самолетного звена в клубе не было, а полеты на планере ограничивались пятидесятиметровой высотой, все ждали, когда же земля отпустит их.

Всего три часа пятьдесят семь минут налетала на планере за два года, а вот помнятся они как самые дорогие, самые счастливые часы. Да, тогда почувствовала небо и, когда Василий Федорович сказал, что есть два места в Центральной планерно-вертолетной школе ДОСААФ, согласилась немедленно, быстро рассчиталась на работе, бросила институт и уехала в Калугу.

С каким удовольствием летала в Калуге на «Бланике», «яке». Вспомнился случай, когда опоздала из увольнения. Улыбнулась, а тогда не до смеха было, когда лишилась трех очередных. Далеко Калуга от Алма-Аты, далеко пятьдесят девятый год от семьдесят восьмого, а помнит то далекое седьмое сентября. Зачетные полеты на Як-12 и на «Бланике». В оценочном листе все пятерки. Взлет, заход на «Т», построение маршрута, развороты, посадка — все отлично. Общий балл по окончании школы 4,8. Сложная, под стать названию, должность инструктор-летчик-планерист. С нее началась работа в Горьковском областном аэроклубе. Ребята, девчонки. Время, когда много желаний и еще мало умения. Порой хотелось разозлиться на них, но вспоминала, как начала сама, как терпелив был первый инструктор Василий Федорович Севириков и «остывала», еще и еще раз объясняла, показывала. Много летала сама.

...Автобус остановился у аэровокзала. Привычно, без суеты прошла в маленький домик. Поздоровалась с командиром и экипажем. Потом взлет, на вираже бросила взгляд на снежные шапки гор, и началась работа, будничная лет-

ка, «Морава». Трудно, ой, как трудно было бороться с памятью, но боролась настойчиво. Нет не забыть хотела, а не дать согнуть себя. И не дала. А каково было маме, когда в сорок третьем на отца пришла «похоронка». Выдюжила, меня подняла. Так и я должна — Ленку. Теперь считай — подняла. Самостоятельная. Уж и секретники имеет. Почему-то думая, что дочь взрослая стала, вспомнила, что та капитан школьной баскетбольной команды.

Вдруг заволновалась сама, вспомнила, что не рассказала о том случае, единственном за всю жизнь, но должна была вспомнить. Нет, нет скрывать не хотелось, просто не пришло на ум. Как же это было? Рулили. Она командир Ил-18, а рядом пилот-инструктор Белошапка Анатолий Семенович. Да не обеспечила взаимодействие экипажа, задела другую машину. Правильно выговор записали. Мало еще. Я же командир.

## ОТСТУПЛЕНИЕ ПЕРВОЕ

Заслуженный пилот СССР Виктор Николаевич Михайлов расскажет потом: «Летает Тамара Павленко отлично, на редкость чистая техника пилотирования. Это все говорят, кто летал с ней. Помню партийное бюро, где разбирали столкновение. Некоторые все кивали, инструктор, мол, был рядом, его и вина основная. Может, щадили Тамару как мужчины.

Выступил я резко, может, слишком, но выдал сполна. Она командир — ей и отвечать. Другая бы отмолчаться могла или покаяться. А она встала тогда и так это по-мужски все на себя взяла. При чем тут, говорит, Анатолий Семенович, я командир, с меня и спрос.

Я всегда уважал Тамару за настойчивость, аккуратность, мастерство летное, а после того заседания бюро еще боль-

ше уважать стал. И еще хочу сказать, что душа у нее нараспашку, людям доверяет безо всякого. Деньги, знаю, давала взаймы, и немалые, без всяких расписок, свидетелей. И еще: приходилось мне видеть жейщин-пилотов. Некоторые грубеют, теряют женскую мягкость. Тамара сохранила. Молодец.

...Все-таки странно быть пилоту в роли пассажира. Посмотрела в иллюминатор, профессионально определила высоту, устроилась поудобнее. Подумала: всего два часа полета — непривычно мало. Когда командировалась на Ил-18, восемь с половиной часов от Алма-Аты до Москвы, теперь на Ил-62 три с половиной, а здесь всего два... Да, от Софии до Владивостока тогда, в рекордном шли тринадцать часов с минутой.

Неожиданно все случилось. В Москву вызвали, сказали, что будем готовиться к рекордным полетам на Ил-62М. Переучивались на новую машину всего месяца. Потом был приказ начальника ГосНИИ гражданской авиации, где говорилось, что «пилоты Вертипрахова И. Ф., Мартова Г. Н., Павленко Т. Г., Смагина Г. О., штурман Козырь Г. А., бортрадист Костыркина Г. А. прошли теоретическую подготовку и закончили летную подготовку и ввод в строй для выполнения рекордных полетов».

Первым был скоростной полет Москва — Симферополь — Свердловск — Москва. 16 сентября 1977 года из аэропорта Шереметьево самолет Ил-62М № 86703 взял старт, и, набрав высоту девять тысяч метров, прошел над точкой старта, где был зафиксирован спортивными комиссарами Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Цветы, поздравления, волнение больше, чем в полете. Побиты рекорд скорости и дальности. Тогда экипаж показал среднюю — 953 километра в час на замкнутом маршруте в 5019 километров.

## ОТСТУПЛЕНИЕ ВТОРОЕ

«Известия» 23 октября писали: «Субботним днем 22 октября центральная диспетчерская служба Аэрофлота, как обычно, следила за движением в воздушном пространстве планеты трех десятков лайнеров Ил-62. К этой небесной эскадре в 15.06 по московскому времени присоединился еще один воздушный корабль — из аэропорта София стартовал Ил-62М, пилотируемый женским экипажем».

Затем регулярно из так называемых «точек обязательных докладов» стали поступать сообщения с борта лайнера: «16.40 — Идем в минской воздушной зоне. 20.03 — На высоте 11 тысяч метров со скоростью 830 км/ч пересекаем полуостров Ямал. 23.30 — Высота 11 800 метров, горючего имеем на 5 с половиной летных часов, взяли курс на Магадан».

Один из опытейших воздушных диспетчеров, дежуривших этой ночью в Москве, удовлетворенно отметил: «Молодцы девчата, выбрались из глухого угла — теперь осталась финишная прямая!» Он имел в виду полет над Охотским морем и далее к Владивостоку.

...Машина пошла на снижение. Скоро Адлер. Под крылом мелкие, как будто застывшие, барашки морских волн. Одна за другой поднимаются спинки кресел. Вспомнила, как необычно выглядел «кил», что стартовал тогда из Софии.

Пустые салоны. Оставлены только первые пять кресел для отдыха экипажа. Самолет внутри чем-то напоминает тоннель. А как все волновались. В запечатанных конвертах привезли два маршрута и только перед самым вылетом из Москвы сообщили, по какому лететь. Тогда с девчатами договорились, что за полчаса закроемся от журналистов, отгоним трап. Так и сделали, а тут передают, что очень просится на борт (ну на минутку!) болгарская четырнадцатилетняя девочка. Она почти сутки добиралась. Ну как отказать? Смешная такая, маленькая, а настойчивая. Особенно заинтересовала ее бортинженер Галя Смагина. Вопросы, вопросы. Ну, наконец, одни. Покосились на коробки, которые вручили болгарские друзья: «Вскроете только во Владивостоке». А впереди тринадцать часов летной работы, девять часовых поясов предстоит пересечь. Помнится, этим и объясняла журналисту, почему летит усиленный экипаж — три пилота. Впрочем, ничего необычного. Такая практика принята для трансатлантических рейсов советских воздушных кораблей.

Человеческая память имеет свойство не удерживать воспоминаний о преходящих трудностях, мелких обидах и болях, оставляя в себе лишь самые-самые из ряда вон выходящие. И сейчас Тамара Григорьевна не могла вспомнить, как, почему и когда было особенно тяжело в том полете, и, только вводя «исходные данные» — тринадцать часов полета, большая часть которого по Заполярью, вдоль побережья Ледовитого океана, постоянное поддержание оптимального режима, восстанавливала картину, предполагала степень напряжения.

Зато память сохранила радиограмму, которой друзья-авиаторы поздравляли командира корабля Ираиду Вертипрахову с днем рождения, улыбки и поздравления девчат. На Енисее в этот час начинался новый день. Порывались вскрыть болгарские подарки — две картонные коробки, но решили выполнить наказ и дожидаться посадки.

Они приземлились, когда во Владивостоке был полдень. Конечно, радость, конечно, поздравления и глубокая усталость, как у спортсмена, отдавшего все для победы и пересекшего финишную черту. Вскрыли коробки, и на столе зааели болгарские розы, заискрилась бутылка уникального вина. Перелет закончен. Машина пролетела 10 074 километра за 13 часов 01 минуту. Обычная рейсовая машина с бортовым номером 86 454.

## ОТСТУПЛЕНИЕ ТРЕТЬЕ

После полета инструктор, готовивший женский экипаж к полету, летчик-испытатель ГосНИИ гражданской авиации В. Козлов скажет: «Серия рекордных полетов потребовала от женского экипажа умения ювелирно точно управлять большой сложной машиной на предельных режимах работы. Это большое мастерство, и очень радостно, что наши летчицы овладели им в короткий срок и в полной мере».

Рекордные полеты стали лучшей проверкой научных и летных рекомендаций, которые теперь войдут в практику Аэрофлота».

...«Наш самолет произвел посадку в аэропорту курорта Сочи». Высокая,

строинная женщина спустилась по трапу, улыбнулась каким-то своим мыслям и затерялась в толпе. У пилота Павленко начался очередной отпуск.

● **ЕЩЕ** и еще раз листаю свой журнальный блокнот, пытаюсь восстановить по коротким, одному мне понятным пометкам разговоры, интонации и лица тех людей, с кем довелось встречаться в Алма-Атинском авиаподразделении. Пытаюсь сделать это, чтобы глубже понять пилота Павленко.

Анкет, служебных характеристик не любят за сухость и безликость. А так ли это? Они, если вдуматься, как и сухие цифры статистических отчетов, порой говорят ярче и больше, чем иные красивые фразы. Это как читать.

«Любит...» Кто назовет это слово казенным, кто скажет, что оно «то самое», предназначенное для служебных характеристик? Но напишут же в характеристиках Павленко «летное дело любит» командир звена Горьковского областного аэроклуба Рысин в шестьдесят первом году, начальник Алма-Атинского авиаспортивного клуба Шаньгин — в шестьдесят пятом, командир корабля Ил-18 Голубицкий — в семьдесят четвертом, командир авиаотряда Душимов — в семьдесят седьмом. Последний добавит: «Достоин включения в летный экипаж Ил-62 для рекордных полетов».

Никто не учил этих людей вписывать в официальные документы это, пожалуй, самое неказенное слово. А они вписали. Не могли не вписать, не могли заменить другим. Сама сущность того, что делает и как летает Павленко, сделали это слово единственно здесь верным. И чем больше в полете творчества, тем больше она его любит. Не случайно самые светлые воспоминания связаны у нее с парением на «Бланике», когда невольно тянет узнать, а что там за горизонтом. Пусть эта воображаемая линия всегда уходит от тебя, но она и остается, как остается и этот вопрос, заключающий в себе желание двигаться вперед, узнавать и узнавать.

Еще одна строчка в блокноте: «на редкость мягкая техника пилотирования». Три пилота, с которыми в разное время летала Павленко, независимо друг от друга сказали эти слова. Командир Ил-18, председатель совета наставников Витольд Петрович Дживага при этом добавил: «Тамара настойчивая, упрямая и в то же время мягкая, женственная. Когда летал с ней командиром, не задумываясь, давал посадки». Примерно те же слова повторили заслуженные пилоты СССР Виктор Николаевич Михайлов и Василий Иосифович Молибога.

Если бы я не знал в тот вечер, что сижу в гостях у пилота, то, наверное, по хлопотливости, доброте улыбки причислил бы хозяйку к педагогам или врачам-педиатрам, короче говоря, к тем людям, чья жизнь связана с детьми. Но я знал, что завтра в пять часов утра займет эта женщина место второго пилота и тяжелая машина возьмет курс на столицу нашей страны. Начнется трудная работа, а в голове нет-нет да и мелькнет по-женски беспокойная думка о дочке, о маме (как они там?), о доме, что остался за горизонтом.

А. ТУРБАНОВ

Алма-Ата—Москва

# ОГОНЬ НА СЕБЯ

В сорок втором году, после гибели мужа, летчика-истребителя, Тамара пошла на фронт. Бывший инструктор аэроклуба, она вначале была военным шофером, возила на передовую снаряды. Затем служила в эскадрилье связи, летала на самолете У-2. Потом в полку легких ночных бомбардировщиков. И, наконец, в полку штурмовиков. Их было так мало, женщин, летающих на самолете Ил-2. Тамара была одна на всю воздушную армию. Дело было нелегким, опасным, требовало ума, отваги, большой силы воли. Подтверждение тому — эпизод из боевой жизни Героя Советского Союза Тамары Федоровны Константиновой.

Осень сорок четвертого года. Идет новая наступательная операция. Наши войска наносили удар в направлении Риги.

Крутят, вихрят военные будни. Полк летает с утра и до вечера. Наносит удары по аэродромам, железнодорожным узлам, мостам, переправам, по

авто- и мотоколоннам. Поддерживает пехоту: громит живую силу и технику вражеских войск, подавляет огонь артиллерии, разрушает оборонительные сооружения — все, что мешает движению нашей пехоты вперед. Поддержка пехоты — главная задача штурмовиков.

Полеты. Полеты. Полеты. Грохот мотора, рокот пушек и дробный стук пулеметов, режущий ухо скрежет летающих с балок «эрэсов» настолько привычны, что, кажется, с ними Тамара родилась и даже век прожила. Но жизнь есть жизнь. И не так далеко отсюда город Калинин, дом, где мать и сестренка Августа, а с ними и Верочка, дочка. Как они там? Из дома пишут, что все у них хорошо, все, дескать, благополучно. А Тамара, читая между строк, все видит иначе, так как и есть на самом деле, как сердце подсказывает: трудно в разбитом, разграбленном врагом городе. С отоплением трудно, с одеждой, питанием. Засыпает Тамара с думой о доме, просыпается с думой о работе. Иногда прямо с рассвета, иногда немного попозже вновь поднимается в небо, везет на фронт свои бомбы, «эрэсы», боевые комплекты пушек — все для поддержки пехоты.

А сегодня Тамара летит на разведку. В этом полете ей надо детально обследовать один из объектов, по которому будет действовать полк. Надо посмотреть, как расположены в нем части противника, его техника и оружие, а главное — выяснить, как его охраняют зенитки, много ли их, как они рассредоточены.

Опасное дело разведка, особенно, если надо разведать зенитные средства противника, причем визуально, без съемки. Здесь уже не схитришь, с тыла на цель не зайдешь, не замаскируешься. Здесь надо идти открыто, демонстративно, больше того, вызывать огонь на себя...

Под крыло уходят лесные массивы, поля, дороги. Уже позади линия фронта. Переднюю полусферу Тамара охраняет сама: на случай встречи с истребителями противника у нее четыре мощные пушки. Заднюю полусферу защищает воздушный стрелок Муксеева, ее надежный товарищ. Но что она может сделать против зениток?

Замаскированные зенитные точки

обнаружить не просто, и когда самолет проходит над пунктом случайно, противник обычно молчит, огонь не ведет. Но когда он пришел к этому пункту с целью разведки, противник делает все, чтобы он не вернулся обратно, использует для этого все огневые средства.

Тамара вышла на цель... Потом, когда она добралась до полка, оставив где-то свой самолет, доклад ее был коротким, но точным: «Противник открыл ураганный огонь». Действительно, огонь был на редкость плотным. Всюду, куда бы Тамара ни бросала свой самолет, перед глазами мелькали молнии трасс, клубились черные шапки разрывов. Казалось, сам воздух наполнился гулом, треском и звоном.

Тамара долго металась в этом чернобагровом аду. Хотелось бросить машину в пикирование, прижаться к земле, скрыться на фоне лесного массива, но она не могла этого сделать, не имела права. Ей надо было заметить, откуда били фашисты, где располагались орудия, зенитные пулеметы. Мало того, по мере возможности часть из них она должна была уничтожить, подавить их огнем своего оружия.

Непрерывно маневрируя, уклоняясь от огненных трасс, она отыскивала ведущие стрельбу орудия, направляла на них свой самолет, посылала смертоносный груз. Изредка напоминала стрелку Муксеевой: «Следи, Шура, за воздухом»... Напоминала не потому, что стрелок может об этом забыть, а чтобы среди непрерывного гула разрывов снарядов услышать звонкий девичий голос: «Слежу, командир!». Голос боевой подруги, живой человеческий голос успокаивал, вселял уверенность, придавал силы. Быстро, навскидку прицеливаясь, Тамара бросала бомбы, посылала к земле «эрэсы», поливала врага пушечно-пулеметным огнем.

☆☆☆

Хлестко, гулко, оглушающе полькнул нестерпимо яркий огненный взрыв рядом с машиной, осколками ударил по крыльям и фюзеляжу, мелким крошечным бронестекла осыпался на голову, плечи и руки. Тугая волна жаркого воздуха пахнула в кабину, опалила лицо. Откуда-то, как под давлением, брызнуло масло — горячее, терпкое. Сразу стало трудно дышать. Сильным движением ног и руки Тамара вырвала машину из крена, мельком посмотрела на компас, определила: линия фронта впереди и немного правее. Прикинула время полета. Оно было не очень большим, и это слегка успокоило, вселило надежду дойти, дотянуть до своей территории. А там не страшно, там своя земля, свои люди, можно и приземлиться, можно выпрыгнуть с парашютом, все будет зависеть от обстоятельств.

«Нет, не дойдем, не дотянем...» Содрогаюсь от нового, не менее сильного всплеска снаряда, самолет заскрипел, опять пошел на крыло. И Тамара опять упредила его попытку упасть, опять помогла ему выправиться, встать в горизонт, пойти по прямой, ведущей к линии фронта, к спасению.

«Не дойдем»... Липкий, тягучий страх ползет по спине, сжимает нервы в комок. «А может...» И Тамара с надеж-



Т. Ф. Константинова среди молодежи.

дой глядит на приборы. Надежда сменяется отчаянием: стрелка температуры масла подходит к красной черте, скоро начнутся перебои в работе мотора. Потом он встанет совсем, заклинит, сгорит, как говорят летчики, и экипажу останется только одно — прыгать или садиться вынужденно. И не там, где удобнее, а где придется, где застанет момент отказа мотора. На лес, болото, окопы. Возможно, на чужие окопы. Что еще хуже, страшнее?

Немного прибрав обороты мотора, Тамара идет со снижением. С небольшим, почти незаметным. Чтобы меньше терять высоты и в то же время уменьшить нагрузку на двигатель. Чтобы он подольше пожил, подольше продлил полет. «Шура, смотри за воздухом». Самое страшное, если в эти, последние минуты жизни мотора налетят истребители. Тогда уже все, тогда никакой надежды, и — простите, товарищи. Подбитый, обреченный штурмовик для фашистов легкая добыча.

«Надо доложить о результатах разведки», — решает Тамара. Оказавшись в беде, она не забыла самого главного: сообщить данные разведки, доложить, как защищен объект, какова плотность огня зениток, где они расположены.

Летчица жмет на кнопку радиосвязи, торопливо передает самое нужное, необходимое, понятное там, на земле, за линией фронта. Ответной квитанции «Вас понял» не ждет — зачем терять дорогие секунды? — только передает, только докладывает, информирует. Раз, второй, третий. Лишь бы услышали, лишь бы приняли, поняли.

☆☆☆

Мотор встал неожиданно, хотя она и ждала эту беду ежесекундно. Так же неожиданно вспомнилось старое доброе время — довоенное. Аэроклуб. Страничка из КУЛПа — Курса летной подготовки. Параграф на этой страничке. Пояснение: если в воздухе начал перегреваться мотор, летчик обязан прервать полет: или возвратиться на аэродром, или сесть на подходящий для посадки луг или поле. Главное — спасти мотор.

Теперь это не главное, горестно думает Тамара. Тысячи машин остались на поле сражений. Жалко, но что поделаешь, война. Жизнь человека на волоске, а жизнь машины... Все, что сейчас от нее требуется, — донести экипаж до линии фронта. Тамара глядит вперед. Под крыло уходят дороги, сгоревшие деревеньки, поля, изрытые снарядами. Прозмеилась речушка. Мелькают окопы. Чьи? Наши уже или еще фашистские?..

Чем ниже летит самолет, тем быстрее бежит земля. Уже не бежит, а летит. Под крыло уносятся балки, лощины, черные проплешины от пожаров. Снова окопы, хода сообщений. Чьи? Разберись попробуй. Земля бросается под самолет.

— Шура! Садимся, держись!..

Стрелок Мукасеева опытный воин, но предупредить все равно надо. Ее внимание приковано не к земле, а к воздуху, к задней полусфере, откуда, обычно, и появляются фашистские истребители. Стрелок и сидит не по ходу маши-

ны, а против хода. Землю, как ее видит летчик, стрелок, можно сказать, и не видит. И в момент приземления он должен за что-то держаться. Иначе можно удариться — в кабине есть обо что — особенно при такой вот посадке, без шасси, когда самолет приземляется не на колеса, а на живот, когда он не бежит, постепенно теряя скорость, а ползет и сила инерции неудержимо тянет вперед как стрелка, так и летчика.

— Держусь! — кричит Мукасеева.

Самолет приземлился, пополз, роя землю винтом, радиатором, зацепился за что-то крылом, скрежеща, развернулся, затих. Прохладный ветер обдувает лицо, проникает под комбинезон, холодит разгоряченное тело. Тамара настороженно молчит, чутко прислушиваясь к тишине, к обстановке. В тишину врываются звуки выстрелов. Стреляют недалеке, слева и справа.

Но почему стреляют? И кто стреляет? Скорее всего потому, что это фашисты. Ясно, свои бы стрелять не стали. А почему стреляют слева и справа? Потому что обходят, окружают. Пройдут минуты, и выстрелы будут со всех сторон. И гитлеровцы предложат сдаваться. Издали будут кричать: «Русс, стафайсь!» А подойти побоятся, знают: в задней кабине «ила» есть пулемет.

Что делать? Бежать? Но куда: назад или вперед?

— Плохи наши дела, Шура, — говорит Константинова. — Что делать будем?

— Что скажете, командир, то и будем.

Всегда она так: «Что скажете»... Даже в такую минуту. Даже не зная, что может Тамара сказать, какое принять решение. «Ты настоящий солдат, Мукасеева, настоящий товарищ», — думает летчица о своем воздушном стрелке, и невольно — об их отношениях, об их необычной дружбе.

А дружба у них действительно необычная. Тамара — взрослая женщина, мать, зрелый воздушный боец, Шура — девчонка. И внешне выглядит так же: неприметная, маленькая. Тамара — командир, Шура — подчиненная. Как и положено солдату, она добросовестно выполняет все распоряжения своего командира и в то же время любит Тамару любовью младшей сестры, во всем старается ей подражать, ухаживает за ней, но не навязчиво, не назойливо, по-женски тактично, тонко. Тамара не остается в долгу, заботится о Шуре, оберегает ее.

Боевая их дружба и началась необычно. До прихода Тамары в полк Шура была мотористом, помогала механику готовить машину к полету, ремонтировать и считала, что лучше чем она выполняет свой долг перед Родиной уже не выполнить. И вдруг в полку появляется женщина-летчик, молчаливая, с серыми спокойными глазами, нередко то скливыми, грустными.

— Кто она? Откуда? — заинтересовалась Шура.

— С учебы, — сказали ей, — с У-2 переучилась на «ил», решила на нем воевать, мстить за погибшего мужа.

Шура слышала о женских полках, о летчицах, воевавших на истребителях, бомбардировщиках, на самолетах У-2, которых называют легкими ночными бомбардировщиками, но чтобы женщина летала на бронированном «иле», на «летающем танке», как его подчас

называют, такого она еще не слышала.

— Как же ей удалось? — удивилась Шура.

— Добилась...

И это «добилась» заставило Шуру поинтересоваться взглядом на свою службу, на жизнь.

☆☆☆

Как-то, отдыхая после полета, Тамара задумалась. Впереди, недалеке от кустов, стоял ее самолет, за ним простиралось летное поле, сливалось вдаль с горизонтом, и оттуда плыли редкие белые облачки. «С востока идут...» В этот момент ее и увидела Шура. Чутким девичьим сердцем поняла, как нелегко ей, этой высокой красивой женщине. Спросила участливо:

— Тяжело вам, товарищ командир?

— Тяжело, — просто сказала Тамара, тронутая и душевностью девушки и необычным сочетанием слов — воинского «товарищ командир», и чисто женского, сердечного «тяжело вам»?

— И мне тоже, — призналась Шура, — брат у меня на фронте погиб, минером был, вместо него я и в армию попросилась, стала готовить машины к полету.

Она помолчала, подумала и вдруг попросила:

— Возьмите меня в свой экипаж, воздушным стрелком, — и заверила: — не беспокойтесь, я способная, научусь быстро. Очень прошу.

Тамара улыбнулась, вспомнив, как просила она генерала, командира учебно-тренировочного полка, чтобы он помог ей освоить Ил-2, убеждала, что она справится с этой машиной, что она сильная, что она привычна к труду и невзгодам...

— Я не против, — сказала Тамара Шуре, — но согласится ли командир, мотористов и так в полку не хватает.

— Согласится, если попросите вы, — улыбнулась Шура, — мотористке он откажет, а летчице — нет.

Так они оказались в одном экипаже, стали вместе летать, воевать, вместе оказались и в этом полете, и в этой, свалившейся на обеих, беде.

— Что скажете, командир, то и будем делать, — повторяет Шура.

— Скажу только одно, — отвечает Тамара, — живыми фашисты нас не возьмут.

Оказалось, что приземлились они не на вражеской территории, а на нейтральной, ничейной. Самолет, совершивший посадку, был виден и нашим воинам и врагу. Поэтому и началась перестрелка.

Обстановка вскоре прояснилась. Приподнявшись в кабине, Тамара увидела ползущих, пробирающихся от воронки к воронке, людей. Это были наши солдаты. Тамара узнала их по цвету одежды, а через минуту-другую и по выражению лиц. Авиаторов, особенно штурмовиков, пехотинцы считали кровными братьями.

Остается только добавить, что доклад Тамары по радио был принят командным пунктом полка и вылет группы штурмовиков состоялся. Летчики, идя на задание, знали, как их встретит противник, заранее приняли меры, позволившие им подавить зенитные средства, успешно выполнить боевую задачу.

Н. ШТУЧКИН

# НАМ ДОРОГИ ЭТИ ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ...

**Н**а заводе хорошо знают эту строгую, всегда подтянутую женщину. И не удивительно. Клавдия Алексеевна Илюшина работает здесь почти четверть века. Знающий инженер, с большим опытом, долгие годы руководила участком. Как пропагандист часто выступает перед рабочими, перед молодежью.

У Клавдии Алексеевны взрослый сын, подрастает внук Андрюша — ему скоро в школу. И наверно, он часто просит свою бабушку: «Расскажи, как ты была на войне!»

Клавдия Алексеевна Илюшина, а для меня — пусть по лицу пробегут морщинки, седина ляжет серебром — для меня просто Клава, человек, с которым вместе прожиты незабываемые годы нашей отчаянно прекрасной, суровой и неповторимой юности...

Подполковник Илюшина! Клавдия Алексеевна! Клава, вспомни, как мы были на фронте, как работала ты со своими младшими по опыту и по званию девочками, чтобы мы — летный состав полка — могли снова и снова подниматься в грозное ночное небо и бить фашистского зверя.

Так получается, что, когда пишут об авиации, на первом плане всегда летчики, штурманы — герои воздушных сражений. Когда вспоминаем ратный труд летчик, штурманов полка, вновь и вновь удивляемся силе и мужеству девушек, делавших по 8-10 и больше вылетов за ночь. И гораздо реже вспоминаем, и еще реже удивляемся мужеству и силе, терпению и самоотверженности наших подруг на земле — техников и механиков, оружейниц и инженеров.

Клава была инженером полка по специальному оборудованию. Должность и в мирное время нелегкая, беспокойная и ответственная. Что ж говорить о такой работе в военных условиях!

Одна из немногих, она пришла в полк настоящим военным человеком, со знаниями и — хотя небольшим — опытом. После окончания в мае 1941 года военно-инженерной академии связи в Ленинграде, Клава вернулась в Москву. Исполнилась мечта московской девчонки — она стала военным инженером. Часами бродила по знакомым улицам, улыбалась встречным. И они улыбались в ответ стройной девушке в военной форме. Впереди было ясно и солнечно — молодость, любимая работа. И вдруг — война.

Война сразу переменяла все — погасила уютный свет в вечерних окнах, отменила планы и мечты, разлучила близких людей. Ты помнишь, Клава, нашу любимую Москву в первые военные месяцы? Помнишь, как по притихшим улицам уходили на фронт все новые и новые отряды? И ты проводила друзей, брата, коллег.

По вечерам рано прекращались передачи по радио — и как трудно было привыкнуть к томительно напряженной тишине. Тревожили непонятные шорохи из черной тарелочки репродукто-



ра, и сколько ни жди, всегда неожиданно раздавалось: «Граждане, воздушная тревога!»

Зловещий вой сирены приказывал спешно укрыться в бомбоубежище. Но в цехах авиационного завода, где работала военный инженер Илюшина, и в эти опасные минуты не нарушался строгий рабочий ритм. Конечно, это было нелегко. Наверно, это было страшно. Но фронт ждал самолеты, и значит нельзя было допустить ни минуты простоя...

Илюшина проверяла исправность и надежность электро-, радио- и навигационного оборудования. Понимала важность, ответственность своей работы. Но сердцем рвалась на фронт, была уверена, что ей, военному инженеру, место на передовой. «Не спешите, — слышала она в ответ на свои просьбы, — когда будет нужно, вам скажут».

Когда будет нужно — этот день наступил неожиданно. Илюшину вызвали в Управление Военно-Воздушных Сил и сказали о том, что Герой Советского Союза Марина Раскова формирует женскую авиационную часть — там нужны военные инженеры.

— Когда я на следующий день пришла к месту формирования части, то удивилась и растерялась. Да какая же это воинская часть? — теперь уже с улыбкой вспоминает иной раз Клавдия Алексеевна. — Мне, человеку не просто знакомому с воинской дисциплиной, а принявшему ее, что называется, всем сердцем, было странно видеть толпившихся у ворот, возбужденных девушек. Они сбивались в группы, о чем-то бурно спорили, перебивая друг друга. Возгласы, объятия подходивших знакомых и подруг. Шум невообразимый. Больше похоже на встречу школьников после каникул. Неужели их можно превратить в дисциплинированных воинов, сомневалась я, еще не понимая по молодости лет, как много значит характер и воля командира. А командиром у нас была Марина Михайловна Раскова. Встречаясь с прославленной летчицей, девушки на глазах преображались — становились серьезнее, строже, даже внешне слов-

Партбюро полка (слева направо): Е. Рачкевич, Е. Бершанская, Н. Тропаревская, К. Илюшина, О. Фетисова, М. Рунт (1942 г.).

но подтягивались. Таким сильным было влияние на всех этой замечательной женщины...

Формирование части шло очень быстро. Время было суровое. Враг стоял у ворот Москвы. 17 октября 1941 года мы выехали в город на Волге. По дороге, слушая разговоры девушек, Клава думала о том, какая большая, трудная работа предстоит всем нам, прежде чем станем боеспособной частью. Ведь большинство девушек не имели даже представления об авиации. В долгой дороге вооруженцы фантазировали, что их вооружат — раз «вооруженцы» — чем-то вроде станковых пулеметов или минометов! Только окончившие аэроклубы или школы ГВФ в какой-то степени представляли будущую боевую работу...

Клава понимала, что ей предстоит многому учиться самой и, видимо, еще больше учить других. Ну что ж, упорства и настойчивости ей не занимать. Вспомнились годы юности, заполненные учебой и трудом. Семья у Илюшиных была большая — десять человек. Отец — рабочий трамвайного депо. Мать трудилась всю жизнь, не покладая рук, отдавая детям свое большое любящее сердце. Жили нелегко, но дружно. Ребята учились и во всем помогали родителям.

После семилетки Клава поступила в Московский электротехнический техникум.

— Небольшую свою стипендию я делала, побольше маме — в общий котел, поменьше себе — в день на стакан чая и булочку. Это были трудные тридцатые годы, голодные и холодные. Страна с нетерпением ждала специалистов во всех областях, и мы учились настойчиво и жадно...

Совсем юной, неопытной пришла Клава работать на строительство высоковольтной подстанции. Очень хотелось стать настоящим мастером, на равных

разговаривать со специалистами. Решила учиться дальше, стать инженером. Работая, готовилась к поступлению в вуз. Уставала, конечно, до предела. Но экзамены в военно-инженерную академию связи сдала отлично.

Постукивают колеса поезда, бегут нескончаемой лентой воспоминания о годах учебы, тревожат мысли о родных, оставшихся в Москве. Думается и о завтрашнем дне. Вчера, во время остановки эшелона в степи, разбежались девочки из вагона без разрешения. Состав тронулся, не все успели вовремя. Илюшиной — а она была назначена старшей в вагоне — попало от Расковой. Горько было слушать выговор от любимого командира. И все-таки Клава уже не самневается — будут, будут девушки настоящими солдатами, хоть сегодня не всегда еще понимают требования воинской дисциплины. Но все как одна полны желания отдать борьбе за Родину силы и знания, самую жизнь свою.

— Вот желание это и было главным залогом успеха, — говорит и сегодня Клавдия Алексеевна. — Среди техников, работавших со мной, были Поля Ульянова и Вера Бондаренко. У них была специальная подготовка, они быстро стали прибористами. А таким, как Оля Голубева, Тоня Павлова (их назначили электриками), пришлось начинать с азав... Разные были девушки, с разными судьбами и характерами, но их роднило стремление во что бы то ни стало овладеть специальностью. Трудились все исключительно добросовестно, и ни одна не кивала на другую, дело было наше, общее...

Приехали мы осенью. Скоро дожди сменились снежными метелями. Ох, и нелегкими были эти месяцы. С Волги день за днем дул пронизывающий ветер. Под его порывами мерзли наши хрупкие машины, стлы нежные девичьи руки.

Самолеты приходили в часть без оборудования. Его нужно было изготовить и установить собственными силами. Проводили электропроводку на самолетах, на нескольких машинах установили фотооборудование для съемки результатов боевой работы экипажей. Начали монтировать малагабаритные радиостанции для связи с ближних дистанций и для разведки погоды.

В эти месяцы мы все учились — много, напряженно, упорно. И летчицы, и будущие штурманы, техники, механики. Среди технического состава нашлись и опытные мастера — Таня Алексеева, Дуся Коротченко, Римма Прудникова. Позднее их назначили старшими техниками эскадрилий. Софья Озеркова стала инженером полка, Надежда Стрелкова — инженером по вооружению. Вот они-то вместе с Клавдией и готовили технические кадры нашего полка. Мы даже представить себе не могли, какие совсем неженские нагрузки ложились на плечи девушек. И конечно, на Клаву. Она уже в то время была коммунистом, членом партбюро полка, в составе которого оставалась бессменно до конца войны.

Несмотря на всю загруженность в эти месяцы, Клаве хотелось, приложив инженерные знания, по возможности оснастить наш неприхотливый самолет современной техникой. Для ночной посадки при тренировочных полетах инженер Илюшина приспособила на По-2

вместо фар подкрыльные факелы. Хотела, чтобы к маленькой «ласточке», как с нежностью называли мы наш самолет, относились с большим уважением.

У инженера по специальному оборудованию хлопот и забот без счета. Материальная часть прибавлялась. Как-то пришли новые самолеты, а аккумуляторы негодные, даже зарядить нельзя. А через четыре дня вылет. Что делать? Тут и проявился характер Илюшиной. Поехала в город, пошла на завод. А там свой план — время военное, рабочих рук не хватает. Клава в партком, поговорила, убила. В два дня выполнили наш заказ.

Промелькнули месяцы напряженной учебы. Мы вылетели на фронт. Началась боевая жизнь.

Сначала экипажи летали на близкие цели и каждый успевал в короткие июньские ночи сделать по 4-5, а к осени — по 8-10 боевых вылетов. Чтобы не задерживать экипажи, механики должны были в считанные минуты осмотреть самолет, zapравить его. Электрики тут же проверяли приборы и электрооборудование, а вооруженцы быстро подвешивали бомбы. На все это уходило 3-4 минуты. Девушки — наземные специалисты старались изо всех сил. Пока летчица и штурман докладывали о выполнении боевого задания, машина была уже готова. А ведь работали в полной темноте, буквально наощупь.

Наступила зима, и с нею прибавилось трудностей.

— Особенно тяжело доставалось техникам и механикам, тем, кто обслуживал двигатель, — вспоминает Клавдия Алексеевна. — Чего только ни придумывали хозяева самолетов, чтобы не остыло сердце машины — укутывали, грели специально приспособленными лампами. Сами же грелись на бегу. Если за несколько минут надо подготовить самолет к вылету, подвесить бомбы — тут и в мороз жарко станет. А когда спали механики, я не знаю. Всю ночь, бывало, встречают свой экипаж, волнуются и снова провожают. После

этой бесконечно длинной ночи техники не уходили с аэродрома — готовили самолеты к ночным вылетам, устраняли неполадки, ремонтировали повреждения, латали пробойны...

Сама Клава трудилась вместе с ними, да трудилась так, что работать рядом с ней плохо было невозможно. А в короткие минуты затишья успевала провести беседу, обсудить положение на фронтах, острые политические события.

Есть люди, для которых труд необходим, как дыхание. Они любую работу не делают, а творят, словно птица песню. К таким счастливым людям относится Клавдия Алексеевна Илюшина. Так и сына растила. После войны она еще долгие годы служила в авиации. В 1968 году инженер-подполковник Илюшина ушла в отставку, но продолжала работу на ставшем родным предприятии, хотя пенсия давала возможность отдохнуть. Да, сколько знаю и помню нашу Клаву, работать рядом с нею кое-как было стыдно, невозможно.

На предприятии ее знают не только как опытного, знающего инженера. Много сил коммунист Илюшина отдает пропагандистской работе, воспитанию молодежи. Она часто рассказывает молодым о нашей тревожной юности, о девушках, выдержавших самые суровые испытания в лихую годину войны. Рассказывает о том, как шли одними фронтовыми дорогами летчицы, штурманы и великие наши труженицы — техники и механики. Можно ли забыть эти дороги?

Больше тридцати лет отделяют нас от суровых дней и ночей минувшей войны. Но сколько бы лет ни минуло, сколько бы ни было пережито — мы остались верными клятве, данной друг другу тогда: свято хранить в сердце память о павших, не забывать живых, всегда любить небо родной Советской Отчизны.

Марина ЧЕЧНЕВА,  
Герой Советского Союза

*Бойцы вспоминают минувшие дни...*

## БОЙ НАД ОКОПАМИ

Северо-западный фронт, Калининский, Центральный, 2-й Белорусский. Пять ранений и две контузии: танов боевой путь бывшего пехотинца, командира пулеметной роты старшего лейтенанта Валентины Чудаковой, кавалера четырех боевых орденов и семи медалей. Сейчас Валентина Васильевна живет и работает в Ленинграде. Она писательница, автор военных повестей «Чижик — птичка с характером», «Когда я была мужчиной» и повести «На тихой Сороти» о годах коллективизации.

Накануне Международного женского дня мы обратились к Валентине Васильевне с просьбой выступить в нашем журнале. Подумав, она сказала: «Вам, конечно, надо о летчиках? Хорошо, я расскажу со своей точки зрения, с точки зрения воина-пехотинца».

С авиацией у меня связаны самые добрые, самые хорошие воспоминания. Было это давно, еще до войны. Когда я училась в пятом классе, мне довелось однажды летать на самолете. На самом настоящем. Одна, без родителей (так уж сложились домашние обстоятельства), я совершила воздушное путешествие из города Вытегры до Лодейного Поля. Самолет был небольшой, двукрылый, стрекочущий. Помню, прежде чем сесть в кабину на место единственного пассажира, я нежно его погладила. Так и летели мы вдвоем с веселым молодым пилотом.

Разумеется, в школе я надолго стала героем дня. Одноклассники глядели на меня с откровенной завистью. Мальчишки одолевали: давай подробности во всех деталях — что было, да как было. Я только плечами пожимала: летели и все. А больше ничего не было. Ребята возмущались:

— Как же ты ничего не помнишь? Спала ты, что ли, в воздухе?

Я отрицала:

— Нет, не спала. Я... пела.

Меня подняли на смех, но я действительно пела, потому что не петь было трудно — так переполнена была душа. Потом, с годами летать приходилось не раз, но память о первом полете сохранилась на всю жизнь, как о чем-то невыразимо прекрасном, неповторимом.

В годы минувшей войны я служила в пехоте, а отношение к авиации имела самое непосредственное: летчики прикрывали нас с воздуха, не раз и не два выручали из неминуемой беды. Ведь в сорок первом году фашистские бомбардировщики плавали в нашем небе целыми косяками, как хищные рыбы. А обнаглевшие фашистские летчики-истребители за одной автомашиной охотились, за одним человеком гонялись.

Не просто так говорю, сама в таком положении как-то раз оказалась: гонял меня «мессер», по чистому полю, будто зайчишку. И хоть сердце было переполнено ненавистью, — бегала, кидалась из стороны в сторону, стараясь уйти от грозной опасности. Ничего не поделаешь, обстоятельства складывались не в мою пользу, и трудно сказать, чем бы все это кончилось, не окажись поблизости двух наших «ястребков». Насели они на «мессера» и сразу его прикончили, только дым вонючий по полю пошел. Друзья мои полетели, а я махала им вслед, смеялась и плакала от радости: вот они соколки наши! Выручили! Вызволили!

А то еще был случай на переправе. Доставили к нам в медсанбат (я была тогда медицинской сестрой) тяжелораненого комиссара полка. Жизнь его могло спасти только переливание крови, но запасы ее кончились, а у нас, медсестер и врачей, подходящей группы не оказалось. Как самую молодую, меня направили в армейскую аптеку, а она на другом берегу Ловати. Запрягла я коня в легкую санитарную двуколку и понеслась галопом к понтону. Проскочила на тот берег и вскоре добралась до аптеки. Получив пузырек с кровью, тем же аллюром назад — к переправе. А там кромешный ад!..

Небо, черное от вражеских бомбовозов, гудело, выло, стонало. Визжали бомбы, стучали зенитки, ходуном ходила прибрежная земля. Воздух перекатывался тугими упругими волнами, и ясный день погас, захлебнувшись в сизом удушливом чаде.

Остановила я свой шарбанчик в сосняке на пригорке и замерла в смертной тоске. Ну, думаю, все: разбомбят фашисты понтон. Ловать вплавь не одолеешь: нешуточная река — судоходная. Умрет комиссар, не дождетс...

Ничего мне не оставалось, как только терзаться от злости, беспомощности.

И вдруг прямо над моей головой такой знакомый, такой родной переливчатый звон — наши! Звено, другое, третье... И сразу — в атаку. Над переправой закипела такая схватка, что небу жарко. И я, радуясь, гордясь нашими летчиками, закричала фашистским: «Шиш вам, гады, а не понтон!»

И верно, фашисты, сбросив оставшиеся бомбы куда попало, ринулись в разные стороны. Да только не всем удалось уйти восвояси. Жаль, что не могла я тогда посчитать сколько их тогда набивали, сколько утопили в реке, — не до этого было: думала только о раненом, истекающем кровью комиссаре. Единым

махом проскочила я переправу, а тут, невдалеке, и наш медсанбат. Комиссар был спасен.

На третьем году войны в свои восемнадцать лет пулеметной ротой командовала. Дело серьезное, больше того, героическое. Но даже в мыслях я никогда не сравнивала свою нелегкую командирскую судьбу с судьбою воина-летчика. Была абсолютно уверена, что в авиации служат только необыкновенные люди.

Не десятки, а сотни раз я была очевидцем яростных воздушных атак, и мне всегда казалось, что наши отчаянные парни, летавшие на истребителях, не только лишены чувства страха, но и простого благоразумия: вдвоем, втроем они бросаются на целые группы вражеских самолетов. А если отбиваются, то до последнего, и даже при явном численном перевесе в пользу врага не покидают сферу боя первыми. Фашисты, наоборот, равного боя не принимают — драпают без стыда. Они привыкли наваливаться на один наш самолет скопом — втроем, вчетвером, а то и больше. И я поняла, что это их излюбленная манера ведения боя.

Помню воздушный бой над передним краем, над нашими окопами, летом сорок третьего года на Калининском фронте. Погода стояла хорошая. Поглядев на безоблачное небо, всегда хмурый, сердитый комиссар Юртаев выругался: «Чтоб тебе пусто было!» — И закричал, предупреждая пехоту:

— Воз-дух!..

Прямо на наши позиции наплывала армада бомбардировщиков. Стремительно нарастая, фронтовое небо раскалывал прерывистый тошнотворный вой наших моторов.

Будто соревнуясь, начали бить зенитки, расписывая бездонную синеву багровыми вспышками. Где-то совсем рядом яростно заклокотали счетверенные пулеметные установки. Комиссар потрясал кулаками: «Ложись!». Но не успели «юнкеры» сделать и первого захода на цель, как сверху на них свалились наши «ястребки». Одного фашиста они прикончили с ходу: бомбардировщик, медленно крутясь в воздухе, рухнул на немецкие траншеи и взорвался на собственных бомбах. Столб дыма закрыл половину неба.

С другим поступили иначе. Два проворных истребителя отбили его от общего боевого порядка и, пристроившись справа и слева, повели на свою территорию, не позволяя ни свернуть, ни пойти вниз. Бомбовоз ревел смертным ревом, но послушно шел туда, куда его гнали. Пехота торжествовала.

«Юнкеры» расшвыряли бомбы куда попало — в воду, на свои же позиции, и повернули обратно. А наши истребители сопровождали. Три «мессера» полетели вниз, объятые пламенем, — два фашистских пилота повисли на парашютах, третий выбросился не успел. Но и наши два самолета оказались подбитыми: один штопором пошел к земле, из другого выбросился парашютист. Еще два фашиста упали. А две машины столкнулись, кто с кем трудно было сказать: сцепившись, падали вместе, объятые клубами дыма...

Забыв об опасности, солдаты поднялись с земли, стояли, задрав головы в небо, и вдруг закричали, завывали... От ненависти, великой любви и жалости:

«мессер» расстреливал нашего летчика, спускавшегося на парашюте. «Гад!» «Сволочь!» — кричали солдаты, потрясая кулаками в бессильной ярости. А я потом убедилась, что фашисты всегда делали так: им мало подбить самолет, надо непременно прикончить и летчика. К счастью для него, это увидели наши истребители и немедленно пришли на помощь. Разогнав «мессершмиттов», сделали круг над местом воздушного боя, помахали нам крыльями и ушли на восток, в сторону своего аэродрома.

Всю войну я мечтала познакомиться с летчиками, поглядеть на героев вблизи, сказать им солдатское спасибо, заверить их в нашей бескорыстной любви, уважении. Но где я могла их встретить? Наши пути не совпадали: арена их боя — небо, моя — поле, окопы.

И все-таки знакомство состоялось. Случайно, неожиданно, необычно. Летом сорок четвертого года после изнурительных боев наш полк остановился на короткую передышку невдалеке от того что освобожденной Идрицы. Свежие передовые части пошли вперед, а мы расположились на берегу небольшого живописного озера. В тот же день на полевую площадку в районе нашего лагеря приземлились штурмовики — грозные самолеты Ил-2.

Устроив солдат своей роты и распорядившись по хозяйству, я занялась совсем не боевым делом. Отойдя подальше от ротных палаток, испугалась, и тут же, не одеваясь в мундир, учинила в озерной воде постирушку.

Вот тут они и возникли. Трое. Красавцы. Щеголи. Наград у каждого не пересчитаешь. Улыбаясь, герои уселись рядом у воды, невдалеке от моей одежды...

«Все ясно, — подумала я, — за сестричку меня принимают, решили со мной пошутить, побалагурить, как балагурят ребята с девочками». И страшно обеспокоилась: вдруг увидят мои солдаты, и что они могут подумать. Уважать перестанут. В эту минуту и появился ротный старшина Нецветаев, пожилой, выдавший виды боец. Поняв сложность ситуации, в которой я оказалась, он остановился у кромки воды и доложил:

— Товарищ командир роты! — Специально назвав меня не по званию, а по должности, он выдержал паузу, глянув при этом на летчиков: понимать, дескать, надо с кем имеее дело, и продолжил: — Бойцы пообедали, отдохнули. Разрешите привести их на озеро?

— Братцы! — воскликнул один из пилотов, — так это же пехота! Наши друзья. Грешно не познакомиться!

И мы познакомились. И долго сидели на берегу озера. Фронтовые друзья, мы говорили о наших общих делах: штурмовики — наши помощники и в обороне и в наступлении. Шутили, смеялись. Новые мои товарищи рассказывали были и небывлицы. Мне было легко и приятно быть рядом с ними — простыми, тактичными, уважительными. Потом они беседовали с моими солдатами.

Вечером от летчиков прибыл посыльный с шоколадом и печеньем, с приглашением в гости. Дары я приняла, а в гости идти постеснялась. Потом жалела — они же чудесные люди: храбрые, веселые, гостеприимные. Такие же, как наши пехотинцы-разведчики.

Валентина ЧУДАКОВА

Ленинград

# Операция „ДЕТИ“

**С**иноптик с белой, как кучевая облачность, головой, на разборе полетов уныло сообщил:

— В районе Агурьянова грозовой фронт, облачность сто метров. Видимость... да, что говорить? Нету видимости.

— Значит, надежд на улучшение погоды нет? — сердито переспросил командир полка, как будто этот белесый, курчавенький лейтенант был виноват в этом.

— А лететь, товарищи, надо. — Седларевич поднялся с чурбана и обвел взглядом летчиков. — В Агурьянове ждут дети, туда же приказано перебросить представителя штаба партизанского движения на Втором Прибалтийском фронте.

Здесь стоит немного вернуться назад. Мы летали на По-2 в санитарном варианте. Собирая детей из партизанских отрядов, мы все дальше и дальше углублялись во вражеский тыл. Если раньше мы успевали сделать по два-три вылета за одну ночь, перевоза по 20—30 детей, то теперь количество вылетов неизбежно сокращалось. Другие летчики брали ребят из отрядов, расположенных сравнительно недалеко от линии фронта. Мне же приходилось забираться в самые отдаленные отряды. Но я не хотел отставать от других хотя бы в численности вывезенных детей.

Тогда техники, мои боевые товарищи, начали осуществлять свои изобретения и рационализаторские предложения. С По-2 сняли все тяжелое, заменили кресло, убрали даже ребристый коврик в пилотской кабине, вытащили носилки. Удлинили тягу газа. Добились увеличения мощности мотора, особенно необходимой для взлета перегруженной машины...

Итак, готовлюсь к полету. Развернул карту, начертил кривую маршрута, чтобы гитлеровцы не смогли определить мой КПМ — конечный пункт маршрута. Красным карандашом округлил места зенитных установок врага. Предполагаемая посадочная площадка была рядом с лес-

ным массивом и озером, в стороне от железной и шоссеиной дорог. Это уже радовало: фашисты не скоро смогут добраться до нее, если и определят, куда я нацелился на посадку.

Пришел невысокий бородастый мужчина в стареньком кожанке, порывевших сапогах. Поискав место, поставил в угол автомат, прошел к столу:

— Вы Курочкин?

— Да.

— Значит, с вами лечу, — мужчина присел рядом, достал нисет и стал медленно закручивать сигарку. Он походил на обыкновенного крестьянина. Ни за что и не подумаешь, что этот человек мог представлять штаб партизанского движения и был, видно, не в малом звании. Молча он посмотрел на мои вычисления. Я столбиком выписывал курсы и время на тот или иной отрезок. Нужно было подготовиться к полету вслепую по приборам, мало полагаясь на земные ориентиры.

— Вы когда-нибудь бывали в Агурьянове? — спросил я своего пассажира.

— Бывал. А что?

— Найдём ли мы село в облачности?

— С воздуха я никогда его не видел, но, думаю, узнаю...

Быстро сгущались сумерки. Моросило. Холодный ветер шумел в кустах... Придерживая одной рукой шапку, другой, вцепившись в консоль плоскости, техник помог вырваться на старт.

С командного пункта взлетела зеленая ракета.

При наборе высоты дождь залил стекло козырька кабины, посыпал на очки, на лицо. В кабине стало сыро, неудобно. Я летел почти с закрытыми глазами, но чувствовал самолет, как самого себя, точно улавливая малейшие изменения в полете.

Тридцать минут шел одним курсом, потом еще тридцать — другим. Над линией фронта проделал «змейку».

Еще через час вышел на прямую КПМ. Партизаны на посадочной полосе должны

были зажечь три костра по прямой. Но как их увидеть? Поднял на лоб очки, свесил голову над бортиком, всматриваюсь, будто в черный омут, и — ничего не вижу. Неужели заблудился? Мысленно стал восстанавливать курсы и время полета. Нет, все правильно. А вдруг неправильно, где-то ты недобрал или перебрал несколько минут? Считаю снова. Делаю поправки на ветер и снос. Ошибки не нахожу. А партизанских костров нет! Кладу машину в вираж. По времени мы кружим где-то над Агурьяновом. Пробую спуститься ниже. Всматриваюсь до рези в глазах. Ни черта не видно! Поблескивают какие-то озерки, речка. Стучу в перегородку, кричу:

— Внизу есть лючок, откройте его, смотрите вниз!

— Агурьяника это — речка! — слышу крик пассажира.

Действительно, промелькнул тонкий ориентир речушки: ее извилистая узкая лента еле-еле мерцает тусклым серебром.

Нахожу на карте место. Само село, оказывается, мы оставили позади, а площадка в десяти километрах северней села. Направляю самолет туда, но костров по-прежнему нет.

Неужели лететь назад, так и не выполнив задание? Бывало, мы возвращались ни с чем. И никто не винил нас. Все понимали, что такова обстановка. Но в душе всегда оставался неприятный осадок: даром прожитый день!

Продолжаю носиться над землей, искать огни. Село, конечно, внизу. Сейчас немцы в комендатуре называются по всем ближайшим гарнизонам, поднимают тревогу, может, уже едут к предполагаемой посадочной площадке.

Вдруг внизу посветлело. Костер! Но почему один? Ухожу вверх и строю «кюробочку» вокруг костра на земле. Вскоре загорается еще один. Вижу, люди на земле несут горящие сучья к третьему костру. Наконец-то! Теперь — на посадку. Убираю газ, начинаю парашютировать, то есть сажусь с большим углом атаки, чтобы уменьшить скорость, а следовательно, пробег на посадке.

Попрыгав на коцках, самолет остановился. Я открыл пассажирскую кабину. К нам подбежали люди. Командир партизанского отряда, увидев моего пассажира, вытанулся по стойке «смирно», собрался было рапортовать, но представитель штаба партизанского движения решительным жестом остановил его.

— Что же вы запоздали с кострами? — спросил он.

— Да спички отсырели. Хоть плачь! Пассажир подошел ко мне и пожал руку:

— Спасибо, товарищ Курочкин! Теперь я представляю, как вам приходится летать. Без вас нашим отрядам было бы совсем плохо.

Партизаны в это время выгрузили патроны и продовольствие, стали сажать детей. К нам подошли мужчина и женщина.

— Товарищ летчик, возьмите еще одну женщину, — сказала партизанка. — Понимаете, она беременная.

— Мне только этого не хватало, — пробормотал я.

— Ее обязательно надо доставить на Большую землю, здесь она погибнет, — подал голос партизан, муж этой женщины.

— Тогда рядом с женщиной придется разместить малышек.

Партизан и партизанка начали быстро рассаживать детей. Беременную женщину я попросил пододвинуться ближе к переборке. Опустил крышку кабины, но она не прикрывалась полностью.

— Дайте канюю-нибудь веревку, — попросил я.

Веревки не оказалось, пришлось у одной из подвод взять вожжи и ими привязать крышку кабины. Под прозрачным колпаком было тесно, несколько малышек стояли в обнимку друг с другом. Хорошо еще, что дети были кем-то подготовлены к полету. Только вот женщина стонала и все время хваталась за живот.



Лейтенант П. Курочкин с группой детей, вывезенных с оккупированной территории на Большую землю.

(Фото военных лет).



Настойчивые, трудолюбивые девушки, увлеченные небом, умеющие преодолевать трудности, занимаются в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова вертолетным спортом. Мы беседуем с ними в классе, сплошь заставленном агрегатами, приборами, узлами и деталями вертолета и двигателя. Много интересного рассказали они о себе, своих летных делах, стремлениях...

Людмила Корнева училась летать в Центральном аэроклубе, еще будучи студенткой Московского авиационного института, куда поступила после окончания средней школы в Тульской области. Наташа Костарева — родом из Ставрополя. Вместе с Таней Дряничевой она начала путь в авиацию с аэроклуба Московского авиационного института.

До поступления в вертолетный отряд большинство девушек летало на Як-18А. Перейти с самолета на вертолет дело не простое. Надо уловить многие новые закономерности, привыкнуть к иному характеру полета, особенностям действия органами управления. Случалось, например, так: идет спортсмен на посадку, пора гасить скорость, а старая привычка мешает — ведь на самолете скорость в воздухе не гасят, как на вертолете, до нуля!

С каждым днем возрастало мастерство спортсменок. Напряженную учебу и тренировки венчали соревнования, на которых они неоднократно завоевывали призовые места. За большие спортивные достижения их включили в состав сборной команды СССР.

Главный тренер Анатолий Бесфамильный проводил содержательные разборы полетов, с обсуждением мельчайших деталей. Советовал проявлять инициативу, искать возможности выигрыша времени там, где это диктовалось условиями соревнований, делиться друг с другом опытом, если даже он кажется незначительным.

Обсуждая в коллективе полеты, анализируя все их тончайшие нюансы, чтобы сделать затем нужные практические выводы, всегда с большим вниманием прислушиваются спортсменки к мнению Людмилы Корневой. В умении организовать работу, определить наиболее важное, дать правильную оценку своим действиям в полете — во всем этом у Людмилы есть чему поучиться. Эти качества и огромное трудолюбие Корневой позволили Анатолию Бесфамильному час-

# ХАРАКТЕР — ЧЕМПИОНСКИЙ

стенко поручать ей руководство женской частью сборной, — она стала помощником главного тренера.

Готовясь к любым соревнованиям, девушки всегда выдвигают на передний план усиленную летную тренировку. Для членов сборной это самое главное. В процессе тренировки до автоматизма отбатывается техника пилотирования, достигается красота в рисунке полета. На самих соревнованиях будет уже другое. Там потребуются на одном дыхании раскрыть возможности свои и своей машины.

Так, неустанно тренируясь, участвуя во многих спортивных встречах, спортсменки нашей сборной закалялись, вырабатывали в своем характере очень ценную черту — не снижать усилий до последней секунды!

И вот пришел день, когда потребовались и высокое мастерство, и твердость характера, и нерушимая товарищеская дружба. Третий чемпионат мира! Девушки с честью выдержали этот трудный экзамен. Абсолютной чемпионкой стала одна из самых опытных спортсменок Любовь Приходько — инструктор-летчик Сумского аэроклуба, а наши дебютантки в мировом первенстве — Людмила Корнева, Наташа Костарева и Таня Дряничева завоевали золотую, две серебряные и бронзовую медали по упражнениям, да еще Наташа Костарева заняла третье место по многоборью.

Недавно все они стали мастерами спорта СССР международного класса.

— Будем работать и учиться еще лучше! — заверяет Таня Дряничева.

Ее дружно поддержали.

Много пищи для размышлений дали всесоюзные соревнования 1978 года, состоявшиеся после чемпионата мира. Прошло полгода, а спортсменки то и дело возвращаются к тем горячим дням, вспоминают и снова тщательно продумывают свои полеты.

— В любых спортивных состязаниях победа и поражение — рядом. Конечно, побеждать приятнее. А что если не удалось? — спрашиваю у Корневой.

— Тогда полезно хорошенько все проанализировать, подумать о причинах, глубоко изучить свои действия, ошибки, принять правильное решение, — отвечает Людмила.

Первое упражнение состоит из комплекса эволюций, которые летчик должен выполнить в минимальное время, на малой высоте, в пределах размеченного на земле маршрута. Оно требует большой точности. Немного превысила Наташа Костарева угловую скорость вращения на одном из разворотов и была оштрафована на полтора десятка очков. Два небольших выхода за границы установленного коридора обошлись ей еще в десяток штрафных. В результате на двадцать очков отстала от лидера по этому упражнению — Людмилы Корневой.

Успех в самом начале соревнований всегда воодушевляет. А поражение?.. Очень стойкий характер надо иметь, чтобы не опустить руки, не потерять веру в свои силы и продолжать борьбу.

Я вскочил в кабину, партизан помог запустить двигатель.

Но как же взлететь? Решил сделать пробный разбег до середины площадки, до третьего костра.

Полный вперед. Ручку от себя. Левую педаль чуть вперед, чтобы предотвратить разворачивание самолета от вращения винта. Машина трогается с места, тяжело катясь по земле, слишком медленно набирая скорость.

Будь что будет! Махнул рукой партизану, чтобы он помог мне развернуться и зарулить опять на взлетную полосу.

«Выдержит ли мотор? — подумал я и вспомнил Гришу Дебелергова, моего техника. — Должен выдержать... А теперь трогай!».

Подпрыгивая и стяхивая с себя капли дождя, самолет рванулся вперед. Пронесли костры, впереди сплошная чернота. Что там — кустарник, лес, овраг? Я уже ничего поделаться не мог и мчался навстречу судьбе. Чувствую, шасси оторвались от ночек. Самолет потянулся вверх, но ручкой еще удерживаю его у земли, чтобы набрать скорость. Потом

чуть приотпускаю ручку управления и начинаю подниматься.

Перегруженный, мокрый самолет тащился едва-едва. Казалось, что он завис в воздухе и не движется, хотя мотор ревел на полных оборотах. Не было маневренности. Машина лениво, с большой задержкой слушалась рулей. На ней опасно было скользить, входить в глубокий вираж, резко терять высоту. А если в пути встретится «мессершмитт?»

Как и в прошлых полетах, пытаюсь набрать высоту. Но на этот раз самолет упрямо не хотел забираться выше двухсот метров. Ладно — двести, так двести. Местность не особенно холмистая. Может, просночу.

«Но это еще не все, это цветочки...» Тут я заметил, что мотор перестал справляться с нагрузкой и самолет стал медленно снижаться. Прибавил обороты, снял перчатку, начал шарить по борту кабины. Обледенение! В лиловых отблесках огня, выбрасываемого из патрубков мотора, увидел заиндевший козырек кабины, плоскости, расчалки.

Значит, холодный северный ветер начал еще одно испытание! Никакой обогревательной системы, которая есть сей-

час на любом летательном аппарате, у По-2 не было. Все больше и больше обрстая льдом, машина спускалась к земле. А мотор уже работал на полной мощности, работал тяжело, и я почти физически ощущал, что на таком дыхании долго он не протянет.

Высота полета постепенно падала, стрелка прибора показывала сто пятьдесят метров. Удаление от облачности уменьшало интенсивность обледенения. Надо снижаться еще ниже...

И опять «бреющий» — наиболее сложный режим полета, но менее опасный сейчас... Точно выдерживаю курс, пилотирую самолет так, чтобы не наскочить на встречающиеся земные преграды, не задеть колесами верхушек деревьев. Одновременно нужно ориентироваться по быстро ускользающим под крылом самолета дорогам и ручейкам, извилинам и оврагам, населенным пунктам, озерам и характерным конфигурациям лесов. И все это надо знать отчетливо на протяжении двухчасового полета. Причем карту при таком режиме в руки не возьмешь, так как самолет у земли болтает и каждую секунду надо парировать его броски рулями управления.



Вертолетчицы Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова (слева направо): Наталья Костарева, Надежда Мареева, Татьяна Дряничева, Любовь Губарь, Людмила Корнева.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

— Отстал на первом упражнении — значит нагоняй на втором!

Соберись, думай только о том, чтобы как можно лучше выполнить полет! — уверенно говорит Наташа Костарева.

Борьба до последней возможности. В этом — чемпионский характер.

Второе упражнение — вертолетный слалом. В кабине вертолета пилот и опе-

ратор. Внизу двенадцать ворот, каждые из которых представляют собой две стойки, воткнутые в землю на расстоянии метра одна от другой. Задача пилота — возможно быстрее провести вертолет последовательно над всеми этими воротами, но так, чтобы оператор смог пронести через все ворота и в заключенные поставить на стол ведро с водой,

Внимание напряжено до предела. На каждый поддув ветра надо моментально реагировать рулями. Качнет на крыло, швырнет вниз воздушный поток, а высоты нет, не успеешь вовремя спохватиться — и врежешься в лес.

Вдруг метрах в пятистах впереди вспыхнул прожектор, и луч света уперся в самолет. Мириады разноцветных огней заметались в глазах. «Все!» — обреченно пронеслось в мозгу.

Как ни хотелось избежать резких движений и перегрузок, я начал усиленно двигать педалями, чтобы вырваться из прожекторного луча. Залаяла «эрликаны». Кабина наполнилась дымом разрывов. Осколки ударили по лонжеронам, перебили трос левого элерона. Машина перестала слушаться ручки управления. Теперь можно было управлять только рулем высоты и педалями, соединенными тягой с рулем поворотов.

Самолет начал заваливаться в сторону. С большим усилием вырвал его из падения. Из последних сил самолет выбился к тучам и нырнул в молочную жижу, яростно освещенную прожектором. «Теперь вы меня не достанете»...

Подбитую, еле державшуюся в воздухе

машину, прилагая нечеловеческие усилия, провел над линией фронта. Миновала угроза упасть на вражескую территорию.

До базового аэродрома оставалось минут пятнадцать, когда услышал в пассажирской кабине крик женщины. Ей было плохо. Испуганные дети тоже рвели на все голоса. Но чем я мог помочь? Все мои силы уходило на то, чтобы держать недобитую машину в воздухе. Мотор то набирал силу, то начинал терять обороты. Стрелка тахометра тряслась, как в лихорадке.

По курсу на мгновение вспыхнул прожектор. Наш! Он приглашал на посадку. Не делая положенного круга для захода на посадку, я, как летел, так и плюхнулся на землю. Через приглушенный рокот мотора теперь, на пробеге, явственно услышал крик женщины. Ей вторил звонкий детский крик.

Поспешно свернул с посадочной полосы, прыгнул на землю, торопливо развязываю вожжи, которыми затянута крышка пассажирской кабины. Наконец, удалось сорвать ремни. Подоспевший Гриша Дебелергов стал выхватывать де-

привязанное к длинному фалу. Пилоту и оператору надо мгновенно и безошибочно понимать друг друга. Большое значение имеет здесь «совместимость» членов экипажа, которая тщательно проверяется на тренировках еще задолго до соревнований.

Оператором у Наташи была Таня Дряничева. Она безупречно пронесла ведро и поставила его на стол, обеспечив победу. На слаломе Наташа наверстала упущенное, сохранила затем лидерство на двух последующих упражнениях и стала абсолютным чемпионом страны по вертолетному спорту среди женщин.

На этих же соревнованиях Наташа и Таня были не только членами одного экипажа, но и соперниками. Приходит очередь, и уже Таня Дряничева летит в качестве пилота. И уже Людмила Корнева летит с Таней оператором, и обеим очень хочется победить. Таня заняла тогда третье место.

— Вертолетный слалом — одно из тех испытаний, где проверяется крепость дружбы! — выражает вполне обоснованное мнение тренер команды.

Чемпионат, соревнование — это всегда борьба. Кто-то должен победить, и это вовсе не умаляет мастерства других, как и ничуть не влияет на их добрые товарищеские взаимоотношения. Людмила, Надя, Таня — все они побывали в чемпионках в разные времена.

Очень любят девушки и другие виды спорта. Часто их можно видеть за игрой в настольный теннис и волейбол. Зимой они ходят на лыжах, заглядывают на каток.

...Ранним утром идут спортсменки на аэродром — в шлемофонах, летных куртках. В глазах отражается голубое небо, в улыбках светится счастье. И вот уже слышатся на аэродроме сабельные посвисты несущих лопасти, нарастающий рокот двигателей. Вертолеты Ми-2 поднимаются и зависают над землей. Для подруг начался обычный и необычный летный день.

С. ИГНАТЬЕВ

тей. Тут подъехала санитарная машина с врачом Татьяной Николаевной Башкировой. Дети перестали кричать, но громко стонала женщина.

— Отвезите детей! Отойдите все! — приказала врач.

— Что случилось? — спросил Гриша.

— Я вез беременную женщину. Может, она рождает?

— Уже родила, — улыбувшись, сказала Татьяна Николаевна. — Мальчик.

Это был еще один пассажир в маленькой кабине моего По-2. Ребята решили назвать мальчика Петром. Когда я пошел докладывать о полете командиру полка, Владимир Алексеевич Седларевич показал мне радиограмму от партизан. Они видели мой трудный взлет, думали, что самолет в конце разбега упал, поскольку он скрылся за перелеском и рокот его сразу прервался.

— Это когда я вошел в облака...

— Что им ответить? — спросил Седларевич.

— Долетел, мол, благополучно. Поздравляем с сыном.

П. КУРОЧКИН

## ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ

*Многие юноши и девушки, люди старшего возраста с большим увлечением занимаются дельтапланеризмом, настойчиво овладевают искусством свободного полета. Как правило, полеты дельтапланеристов проводятся организованно, подготовка спортсменов ведется методически грамотно. Но, к сожалению, имеются и такие случаи, когда к изготовлению дельтаплана подходят упрощенно, допускают вольности в принятии решения на полет и дорого за это расплачиваются, иногда даже ценою жизни.*

...13 декабря 1978 года около 10 часов утра группа студентов Московского физико-технического института: М. Мешков, А. Калери, А. Ребров и А. Крамида — приехали на гору «Трикоотажная» близ Тушино и стали готовить дельтаплан к полету. Вскоре он был собран, и Михаил Мешков как старший группы, первым совершил два полета. Ветер изменил свое направление, и дельтапланеристы перешли на другое место старта.

Вторым полетел А. Калери. Он сделал подряд четыре полета. Когда, после последнего, поднялся на гору, сила ветра достигала 14—15 м/с.

— Полетишь еще? — спросил его Мешков.

— Нет. Устал. В такой ветер с дельтапланом забираться в гору тяжело.

Тогда Мешков решил лететь сам.

Мешков разбежался и полетел. Спланировав вниз, с трудом произвел посадку при сильном боковом ветре. Казалось, ясно, что еще раз лететь в такую погоду нельзя. Однако спортсмен поднялся на гору и полетел вновь. Отрыв был нормальный, начало полета тоже. Потом дельтаплан завис, стал парашютировать, и, перейдя в пикирование под углом 30—35°, ударился о мерзлую землю. Дельтапланерист погиб.

Почему так произошло? В чем кроется причина гибели спортсмена?

К этому летному происшествию вела целая цепочка ошибок и отступлений от установленных правил. Разберемся по порядку.

Студент 5-го курса МФТИ М. Мешков три года с большим увлечением летал во 2-м Московском городском аэроклубе на планере. Спортсмен второго разряда, отличник учебы, дисциплинированный, трудолюбивый, любознательный, он стремился познать как можно больше. Научившись парить на планере, решил освоить и полеты на дельтаплане. В институте он организовал группу любителей и приступил к постройке дельтаплана типа «Славутич-3». Необходимых навыков в этом деле, к сожалению, никто не имел. Материалы доставались с трудом, причем, некоторые из них не соответствовали предъявляемым требо-

ваниям. Так, трапеция изготовлялась из слабых труб и каждый раз при приземлении ломалась.

Постройка аппарата закончилась в конце октября. Специалисты его не проверяли. Заключение о годности к эксплуатации никто не давал. А сами студенты, не имевшие должного опыта в этом деле, свои просчеты и промахи увидеть не смогли.

Они выезжали на полеты всего четыре раза. И после каждого летного дня обнаруживались изъяны в конструкции. Через несколько полетов стало ясно, что трапеция имела малый ход, ее отклонение вперед не давало должного эффекта. Посовествовавши, спортсмены решили установить регулировочную планку в нижней части носового узла. Но такая планка расчетами и чертежами не предусматривалась, тем более в этом месте. Она и послужила одной из причин трагедии.

Самая же грубая ошибка была в конструкции подвески, которая не обеспечивала должной амортизации тела при приземлении на трапецию и тем более при ударе дельтаплана о землю под углом.

Если бы подвеска была сделана правильно, то спортсмен не ударился бы головой о землю.

Подготовка к полетам проходила также с отступлением от правил. Как пилотировать дельтаплан, никто спортсменов толком не учил. Особенностей управления этим аппаратом они не знали и полагались только на свой опыт, приобретенный на кратковременных занятиях. А надо признать, что опыт-то был не столь велик, чтобы целиком опираться на него.

— Я присутствовал на занятиях, — говорит А. Калери, — три раза. Проводились они на горе и длились всего по полтора-два часа. Записей мы никаких не делали.

Конечно, с такой методикой подготовки дельтапланеристов согласиться нельзя. За 5—6 часов научить человека всему, с чем он может встретиться в полете, нельзя. Поэтому в этой группе допускались ошибки, были поломки дельтаплана. Последняя из них произошла 10 декабря у студента В. Бекишева, когда он выполнял первый полет.

И третья, пожалуй, основная причина несчастного случая — нарушение элементарного порядка организации полетов. Известно, что начинающим дельтапланеристам рекомендуется производить полеты при ровном ветре не более 8 м/с, а студенты МФТИ продолжали полеты, когда его сила при порывах превышала 15 м/с. Причем, есть все основания полагать, что имелись попытки парить над склоном. А ведь парящий полет в динамических потоках вещь не простая, и его выполнить на дельтаплане без соответствующей подготовки не легко. Все это усугубилось еще тем, что из летавших никто не знал аэрологических особенностей склона на «Трикоотажке», а там, как оказалось, при сильном южном ветре из-за неровного рельефа возникают сложные течения воздуха, в отдельных местах образуются значительные нисходящие потоки «воздушные ямы». Они-то и послужили причи-

ной резкого снижения и перехода дельтаплана на нос.

Этот трагический случай должен послужить суровым уроком для всех, кто собирается подняться в воздух на дельтаплане.

Сейчас, когда руководство дельтапланеризмом будет осуществлять ДОСААФ, когда создана Федерация дельтапланерного спорта СССР, неорганизованности и беспорядка в этом деле допускать нельзя.

Как лучше организовать подготовку спортсменов, чем руководствоваться при организации теоретических занятий и полетов?

На наш взгляд, основой дельтапланерного спорта должен стать клуб дельтапланеризма (дельтаклуб), созданный при первичной организации ДОСААФ предприятия, учреждения, учебного заведения, колхоза, совхоза или группы первичных организаций предприятий, взявших на себя обязательство финансировать его деятельность и обеспечить все материальные нужды. Бесспорно, что для открытия дельтаклуба надо иметь подготовленных инструкторов дельтапланеристов, пригодное для полетов место (склон, гора, площадка), именуемое дельтадромом, учебную базу, помещение для хранения дельтапланов и другого имущества, разрешение местного Совета народных депутатов на производство полетов и, конечно, дельтапланы.

Практика показала, что для нормальной работы клуба требуется один аппарат на 3—5 человек. Сразу встает вопрос — а где их взять?

В ближайшее время учебные дельтапланы станут выпускаться серийно на предприятиях и их сможет приобрести каждая первичная организация ДОСААФ. Следовательно, увлекаться изготовлением аппаратов собственных конструкций нет смысла. Это только усложнит единую методику первоначального обучения и приведет к росту травматизма.

Дельтаклуб явится общественной организацией, вся деятельность которого будет осуществляться, в основном, на общественных началах. Контроль за его работой должен осуществлять районный (городской) комитет ДОСААФ.

В задачи клуба войдет не только идейное воспитание и обучение полетам на дельтаплане, но и работа по развитию дельтапланерного спорта в городе, районе. Там, где нет других авиационных организаций, он явится центром всей авиационно-массовой работы среди населения. На него ляжет обязанность готовить патриотов советской Отчизны, квалифицированных спортсменов, организовывать соревнования, устраивать показательные выступления на праздниках, и, конечно, повседневно вести воспитательную работу с молодежью.

Для того, чтобы летная и воспитательная работа шла на должном уровне, в клубе желательно иметь освобожденного начальника и одного-двух штатных инструкторов на 25 летающих спортсменов. Кроме этого, потребуется еще 3—4 общественных инструктора, которые будут помогать готовить дельтапланеристов.

Для более плодотворной деятельности дельтаклуба целесообразно создать совет клуба. В него могут входить наиболее активные спортсмены и представители различных общественных организаций. Количественный состав совета не ограничивается. Он зависит от общего числа членов клуба и секторов, которые в нем будут действовать. По опыту существующих уже клубов полезно иметь: учебно-методический сектор, который станет помогать начальнику клуба в организации всего учебного процесса; технический — в его функции войдет грамотное обеспечение технической эксплуатации дельтапланов, уход за ними и сбережение; агитации и пропаганды, финансово-хозяйственный и другие в зависимости от местных условий.

Таковы, на наш взгляд, некоторые особенности организации дельтаклубов. Подробно о них будет сказано в положении «О клубах дельтапланеризма ДОСААФ».

Программы подготовки дельтапланеристов, учебно-методические пособия и другая литература станут поступать в клубы через областные и городские комитеты ДОСААФ.

Основная задача сейчас — не допускать спешки, не строить дельтапланы, не имея на то разрешения технического комитета Федерации дельтапланерного спорта, не производить полетов в неизученных местах, тем более на дельтапланах, не прошедших квалифицированной проверки и не гарантирующих безопасности.

Управление авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР, Федерация дельтапланерного спорта СССР принимают меры к тому, чтобы дельтапланеризм встал на твердую основу, чтобы наши спортсмены не подвергались опасности, занимаясь этим увлекательным спортом.

**Е. ЕЛИЗАРОВ,**  
председатель Федерации  
дельтапланерного спорта СССР,  
судья международной категории

## ГОВОРЯТ СПОРТСМЕНЫ, ТРЕНЕРЫ, СУДЬИ

Парашютисты в прошедшем сезоне добились значительных успехов на соревнованиях разных рангов. В оборонном Обществе проявляется большая забота о развитии парашютного спорта. Об этом говорит такой факт, что только в прошлом году открыты клубы в Улан-Удэ и Новокузнецке, парашютные звенья — в Рыбинске, Майкопе, Волгодонске.

Большинство клубов справились с намеченными на год планами и обязательствами. Среди победителей социалисти-

ческого соревнования парашютные звенья Киева, Минска, Симферополя, Брянский авиаспортклуб.

Достигнуто многое, но еще есть немало нерешенных вопросов. О них и говорили на конференции, которая состоялась в Астрахани, на XXIV чемпионате СССР по парашютному спорту, ведущие спортсмены, тренеры, судьи страны.

### ● В. ГУРНЫЙ, заслуженный мастер спорта (Минск):

— Настало время поговорить всерьез. Возьмем индивидуальную акробатику. Нынешний комплекс фигур почти два десятилетия выполняется на соревнованиях разного масштаба, начиная с внутриклубных, кончая чемпионатом мира. Достигнуто почти предельное время комплекса. Что дальше? Из сочетания имеющихся фигур и включая новые — двойные спирали, сальто переднее, бочки, можно создать целый ряд комплексов. Надо искать. На XXIV чемпионате СССР разыгрывался так называемый «темный комплекс» — это уже немалый шаг вперед.

С появлением планирующих парашютов можно усложнить и прыжки на точность приземления. Например, убрать указатель ветра, применять подвижный «ноль», который бы перемещался по кругу или по прямой, на определенной скорости...

Особенно волнует вопрос о подготовке молодых спортсменов. Еще нет теории ни по одному виду прыжков, инструкторы не имеют книг, по которым могли бы готовить парашютистов высших разрядов, мастеров спорта. Члены сборной команды страны накопили богатый опыт, но, к сожалению, он слабо обобщается, не доводится до клубных спортсменов.

В 1975 году выпущены первые парашюты П-9, но до сих пор их практически нет. Неужели до финальных стартов VII Спартакиады нельзя обеспечить новыми парашютами хотя бы сборные команды республик? Этот вопрос требует оперативного решения.

### ● Н. ГЛАДКОВ, заслуженный мастер спорта (Москва):

— В этом году нам предстоит провести финал Спартакиады. Это ответственные соревнования и к ним надо готовиться заранее не только спортсменам, но и судьям. Уже в 1973 году был применен электроноль для фиксации результатов прыжков на точность приземления. Затем подобная наша система использовалась на чемпионатах мира в Венгрии и Италии, где успешно прошла испытания и теперь передана в серийное производство. Необходимо смелее применять технику и при судействе акробатики.

### ● С. КИСЕЛЕВ, заслуженный тренер РСФСР:

— Парашютный спорт достиг высоких результатов, и, чтобы наша советская школа была и впредь ведущей в мире, надо методику обучения поставить на научную основу. Надо учесть, что в последнее время уменьшилось количество прыжков, работающих при первичных организациях предприятий и

учебных заведений. В прошлом сезоне не проводились вузовские соревнования. Очень жаль, что в прошлом сезоне уменьшено количество участников в командах областей на зональных и республиканских соревнованиях до трех мужчин и двух женщин. Разве можно назвать групповым прыжок, который выполняют две спортсменки? Думается, что 5 мужчин и 5 женщин в команде — оптимальный на сегодняшний день вариант. Это заставит руководство клубов работать энергичнее, лучше готовить молодых спортсменов.

Далеко не все сделано для обобщения опыта работы ведущих тренеров разных ведомств, хотя при федерации работает тренерский совет. Отснято много учебных фильмов, рассказывающих о выполнении комплекса акробатических фигур ведущими спортсменами. Осталось дело за тем, чтобы размножить их и разослать в клубы. Это явится подспорьем для всех спортсменов.

### ● А. ВОЛКОВ, начальник Центрального спортивно-парашютного клуба Советской Армии:

— Очень серьезная проблема — развитие в стране прыжков по групповой акробатике. Мы не участвовали в чемпионатах мира, не проводим целенаправленных тренировок. Групповая акробатика дает человеку не меньше пользы, чем одиночная. А мы можем, поработав, достигнуть высоких результатов. Как пример — сборная команда ВВС. Она занимается этим интересным видом прыжков и рекорд скорости принадлежит ей. Конечно, сборной СССР по классическим видам прыжков не под силу охватить все. Было бы полезным создать специальную команду, которая могла бы с успехом выступить в этом году на чемпионате мира.

В последнее время чаще стали проводиться прыжки на стадионы или площадки в черте города. Настало время создать управляемый запасной парашют, с которым при отказе основного, легко было бы найти безопасное место для приземления.

### ● В. МАКАРОВ, мастер спорта (Арзамас):

— Нужно готовить тренеров разнообразно образованных. Уровень спорта настолько высок, что необходимы знания не только по одному какому-то виду спорта, но и физиологии, педагогике. Надо выявлять из числа членов сборных команд, кто хочет впоследствии стать тренером и направлять их в институты физкультуры. Это принесет нашему спорту большую пользу, поможет повысить мастерство спортсменов.

...На конференции обсуждались очень важные вопросы, например, об обеспечении новой парашютной техникой сборных команд республик, о выпуске учебной литературы, создании надежной аппаратуры для судейства, распространении опыта, новой программе соревнований и ряд других, имеющих большое значение для дальнейшего развития парашютного спорта. Учесть деловые предложения и рекомендации — задача дня соответствующих организаций.

Аэробус Ил-86  
готовится  
к вылету  
из Адлера.

Техника десятой пятилетки



# АЭРОБУС ДЕРЖИТ ЭКЗАМЕН...

Пассажирский лайнер приземлился в аэропорту. Самолет стремительно пронесся по серой ленте посадочной полосы. Воздух разорвали громовые раскаты двигателей, переведенных на обратную тягу для уменьшения пробега.

Всех, кто впервые видел машину, поразила необычность ее внешних форм. Строгая геометрия крыльев, прижатых к широкому фюзеляжу, приземистость конструкции, покоившейся на опорных тележках шасси, мощные сопла турбин.

Аэробус Ил-86 принадлежит к так называемому третьему поколению советских пассажирских реактивных самолетов. Он создан коллективом Опытного конструкторского бюро имени С. В. Ильюшина, которым руководит генеральный конструктор по авиационной технике, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Генрих Васильевич Новожилов. Испытательные полеты подтвердили основные проектные данные машины, правильность пути, избранного конструкторами гигантского корабля.

Что же представляет собой это детище десятой пятилетки? Как известно, самолет должен твердо стоять на трех китах: экономичность, надежность, комфорт. Новый самолет в полной мере отвечает этим требованиям. Его отличительная особенность — большая вместимость. Машина имеет широкий фюзеляж диаметром в шесть метров с двумя этажами («палубами») внутри и встроенные трапы. На нижней палубе оборудованы стеллажи с ячейками для багажа. На верхней — три пассажирских салона, рассчитанных на триста пятьдесят человек. Упрощенный принцип оформления багажа, похожий на тот, что используется в междугородних автобусах, и дал самолету новое название — «аэробус».

Триста пятьдесят пассажиров на борту! Это — почти половина железнодорожного поезда. Столько людей могут подняться в воздух три самых распространенных турбовинтовых лайнера Аэрофлота Ил-18 или же восемь турбовинтовых самолетов Ан-24.

На самолете установлены четыре мощных и экономичных турбовентиляторных двигателя, размещенных на пилонах под крыльями. Они обеспечивают лайнеру крейсерскую скорость 900—950 километров в час. Высота полета — 10—11 тысяч метров.

На борту Ил-86 смонтировано самое современное навигационное и пилотажное оборудование. Машина будет приспособ-

лена для автоматической системы посадки. Это сделает лайнер практически всепогодным.

Конструкторы и авиастроители немало потрудились, чтобы обеспечить высокую надежность всех агрегатов и систем самолета. Вместе с тем они позаботились о создании пассажирам высокого комфорта. Для нового лайнера разработаны просторные, удобные откидные кресла, обитые пористым синтетиком. Интерьеры всех трех салонов самолета-аэробуса отделаны алюминомпластом и декоративными материалами оригинальных расцветок. В каждом салоне установлен киноэкран. После полного набора высоты пассажир сможет со своего кресла посмотреть кинофильм. Звуковое сопровождение кинокадров пассажир отлаживает для себя сам, вращая регулятор специальной панели, смонтированной в подлокотник кресла. В этой же панели — несколько других каналов, по которым можно прослушивать радиопрограммы.

Мощная система кондиционирования обеспечивает быстрое и полное обновление воздуха в пассажирских салонах. При полете на любой высоте давление, температура и влажность воздуха всегда будут поддерживаться в оптимальных пределах.

Турбовентиляторные двигатели самолета оборудованы специальной системой, которая «гасит» шумы. Переборка пилотской кабины и пассажирских салонов обшита звукоизоляционными материалами. Экипаж и пассажиры практически избавлены от шумов, что особенно важно для дальних рейсов.

Ныне воздушный гигант успешно «обкатывается» на пассажирских трассах. И все это время специалисты Аэрофлота поддерживают тесный контакт с самолетостроителями. Авиарботники ордена Ленина Московского транспортного управления гражданской авиации, куда в скором времени поступит Ил-86, записали в своих социалистических обязательствах: «Подготовиться к эксплуатационным испытаниям самолета-аэробуса». Несколько групп технических специалистов управления уже завершили переучивание.

...Солнечные блики усыпали аэродромное поле. Широкофюзеляжный лайнер не спеша вырвался на линию исполнительного старта. Натужно ревет двигатели. Короткий разбег, и Ил-86 мягко отрывается от бетонной полосы.

Летные испытания аэробуса продолжаются. Впереди у самолета-гиганта большая жизнь на трассах Аэрофлота

Н. СТЕПАНИЦЕВ



В пилотской кабине.



Пассажирский салон.

Через два года нашей академии исполняется шестьдесят лет. Десятки тысяч авиационных инженеров получили здесь хорошую закалку и профессиональную подготовку. Многие из них стали известными авиационными конструкторами, видными учеными, умелыми организаторами и руководителями инженерно-авиационной службы советских Военно-Воздушных Сил. Среди них дважды Герои Социалистического Труда С. В. Ильюшин, А. И. Микоян, А. С. Яковлев, Герой Социалистического Труда С. К. Туманский, Н. Д. Кузнецов, В. С. Пугачев, В. С. Пышнов, А. К. Репин, И. В. Марков, А. Н. Пономарев, М. Н. Мишук.

Выполняя исторические решения XXV съезда КПСС, личный состав академии делает все для того, чтобы повысить эффективность и качество подготовки авиационных инженеров.

В академию принимаются офицеры Советских Вооруженных Сил, имеющие среднее техническое образование. В своем подавляющем большинстве — это коммунисты и комсомольцы, окончившие военно-технические училища и имеющие практический опыт работы по эксплуатации и ремонту авиационной техники. Гражданская молодежь в академию не принимается. Однако тот, кто хочет стать военным авиационным инженером, может поступить в одно из высших инженерных авиационных училищ.

Товарищ Л. И. Брежнев на XXV съезде партии подчеркнул: «Правильно говорится: нет ничего более практичного, чем хорошая теория. Мы прекрасно знаем, что плодотворный поток научно-технического прогресса иссякнет, если его не будут постоянно питать фундаментальные исследования».

Лишь твердое знание основ фундаментальных наук позволяет современному инженеру быстро и прочно осваивать новые, более совершенные образцы техники, новые производственные и технологические процессы. Поэтому изучение конкретной техники, знание которой безусловно является обязательным для инженера, должно осуществляться с учетом того, что конструктивные формы техники непрерывно меняются.

Современный военный инженер, особенно авиационный, должен непрерывно обновлять свои знания. С этой целью в академии за последние годы много делается для совершенствования всех компонентов учебного процесса. В первую очередь это касается методики обучения. Качество учебы оценивается обязательно с учетом глубины и полноты усвоения рекомендованной литературы, ясного понимания методов изучаемой дисциплины, ее связи со смежными предметами, практического приложения к жизни и деятельности авиационных частей и соединений.

Большое внимание, особенно на заключительном этапе учебного процесса, в академии уделяется аэродромной и ремонтной практике и войсковой стажировке. Здесь слушатель-выпускнику предоставляется возможность проявить самостоятельность в организации подготовки авиационной техники и полетам, выполнении регламентных и профилактических работ, способов отыскания неисправностей и их устранения, руководстве техническими подразделениями. Наряду с этим слушатели овладевают практическими навыками организации и проведения различных видов технической подготовки с летным и инженерно-техническим составом по специально разработанным методикам.

Вместе с тем, опыт показывает, что в конечном итоге успех будущей практической деятельности выпускника академии главным образом определяется его умением постоянно совершенствоваться, упорно, повседневно работать с техниче-

# ИНЖЕНЕРЫ АВИАЦИИ

*В редакцию журнала приходит много писем с просьбой рассказать о подготовке инженерных кадров авиации, о требованиях, которые к ним предъявляются на современном этапе.*

**Рассказывает начальник Военно-воздушной инженерной орденов Ленина и Октябрьской революции Краснознаменной академии имени профессора Н. Е. Жуковского генерал-полковник-инженер В. В. ФИЛИППОВ, кандидат технических наук**



ской литературой, самостоятельно находить новейшие сведения по своей профессии.

Достижения науки оказывают огромное влияние на развитие техники. Они, например, позволили существенно усовершенствовать боевой самолет, резко повысить его эффективность. Не только насыщение радиоэлектроникой и автоматикой характерно для современного боевого авиационного комплекса. Значительные изменения претерпели также и планер самолета, его силовая установка, авиационное вооружение. Нашли широкое применение крылья изменяемой стреловидности высокой степени механизации, новые способы управления. Развитие систем автоматического регулирования, кибернетики, электронно-вычислительной техники позволило осуществить комплексную автоматизацию боевых летательных аппаратов. Ведь современный самолет немислим без пилотажно-навигационного (ПНК) или прицельно-навигационного (ПРНК) комплекса с использованием бортовых вычислительных цифровых машин (ВЦМ), позволяющих заблаговременно программировать значительную часть боевого полета вплоть до поражения цели в автоматическом режиме.

Развитие техники вносит значительные изменения в работу инженеров и техников. Ведь современные летательные аппараты могут развивать скорость до 3000 км в час, подниматься на высоту более 30 тысяч метров. За последние 20 лет число приборов, переключателей, сигнализаторов на самолете выросло более чем в десять раз. И вся эта сложная современная аппаратура находится под постоянным вниманием инженерно-технического состава, которую он должен не только в совершенстве знать, но и умело, со знанием дела эксплуатировать. Трудно рассчитывать на успех в вооруженной борьбе, говорил В. И. Ленин, при отсутствии людей, способных со знанием дела пользоваться новейшими усовершенствованиями военной техники.

Современная авиационная техника потребовала не только повышения профессионального уровня авиаторов, но и изменения форм и методов ее эксплуатации. Так, например, для определения параметров работы и подготовки к полету новых прицельных и пилотажно-навигационных комплексов специально созданы и нашли широкое применение новые автоматизированные средства наземного обслуживания. Обработка многочисленных данных о выполнении полета и качества работы техники также производят с помощью электронно-вычислительной машины.

Потребовалась, кроме того, и некоторая организационная перестройка в технических подразделениях. Если раньше группы обслуживания и группы регламентных работ были специализирова-

ны по видам техники (вооружение, радиоэлектроника, авиационное оборудование и т. п.), то с появлением прицельных и пилотажно-навигационных комплексов организационно оформились также комплексные группы. Без такой перестройки невозможно было готовить к полету современную технику. Поэтому высокий уровень инженерно-технической подготовки личного состава является сейчас одним из важнейших показателей боеготовности авиационных частей. Вместе с тем, особая специфика современных боевых действий, угроза применения оружия массового поражения предъявляет повышенные требования также и к морально-политической и психологической подготовке личного состава.

Программы и учебные планы нашей академии и высших инженерно-авиационных училищ обязательно учитывают эти требования. Выпускники академии и высших инженерно-авиационных училищ обладают высокими морально-политическими качествами, хорошим общим уровнем теоретической подготовки, глубокими знаниями математики, физики, вычислительной техники, радиоэлектроники, автоматики, что позволяет им быстро входить в строй и успешно осваивать эксплуатацию новой авиационной техники, как бы сложна она ни была.

Среди многочисленных воспитанников академии немало тех, для кого первое знакомство с самолетом и мотором состоялось в аэроклубе. Сейчас в стране создано немало юношеских военно-патриотических объединений, школ и клубов при авиационных училищах ВВС, авиационных предприятиях гражданской авиации, аэроклубах ДОСААФ. В этих школах и клубах занимаются десятки тысяч юных летчиков и техников, юных космонавтов. Здесь преподают опытные педагоги, есть хорошие учебные пособия, библиотеки. Программа занятий очень интересна и поучительна. Наряду с теоретической подготовкой по основам аэродинамики, авиационной астрономии, навигации, конструкции авиационной техники практикуются ознакомительные полеты, парашютная подготовка, тренировки на лопинге и батуте...

Для многих из тех, чей путь к аэродрому начался в оборонном Обществе, он продолжится в стенах училищ и академий и приведет к вершинам одной из увлекательных и сложных профессий — профессии авиационного инженера.

**Вел беседу Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ, полковник запаса**

## О товарищах по профессии

В ПОСЛЕДНИЕ годы, в связи с постоянно увеличивающейся длительностью полетов человека в космос, в программу наиболее важного, завершающего этапа проверки перед полетом потребовалось включить испытания на психофизическую совместимость членов экипажа. Опыт полетов на многоместных кораблях показал, что в условиях длительной групповой изоляции в замкнутом помещении, при непрерывном функционировании «подающих свой голос» систем корабля или орбитальной станции совместимость членов экипажа имеет очень важное значение для успеха полета.

Определение психофизической совме-

**В**звездный городок февраль принес теплый ветер, туманы, а нередко морозящий дождь. Настроение у Владимира, как и погода, было «серое». Откинувшись на спинку заднего сиденья «Волги» и закрыв глаза, он пытался вдуматься в напутственные слова генерала, но в голове ритмично стучало лишь одно: «Несовместим»... «Несовместим»...

Эту особенность в характере человека не так давно открыли медики и тут же возвели ее в ранг научных достижений. Оказывается, с одним человеком ты полностью совместим, с другим — нет; по отношению к одному ты — лидер, другому — подчиненный. В природе и животном мире так действительно бывает: одни цветы не могут расти рядом с другими, кошка с собакой — вечные враги, но чтобы два товарища, которые восемь лет жили и работали в одном коллективе испытателей, вдруг оказались «несовместимыми», в это поверить было трудно. Но медики стояли на своем.

Что они с Николаем несовместимы, Володя узнал после одного из последних исследований психологов. Они пригласили обоих в большой светлый кабинет, заполненный различными приборами. Врач и две лаборантки посадили Владимира и Николая за отдельные столы,

Оторвавшись от воспоминаний о том злополучном дне, Владимир осмотрелся. Николай решал кроссворд, шофер напряженно всматривался в грязную дорогу. Подъезжали к институту. Через несколько часов он и Николай останутся вдвоем в герметичной станции, где предстоит длительное время жить и работать изолированно от всего мира.

...Николай надевал скафандр. Конструктор этой непривычной, неземной одежды, мужчина средних лет с заметной сединой на висках, стоял посреди комнаты, положив руки на спинку стула, и внимательно следил за тем, как оба укладывали передние распах, поднимали и опускали стекла гермошлемов. Когда скафандры были надеты и еще раз проверена исправность медицинских поясов, он обратился к испытателям:

— В полете может сложиться такая ситуация, когда экипаж должен будет находиться в скафандрах несколько часов. Вам же предстоит выполнить все, что делают космонавты на орбите, но умноженное на коэффициент запаса и в условиях действия гравитации.

С первого же шага оба почувствовали «весомость» предупреждения конструктора. Скафандр сковал походку, согнул немного спину, плотно облегал грудь и

# КОСМИЧЕСКИЙ

стимости членов экипажа космонавтов, которым предстоит длительный полет, — дело для медицинской науки новое. Поэтому, естественно, что ведется поиск и методов, и технических средств, позволяющих решить эту задачу. Проверку на совместимость проходили и космонавты, и инженеры-испытатели. Как и во всяком новом деле, на первых порах, выводы о «совместимости» или «несовместимости» членов того или иного «подопытного» экипажа бывали не бесспорными, требовали дополнительных испытаний. С накоплением опыта, совершенствованием методов и технических средств точность определения «совместимости» повышалась. Сейчас, как показывает опыт последних длительных полетов, проблему подбора экипажей медицина решает все успешнее.

Сегодня мы познакомим читателей с заключительным этапом испытаний, проведенных перед длительным полетом одного из первых экипажей орбитальной станции. А так, как все делалось в условиях, максимально приближенных к настоящему космическому рейсу, то такие слова как «полет», «стыковка» и другие написаны без кавычек.

Не вдаваясь в технические тонкости, мы рассказываем о работе своих товарищей, разных по характеру, но единых в стремлении наилучшим образом решить поставленную задачу.

вручили по стопке вопросников и различных таблиц, пустили секундомеры и велели выполнять задание. Сотни плюсов и минусов поставили в тот день испытатели в одном вопроснике, десятки в другом. Читали тексты, которые тут же у них отбирали, и восстанавливали их по памяти, «крутили» компасы, складывали и вычитали числа, включали и выключали приборы. Через три часа непонятной работы Володю и Николая пригласили сесть за другие столы к приборам, от которых тянулись провода к стоявшей в углу машине.

Удостоверившись, что испытатели готовы к новой работе, врач включил машину. Стрелки приборов сразу отклонились от нулевого положения. Владимир и Николай — каждый на своем рабочем месте, начали крутить ручки, чтобы вернуть стрелки к нулевой отметке. Вращает ручку своего прибора Володя, а стрелка движется одновременно и на приборе Николая. Вращает ручку Николай, движется стрелка и на Володином приборе, но своя — к центру, а товарища — на край шкалы.

Долго два друга «гоняли» стрелки, но установить их на нули одновременно на двух приборах, как того требовала медицина, не удавалось. Володя начал нервничать, бросал на Николая сердитые взгляды, а тот, сдвинув к переносице пушистые брови, упрямо по-своему крутил, ручки и стрелки то приближались к нулевым отметкам, то уходили от них.

Через три дня лаборантка по секрету сказала Владимиру, что слышала разговор о его несовместимости с Николаем и что впереди их ждут дополнительные испытания.

★★★

плечи. Настроение у Николая было приподнятое, и он его не скрывал. С улыбкой вошел в огромный зал, где собрались все смены дежурных техников, инженеров и врачей. Раздались дружные аплодисменты, кто-то крикнул: «Мы с вами, ребята». Николай, не ожидавший такой встречи, даже смутился и, опустив глаза, чуть быстрее пошел к посадочному люку транспортного корабля. За ним в корабль вошел Володя. Люк закрылся. Они остались вдвоем.

Владимир лежал в кресле бортинженера и записывал в журнал показания приборов. Регенератор работал хорошо, состав воздуха был в норме, дышалось легко. Однако после шести часов пребывания в спускаемом аппарате начала сказываться усталость. Согнутые в коленях ноги немели. Чтобы вытянуть, расслабить их, он все чаще поднимался из кресла и садился на подголовник.

Скафандры испытателям разрешили снять только через семь часов, после открытия люка в бытовой отсек. Там они поели и немного поспали. Разбудил их дежурный оператор, который объявил, что до стыковки корабля со станцией остался час.

Испытатели перешли в спускаемый аппарат и заняли места в креслах. Через полчаса автоматическая стыковка корабля со станцией была осуществлена. «Тамирам» разрешен переход в станцию.

Николай вошел первым. Он много раз бывал в ней до начала испытаний, но после многочасового пребывания в транспортном корабле станция показалась ему совсем другой — огромной и нарядной.

На пятые сутки полета в испытательном зале появился главный психолог Центра

подготовки космонавтов Петр Алексеевич. Он подошел к девушке, которая в этот момент записывала электрокардиограмму Николая, и стал внимательно рассматривать пилообразные «дорожки».

— Спит?

— Оба спят.

— Какая частота пульса?

— У Николая — 38, у Владимира — 40.

— Ого! — вырвалось у Петра Алексеевича. — У них все время такой низкий пульс?

— Уже три дня, — спокойно ответила девушка и добавила: — Во сне, конечно. А в покое — 48.

Главный психолог задумался, покачал головой и пошел к руководителю смены. Сергей Иванович встретил его традиционным «Салют!» и предложил стул.

— Устали ребята, — начал разговор руководитель смены. — Когда составляли программу, казалось, что на консервацию корабля и расконсервацию станции будет достаточно трех суток, а фактически на это экипажу потребовались четвертые, и даже часть пятых суток. При этом они по два часа прихватывали ото сна. Судя по телеинформации и контрольным приборам, все сделано правильно, и мы обоих уложили спать.

— Видно, в программу предстоящего

перегруженных роликов, то грохот, когда с них снимали нагрузку. До этого Николай не обращал на шум никакого внимания, но сейчас он его не на шутку раздражал. Николай подошел к Владимиру и довольно резко произнес:

— Оставь тренажер в покое.

— А тебе что, делать нечего? Займись другим делом и не мешай мне.

— Нет, ты займись другим делом, — загорячился Николай. — Кто будет менять фильтры в анализаторе? Я, что ли?

— А почему бы и не ты, товарищ строгий начальник?

Николай не ответил, молча повернулся и пошел в другой отсек.

Сергей Иванович пришел на работу в хорошем настроении, быстро накинул на плечи халат и занял место за пультом сменного руководителя полетом. Заместитель, закончив запись в вахтенном журнале, доложил:

— Все системы станции и наземные установки работают нормально. — Экипаж спит. Завтра будем сдвигать время отхода ко сну еще на два часа вперед.

— На сколько часов уже сдвинут сон?

— На шесть часов за время испытаний.

— Как быстро засыпают «Тамиры»?

— Встроенные в спальные места датчики и медицинский контроль показыва-

— «Тамиры», я должен вам сообщить неприятную новость: на корпусе станции появился минус. Будем искать его вместе. Вы готовы? — спросил Сергей Иванович.

— Готовы.

— Тогда начнем. Выключайте систему управления. Станция переводится в свободный режим полета.

Испытатели поочередно выключали систему за системой. Рабочие сутки подходили к концу. И экипаж, и дежурная смена устали, а минус прочно «сидел» на корпусе. Оставалась последняя система — освещение. Сергей Иванович предупредил:

— «Тамиры», возьмите фонарики и выключайте систему освещения. И давайте вспомним, что вы днем включали, выключали, переставляли. В общем, нужно мысленно повторить все свои предыдущие действия. Договорились?

Николай выключил освещение. И тут, в наступившем крошечном мраке, у него мелькнула мысль, что этот проклятый минус породил он сам. Бросился к анализатору. Раскрыв штепсельный разъем, увидел, что один из тоненьких штырьков изогнулся и прижался к корпусу разъема.

# ПОЛЕТ... на ЗЕМЛЕ

полета придется внести серьезные коррективы, — отозвался Петр Алексеевич.

— Да. Мы уже об этом доложили конструктору и в Центр подготовки космонавтов. Программу полета действительно надо подправить.

— Вот и налицо первое подтверждение нашего предварительного заключения о неполной совместимости и отсюда недостаточной работоспособности такого экипажа, — сделал было вывод Петр Алексеевич.

— Что вы! — тут же запротестовал Сергей Иванович. — Ребята хронометрируют все операции и сообщают нам время, затраченное на каждую из них. Работают с душой, инициативно и плодотворно. Они израсходовали весь дополнительный лейкопластырь на различные надписи под приборами и агрегатами. Замечания обоснованные и просто бесспорные. Мы уже звонили на завод и просили учесть их при окончательной подготовке станции, которая должна стартовать в космос.

— Все это интересно, очень интересно, дорогой Сергей Иванович, — перебил врач, — но я хотел бы от вас поподробнее узнать о поведении испытателей.

— Никаких претензий у меня к ним нет.

— Вот как! Но это далеко не все. Посмотрим, что будет дальше.

...Заканчивались двенадцатые сутки испытаний. До сна оставалось два часа. За это время нужно было заполнить документацию командира экипажа, заменить локальный вентилятор, перезарядить кинокамеры, а уже смертельно хотелось спать. Володя, регулируя натяжение ленты на физтренажере, то включал его, то выключал. Раздавался то визг от

ют, что после смены времени и Николай, и Владимир засыпают плохо.

— Над этим нужно подумать. Ведь скоро получится так, что днем «Тамиры» будут спать, а ночью работать.

— Да, — подтвердил заместитель. — Вчера они легли спать в пять часов утра.

— Распорядок, видимо, нужно изменить. Конечно, не сейчас, на испытаниях, а в реальном полете, — уточнил Сергей Иванович. — Там, на орбите, наши день и ночь проходят за полтора часа. В течение одних суток на борту шестнадцать раз наступает ночь и шестнадцать раз — день. Поэтому в орбитальном полете безразлично, когда спать — днем или ночью. Главное то, что экипаж должен ложиться спать и вставать в одно и то же время.

— Согласен с вашим предложением. Подготовлю соответствующую докладную. Еще я хотел вам сообщить, что сегодня в четыре часа ночи у «Тамиров» произошел какой-то, видимо, неприятный разговор. К сожалению, мы его не слышали, но об этом можно было догадаться по выражению лиц на экранах телевизоров.

— Что было потом? — встревожился Сергей Иванович.

— Николай заменил фильтры в анализаторе и ушел спать в транспортный корабль, чего он никогда не делал, а Владимир, как обычно, занял передний лежак.

— Ну что же, поживем — посмотрим, — повторил Сергей Иванович слова главного психолога. — Видно, ребята здорово устали. Это тоже надо учитывать при составлении программы длительных полетов.

Сразу после подъема руководитель полета вызвал испытателей на связь.

— Вот он — минус!

Николай вспомнил, как тогда, ночью, после спора с Володиной он, расстроенный, менял фильтры. Спрятанный за обшивкой стойки разъем никак не соединялся, и Николай с силой вогнал штырьковую часть в приемную.

Исправив штепсельный разъем, Николай соединил его. Тут же по громкой связи было объявлено, что минус исчез. (После испытаний в бортовой инструкции космонавтов были внесены правила эксплуатации штепсельных разъемов).

★★★

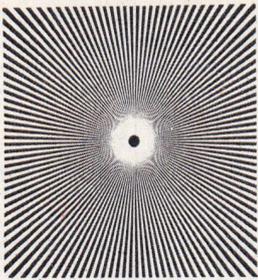
Одна за другой включены в действие все системы. Станция вновь приобрела привычный обжитой вид. Испытатели начали дальнейшую работу по программе. Первым оторвался от заполнения формуляра Владимир.

— Ну вот, Коля, подходит к концу наш полет. Время переходить в корабль и идти на посадку. А там вновь медицинские осмотры и проверки. Интересно, какое заключение сделают медики о влиянии на организм человека такого длительного пребывания в станции, как наше с тобой? — По-моему, мы понимаем друг друга.

— Не хочешь ли ты отправиться в реальный полет?

— Очень! — сказал Владимир, — но пока наше дело — протаптывать тропинки другим.

Генерал-майор авиации  
А. НИКОЛАЕВ,  
дважды Герой Советского Союза,  
летчик-космонавт СССР,  
М. ГОРЯЧЕВ,  
инженер



## ОБРАЗ ЧКАЛОВА СТАЛ БЛИЖЕ

Для меня и моих сверстников Чкалов был кумиром. Многие из нас, пришедших в авиацию в тридцатые годы, мечтали хоть немного быть похожими на него. И когда в суровые годы Великой Отечественной войны мне довелось командовать эскадрилей, то летчики и я сам в трудные минуты сражений с врагом не раз вспоминали Чкалова, его высказывания о том, каким должен быть воздушный боец, и это помогало нам одерживать победы.

О Валерии Павловиче Чкалове написано много книг. О нем рассказывали его друзья, писатели, журналисты, коллеги. Недавно вышла еще одна книга о замечательном летчике\*. Ее автор — жена Валерия Павловича — Ольга Еразмовна Чкалова.

Несомненно, она лучше других знала этого удивительного человека, а написала о нем только через сорок лет после его гибели. Чувствуется, что автор умом и сердцем выстрадала каждую строку, правдиво рассказала о всех сторонах многогранного характера этого человека, выдающегося летчика современности, о его непростой судьбе.

Книга повествует о детстве Валерия, о том, как с раннего возраста он приобщался к труду, мужал и готовил себя к свершению больших дел. Его путь к вершинам летного мастерства был нелегким. Автор пишет об этом со всей откровенностью.

«Валерий Павлович был прямолинеен, резок в своих суждениях, не умел кричать душой. Из-за этого происходили неприятности всякого рода. Часто я беседовала с ним по поводу этого, ведь его неудачи были и моими неудачами, его горе было и моим горем.

Чкалов был новатором в летном деле. Много раз рисковал, и если он во что-то верил, то своих убеждений не менял, был последовательным до конца».

В одном из своих писем, помещенных в книгу, Валерий Павлович писал Ольге Еразмовне: «...Ты меня обвиняешь, что я сам виноват, что не получаю повышения по службе. Ты права, но ведь это зависит не от того, что я не могу работать, а от того, что я не могу делать так, чтобы это дело потом никуда нельзя было применить, весь вопрос в разном понимании сущности дела. Мои полеты выделяются, но вместо того, чтобы их как-то отметить, это называют «воздушным хулиганством»... Я как истребитель был прав и буду впоследствии еще больше прав. Я должен быть всегда готов к будущим боям и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым...»

В книге впервые подробно рассказывается о том, как в 1928 году Чкалов потерпел аварию и был наказан. Короткими штрихами, выдержками из писем автор раскрывает характер Чкалова, его веру в справедливость.

«...Я знаю, — писал Чкалов жене, — что ты очень и очень устала от всех

неприятностей, но ничего, скоро все пройдет и заживем мы с тобой как следует»...

Автор рассказывает о том, как росло летное мастерство Валерия Павловича, о его работе летчиком-испытателем.

Наиболее подробно останавливается О. Чкалова на выдающихся перелетах В. Чкалова, Г. Байдукова и А. Белякова. Факты из жизни Чкалова, личные воспоминания она удачно дополняет выдержками из наших и иностранных газет, журналов, высказываниями известных летчиков, военачальников, государственных деятелей.

Чкалов был не только выдающимся летчиком, он сочетал в себе многие лучшие качества, присущие гражданину Страны Советов.

«Тот, кто узнавал его ближе, просто не мог не полюбить этого обаятельного человека, а меня это несказанно радовало, — пишет О. Чкалова. — Хотя я и не совсем понимала, в чем тут секрет, почему он, несмотря на внешнюю грубоватость и некоторую резкость в суждениях, так привлекал к себе людей.

Только теперь, взглядываясь в прошлое, я понимаю, что он был необычайно талантливым человеком. А талант всегда интересен окружающим».

В книге интересно рассказывается о деятельности В. П. Чкалова как депутата Верховного Совета Союза ССР, о том, с каким вниманием и ответственностью относился он к своей общественной работе, к нуждам людей.

Во время предвыборных поездок Валерий Павлович очень сильно простудился, но наотрез отказался прервать встречи с избирателями. Уже совсем больной, он стоял на студенком ветру с непокрытой головой на митинге в городе Цивильске.

— Наденьте кепку, ведь вы совсем заблещете, — советуют Валерию Павловичу его спутники.

— Как можно, — возмутился Чкалов. — Ведь я разговариваю с народом!

Много эпизодов приводит автор, и каждый из них характеризует В. П. Чкалова как выдающуюся личность.

Написанная просто, доходчиво, книга не только создает портрет великого летчика нашего времени. Она заставляет думать, анализировать свои поступки. Ее воспитательное значение трудно переоценить. Скромный рассказ о Чкалове будет полезным людям всех возрастов.

Генерал-майор авиации И. ВИШНЯКОВ,  
Герой Советского Союза

## ВЫСОКИЙ ВЗЛЕТ

Автор этой небольшой книги\* — генерал-майор авиации В. Василенко, воспитанник Днепродзержинского аэроклуба. Сотням юношей и девушек помог этот клуб осуществить свою мечту — взлететь в небо. С исключительным вниманием относились партийные и комсомольские организации Днепродзержинска к стремлению молодых патриотов отлично подготовиться к службе в рядах Красной Армии. На страницах книги рассказывается о многих инструкторах Днепродзержинского аэроклуба имени Героя Советского Союза В. Молокова. Не щадя сил и времени, они передавали молодежи свои знания и опыт. Бывшие аэроклубовцы и сейчас с благодарностью вспоминают своих первых наставников.

В 1935 году состоялся первый выпуск группы пилотов. Е. Диденко, Г. Дубинин, П. Виговский, И. Карабаш и П. Шуликина, отлично сдавшие экзамены по всем предметам, стали инструкторами-летчиками...

Автор — человек, безгранично влюбленный в авиацию, в прошлом — ком-

сомольский вожак, политработник — в мирные дни и на фронте встречался со многими людьми, умеет увлекательно рассказать о них. Молодежи будут интересны его рассказы о воспитанниках аэроклуба, добившихся высокого взлета.

С огромным желанием стать летчиком пришел в аэроклуб слесарь Днепродзержинского вагоностроительного завода Иван Степаненко. После окончания аэроклуба поступил в военное училище. В небе на Брянском и Сталинградском фронтах, над легендарной Малой землей, над Орлом, Курском и Прибалтикой проявился его бойцовский характер и талант. Триста девяносто пять боевых вылетов совершил отважный летчик. Сбил тридцать три вражеских самолета лично, восемь — в групповых боях. Провел много штурмовых, разведывательных полетов. Две Золотые Звезды Героя Советского Союза, ордена и медали красноречиво говорят о боевых заслугах генерал-майора И. Степаненко.

Отважными воинами понаказали себя в боях за Родину воспитанники аэроклуба — Герои Советского Союза В. Дрыгин, С. Левчук, Н. Логвиненко, И. Сачко, А. Худякова.

Автор подробно рассказывает о ратных подвигах мужественного комиссара авиаполка Г. Дубинина, «воздушного фотографа» С. Левчука, морского летчика И. Сачко, мастера снайперских ночных бомбовых ударов А. Худяковой, мужественного летчика-разведчика П. Куца, а также И. Кравчука, который в годы Великой Отечественной войны был адъютантом начальника политотдела 18-й армии полковника Л. И. Брежнева...

Знакомая читателям с воспитанниками Днепродзержинского аэроклуба, с людьми большого мужества и героизма, автор книги призывает юношей и девушек следовать их примеру, быть такими же преданными патриотами социалистической Родины.

Ю. СЫТНИК

## Читайме В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

### ● ЛЕНИНСКИМ ЗАВЕТАМ ВЕРНЫ.

У инициаторов социалистического соревнования

### ● ВЕРНОСТЬ СЛОВУ

### ● ДЕНЬ КОСМОНАВТИКИ

Первичная организация — основа Общества

### ● СПАСИБО, ШКОЛА

Дела общественных инструкторов

### ● «И ТОЧНЕЕ СТАНОВЯТСЯ РУКИ»

Молодежи о жизни ВВС

### ● ЗА ВЗЛЕТОМ — ВЗЛЕТ

### ● РЯДОМ С ЛЕГЕНДОЙ

### ● РАЗЯЩИМ УДАРОМ [очерк о дважды Герое Советского Союза С. Луганском]

Совершенствовать материально-техническую базу

### ● БИОГРАФИЯ РЕКОРДА

В помощь участнику Спартакиады

### ● ОДИН ПРЫЖОК ЧЕМПИОНА МИРА

### ● ПЛАНЕР «ЯНТАРЬ-СТАНДАРТ»: ОСОБЕННОСТИ ПИЛОТИРОВАНИЯ

### ● МОДЕЛЬ С ГИБКИМ КРЫЛОМ

### ● АЭРОФЛОТ И ОЛИМПИАДА-80

Опытные самолеты периода второй мировой войны

### ● НОВЫЕ КНИГИ

\* О. Э. Чкалова. «Валерий Павлович Чкалов». Волго-Вятское издательство. 1978. 224 стр., 50 к.

\* В. М. Василенко. «Высокий взлет». Издательство политической литературы Украины. 1978. 111 стр., 30 к.

# «В ВОЗДУХЕ ПРОВЕРИМ»

Среди тех, кто стоял у истоков советского парашютизма, почетное место занимает имя Василия Ивановича Харахонова. Герой Советского Союза, испытатель парашютов, В. Г. Романюк так характеризует своего учителя: «Харахонов, был, пожалуй, одним из самых выдающихся парашютистов того времени. Удивительно смелый, постоянно ищущий новые формы и методы применения парашюта, он был прирожденным экспериментатором. Его широкая натура совмещала в себе пылкую страсть подлинного новатора с трезвым расчетом опытного испытателя».

☆☆☆

Василий Харахонов родился в 1902 году на Волге в небольшом селе Теплое в семье крестьянина-бедняка. Сызмальства хлебнул горя: четырех лет лишился матери, а в девять потерял отца.

В историческом 1917 году он, матрос одного из волжских пароходов, добровольно вступает в ряды Красной Армии. Затем служит в сухопутных войсках, заканчивает Краснодарскую кавалерийскую школу.

В сентябре 1931-го Василия направили для стажировки в авиационную часть. Полеты настолько его захватили, что он решил стать летчиком. И добился своего. После окончания Оренбургской летной школы Харахонов увлекся парашютизмом, где наиболее ярко раскрылось его творческое дарование.

Вскоре, став начальником парашютно-десантной службы авиабригады, он начал проводить эксперименты. В наше время уже никого не удивит тем, что парашютист управляет своим телом в свободном падении, как птица. А в далекие тридцатые годы задача — научиться стабильно падать была одной из главных. Для этого использовали даже крылья.

26 апреля 1935 года Харахонов совершил прыжок с высоты 3000 метров с крыльями. Через двадцать секунд планирующего полета он раскрыл купол парашюта и благополучно приземлился.

Однако многочисленные опыты Василия Харахонова и других спортсменов показали, что управление телом при наличии крыльев дело довольно сложное, небезопасное. Василий одним из первых понял, что главную роль для управления телом в свободном падении должны играть руки и ноги.

Ветераны советского парашютизма, такие, как В. Харахонов, С. Афанасьев, М. Зворыгин, Н. Евдокимов, Н. Аминтаев, В. Романюк, П. Сторчиенко, сделали многое, чтобы создать основу методики управления телом парашютиста.

В. И. Харахонов обладал удивительным даром учить своему мастерству других. Он всячески одобрял поиски молодых парашютистов, стремящихся най-

ти новое. Заслуженный тренер СССР, заслуженный мастер спорта П. Сторчиенко в своей книге «С больших высот» пишет о своем учителе: «Для нас, молодых парашютистов, имя Харахонова значило очень многое. Он имел наибольшее количество прыжков с парашютом, одинаково уверенно прыгал днем и ночью, на сушу и на воду, с любых самолетов».

У Василия была одна излюбленная поговорка: «В воздухе проверим!» И все свои мысли и задумки он проверял в воздухе. Самолет подбит, летчик ранен... Как быть? Харахонов решается на эксперимент. После команды: «Самолет горит! Летчик без сознания» — Харахонов поднял на руки «раненого», роль которого выполнял П. Федюнин, и вместе с ним выпрыгнул из машины. Несколько секунд он падал вместе с Федюниным, после чего раскрыл его парашют, а пролетев еще несколько секунд, ввел в действие свой. Расстегнув еще в воздухе карабины подвесной системы, он приземлился и, подбежав к месту падения Федюнина, подхватил его на руки. Прыжок показал, что так можно спасти раненого в боевых условиях.

В конце тридцатых годов испытатели много работали над тем, как покинуть самолет, находящийся в различных положениях. В 1940 году на сборах парашютистов в Евпатории, руководителем которых был Василий Иванович, в программу входило выполнение прыжков со всех фигур высшего пилотажа и испытание плавсредств, используемых летчиками морской авиации.

Участники сборов успешно освоили прыжки с самолета, выполняющего вираж, спираль, поворот на горке, штопор... Но как прыгать с самолета, делающего петлю Нестерова? И вот У-2, набрав необходимую высоту, стал описывать вертикальную окружность. С земли увидели, как Харахонов отделился от машины и полетел вниз, а самолет продолжал вычерчивать в небе фигуру. И тут многие поняли, что траектории человека и самолета совпадают и неизбежно они столкнутся. Так и произошло... Но парашют все же раскрылся.

Вскоре самолет совершил посадку, а парашютист благополучно приземлился. При осмотре оказалось, что у него на правой ноге ссадина, а у самолета перебит лонжерон крыла. Прыжки из «мертвой петли» отменили. Уже позднее специалистами было установлено, что столкновение при правильно выполненной петле неизбежно. Позже были сделаны рекомендации летчикам: после отделения парашютиста от самолета в верхней мертвой точке рулем поворота увести машину в сторону.

Накануне Великой Отечественной войны авиационное командование морской авиации большое внимание уделяло поискам более результативных методов использования бомбардировщиков. В

частности, делались попытки бомбить с пикирования. При этом методе резко повышалась точность бомбометания. Поскольку специальных пикировщиков в то время не было, то для этой цели решили использовать обычные СБ и ДБ-3. Летом 1940 года в авиации Черноморского флота приступили к опытам. Поэтому необходимо было провести «опрыгивание» с пикирования и выдать соответствующие рекомендации летному составу. Эту работу поручили провести начальнику парашютно-десантной службы авиации ВМФ В. И. Харахонову. Программа экспериментов предусматривала прыжки с углов пикирования в пределах 81—83°. После серии предварительных испытаний 23 июня 1940 года В. Харахонов предостояло прыгать при выводе самолета из пикирования — наиболее сложная часть задуманного, ведь именно в этот момент возникают наибольшие нагрузки. Парашютист сравнительно легко покинул самолет, но во время наполнения купола лопнуло крепление запасного парашюта. Выяснив на земле причины случившегося, через два дня Харахонов с товарищами продолжили эксперименты, которые вскоре были удачно завершены.

В. И. Харахонов понимал, что любовь к парашюту могут привить только энтузиасты этого дела. На должности начальника парашютно-десантных служб в бригадах, полках и эскадрильях он рекомендовал наиболее перспективных в этом отношении офицеров. Тон задавал сам.

Однажды на одном из аэродромов предстояли прыжки с парашютом. Участники немного приуныли: погода была ветреная, и по всей вероятности прыжки отменят. Но нет, Харахонов сказал: «Авария на самолете не зависит от погоды. Надо уметь прыгать и в ветер», — и первым совершил прыжок.

С берега хорошо было видно, как он раскрыл парашют и опустился в воду, но не освободился от подвесной системы, как предписывала инструкция... Купол парашюта, словно парус, тянул его к берегу, не давая утонуть.

24 июля 1940 года Василий Харахонов установил всесоюзный рекорд, покинув самолет на высоте 13025 метров. Для того времени это была фантастическая высота. Прыжок совершил с самолета ДБ-3, специально переоборудованного для этого рекордного полета.

В свободном падении находился 11755 метров.

Во время Великой Отечественной войны замечательный парашютист готовил воздушных бойцов-десантников. Его воспитанники отважно сражались за Родину. 30 мая 1944 года В. Харахонов погиб при исполнении служебных обязанностей.

А. ГРИГОРЬЕВ

# ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

## ЦКБ-56 — ДБ-4

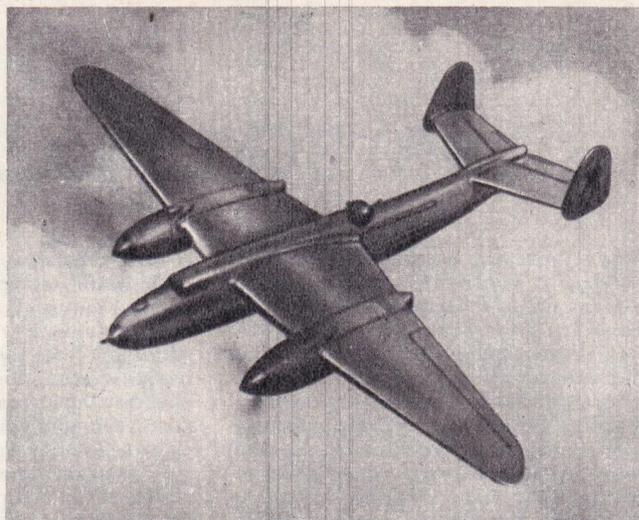
Принятый в 1936 году на вооружение советской авиации дальний бомбардировщик ДБ-3 к началу сороковых годов уже не полностью отвечал требованиям, предъявляемым к самолетам такого боевого назначения. Понимая это, конструкторский коллектив, возглавляемый С. В. Ильюшиным, начал разработку нового бомбардировщика, получившего наименование ЦКБ-56, а затем ДБ-4. В конце 1940 года начались заводские испытания первого, а в начале марта 1941 года второго опытных экземпляров ЦКБ-56 — ДБ-4.

Конструкция самолета ДБ-4 — цельнометаллическая. Схема — моноплан со средним расположением крыла и двухкилевым оперением. Крыло такое же, как на серийно строившихся ДБ-3ф, практически тех же размеров. Экипаж опытного бомбардировщика состоял из летчика, штурмана, стрелка-радиста и воздушного стрелка. Управление самолетом двойное — у летчика и штурмана.

Конструкторы усилили бортовое вооружение самолета. На первом экземпляре было установлено по одному пулемету в носовой и люковой турели и два пулемета ШКАС на верхней турели. В ходе испытаний на верхней турели вместо ШКАС калибром 7,62-мм установили пушку ШВАК калибра 20 мм.

Два новых двигателя жидкостного охлаждения мощностью по 1800 л. с. обеспечивали нормальную бомбовую нагрузку, размещаемую внутри фюзеляжа, до 1600 кг, а максимальную — 2000 кг. При этом на наружной подвеске под фюзеляжем могла подвешиваться бомба в 1000 кг. Нормальный взлетный вес самолета — 9000 кг, в перегрузочном варианте — 11 325 кг. По расчетам максимальная скорость бомбардировщика у земли должна была достигать — 447 км/ч, а на высоте 7 тыс. метров — до 560 км/ч.

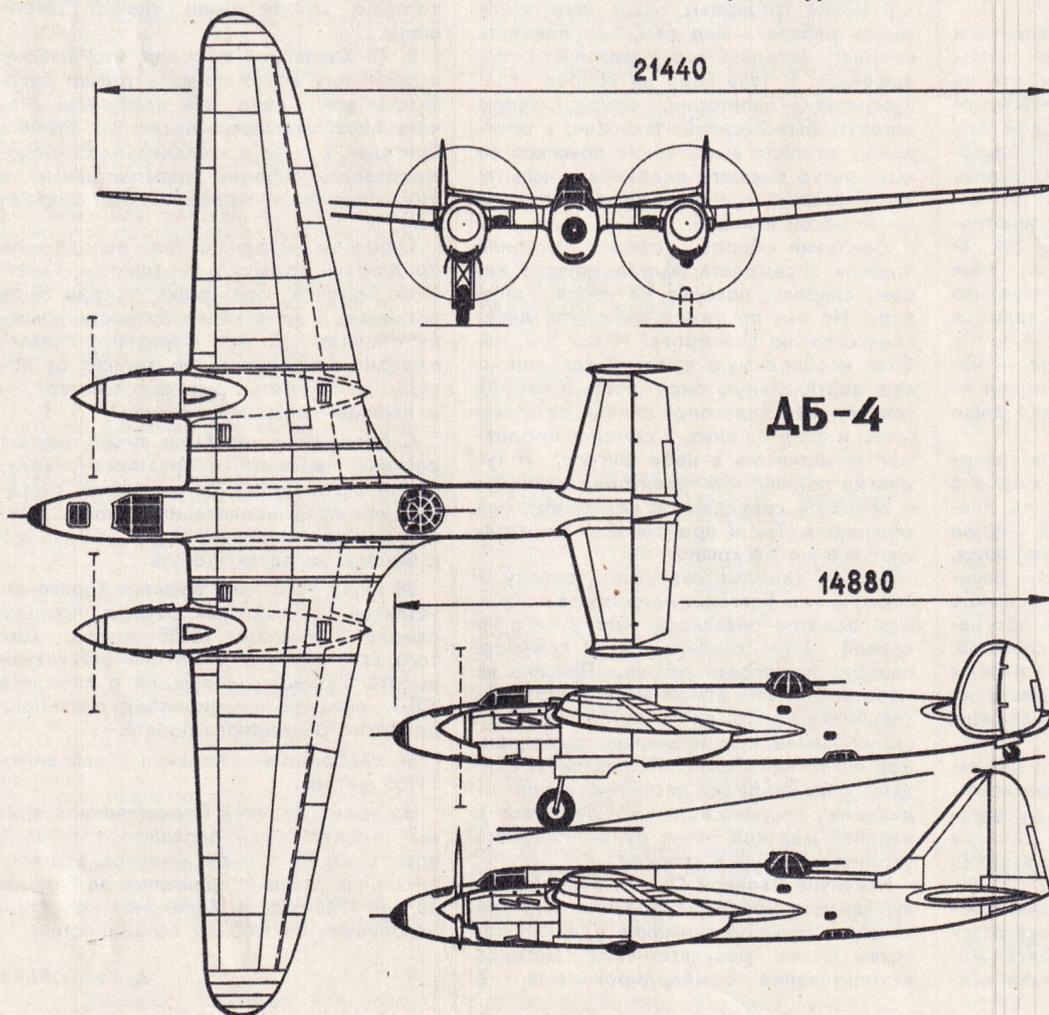
На скорости в 0,9 максимальной ДБ-4 с бомбовой нагрузкой 1000 кг, размещаемой внутри фюзеляжа, мог пролететь без посадки 2500 км, максимальная же его дальность (на наивыгоднейшей скорости) достигала 4000 км. Практический потолок самолета — 11,5 тыс. м. Длина разбега и пробега около 350 м.



К сожалению, выпуск двигателей М-120, под которые проектировали самолет, задерживался. Поэтому на первый экземпляр поставили моторы АМ-37 взлетной мощностью 1350 л. с. Такие же двигатели пришлось установить и на втором экземпляре опытного бомбардировщика, хотя его планировали испытать с мотором воздушного охлаждения М-71 взлетной мощностью 1700 л. с. Но к началу 1941 года они также еще не были доведены. На этом же втором экземпляре ДБ-4 в мае двухкилевое оперение заменили на однокилевое.

Первые испытания опытных экземпляров дали обнадеживающие результаты. Однако завершить их в короткий срок не удалось. Внезапное нападение фашистской Германии на нашу страну вынудило конструкторов прервать опытные работы и все свое внимание сосредоточить на доводке в серии штурмовика Ил-2 и самолета ДБ-3ф.

Из-за перебазирования заводов авиационная промышленность в то время не могла обеспечить одновременный массовый выпуск моторов жидкостного охлаждения для серийно строящихся истребителя МиГ-3, штурмовиков Ил-2 и для нового бомбардировщика ДБ-4. Однако опыт, приобретенный при создании ДБ-4, особенно при отработке его силовой установки с мотором жидкостного охлаждения, был использован при модификации ДБ-3ф и при создании другого дальнего бомбардировщика с дизельными двигателями Ил-6.



ДБ-4

Текст и схемы инженеров В. Перова, В. Родненкова и И. Султанова.

Раздел редактирует доктор технических наук генерал - полковник - инженер А. Н. Пономарев.

# ОСИНЫЕ ГНЕЗДА АГРЕССИИ

## Американские военные базы на чужих территориях

Три сообщения зарубежных информационных агентств и газет трех континентов.

Первое — из Европы. В ходе крупных военных маневров НАТО реактивные бомбардировщики «В-52» имитировали бомбометание. В течение нескольких дней конца минувшего года самолеты обрушивали удары по территории ФРГ, якобы «отражая советские войска, наступающие из Восточной Европы, с танками в первом эшелоне».

Второе — из Азии. Взлетевший с американской военно-воздушной базы в Японии — Яцуги истребитель-бомбардировщик «Фантом» вскоре задымил и стал терять высоту. Два американских летчика поспешно выбросились с парашютами. А покинутый ими самолет упал на густонаселенный пригород Иокогамы. Девять человек ранены, двое — малолетние дети — скончались от ожогов. Газеты приводят мрачную статистику: за годы действия японо-американского «договора безопасности» только над густонаселенными районами страны потерпели аварию двадцать американских военных самолетов, 40 жителей погибло, сотни получили ранения.

Третье — из Австралии. Воскресная газета — «Нэшнл таймс» поместила комментарий своего обозревателя по поводу ответа министра обороны Д. Киллена на парламентский запрос депутата оппозиции о деятельности американской военной базы Пайн-Гэп. Журналист привел весьма убедительные доказательства того, что официальная версия, содержащаяся в разъяснении министра, не соответствует истинному положению. «Чем же занимаются американцы на базе Пайн-Гэп, против кого работают?» Этим вопросом заканчивает австралийская газета свой комментарий.

И действительно: чем занимаются американцы на сотнях своих военно-воздушных, военно-морских и всяких прочих баз, разбросанных по всему миру? С какими целями они созданы, против кого направлены? Многочисленные военные базы — неотъемлемая составная часть агрессивной стратегии США.

Как только завершился разгром гитлеровского фашизма, правящие круги Соединенных Штатов и Великобритании приступили к разработке стратегических установок, нацеленных против Советского Союза. Основная ставка делалась на только что созданное в США ядерное оружие и авиацию в качестве средства его доставки. Тогдашний командующий американскими ВВС генерал Арнольд говорил: «Для успешного использования нашей стратегической воздушной мощи мы должны иметь базы, расположенные по всему миру таким образом, чтобы с них можно было поражать любую цель, которую нам укажут».

Недавно в США вышла книга известного американского журналиста Энтони Кэйв Брауна, содержащая сокращенное изложение ныне рассекреченного плана подготовки и ведения войны против Советского Союза. План, носивший кодовое наименование «Дропшот», был разработан объединенным комитетом начальников штабов в 1949 году по указанию тогдашнего президента Трумэна и намечал начало войны предположительно на 1957 год. Среди других первостепенных мероприятий в нем подчеркивалась необходимость развертывания широкой системы военных баз на чужих территориях. Уместно напомнить, что в том же 1949 году был создан и агрессивный Североатлантический блок.

За прошедшие с той поры тридцать лет аппетиты атлантических стратегов значительно возросли. Верховный главнокомандующий объединенными вооруженными силами НАТО в Европе американский генерал А. Хейг заявил, что «НАТО должен смотреть дальше традиционной границы конфронтации между Востоком и Западом», что нужно создать «силы регионального вмешательства», которые можно было бы перебра-

сывать в любой район мира, где «возникнет угроза интересам Запада».

Как на практике применяется такая «глобальная стратегия», мир не так давно увидел в Африке, когда ряд стран НАТО и прежде всего США совершили наглое вооруженное вторжение в провинцию Шаб, охваченную народным восстанием. Коллективная интервенция осуществлялась путем высадки войск с американских военно-транспортных самолетов, взлетавших с баз США. Кстати, координировал действия сил вторжения все тот же генерал Хейг.

Вопреки духу времени и требованиям разрядки международной напряженности американский империализм не только не свертывает, а непрерывно расширяет и укрепляет систему своих военных баз. Полмиллиона солдат и офицеров американских вооруженных сил размещены за границей. Число американских баз на чужой территории достигает трехсот.

Внимание правящей верхушки США в первую очередь приковано к Европе. Именно здесь — от Северного до Средиземного моря держат американцы свои ракеты, самолеты и расквартировано 300 тысяч пентагоновских «медных касок». В здешних арсеналах находится 7 тысяч только американских ядерных боеголовок, каждая из которых значительно мощнее атомной бомбы, сброшенной на Хиросиму.

Несмотря на длящиеся уже шестой год переговоры в Вене о взаимном сокращении вооруженных сил и вооружений в Центральной Европе, США не только не уменьшают, но и постоянно увеличивают там численность своих войск. Как сообщил выходящий в Брюсселе буржуазный еженедельник «Ниве», Пентагон перебросил в Европу в 1977 году 18 тысяч военнослужащих, а в 1978 году — еще 8 тысяч. На венских переговорах Запад категорически возражает против сокращения военно-воздушных сил и даже против ограничения численности их личного состава нынешним уровнем.

Мало того. Министр обороны Гарольд Браун заявил, что США более чем в два раза увеличат количество военной техники и снаряжения, размещенных в Европе, а к 1983 году обеспечат необходимые условия для воздушной переброски через Атлантический океан пяти дивизий в течение десяти дней. Аналогичные меры будут приняты американскими военно-воздушными силами с тем, чтобы в пределах того же времени дополнительно переправить в Европу 60 эскадрилий тактической авиации. «Любой самолет, который сегодня находится в Соединенных Штатах, — говорил министр, — завтра может оказаться на базе в Англии или в Западной Германии».

Немало усилий прилагает Пентагон для укрепления своих позиций в районе Средиземного моря, в частности в Италии. Тот, кто обладает базами в Италии, утверждает в одном из обнародованных прессой документов Пентагона, приобретает возможность контролировать с их помощью движение через Гибралтар и Суэцкий канал и оказывать нажим с воздуха на любую точку на Балканах и в прилегающем регионе.

Формально Греция вышла из военной организации НАТО в августе 1974 года, но и по сей день на ее территории продолжают действовать и даже расширяются военно-воздушные и другие базы США. Журнал «Тахидромос» пишет: в настоящее время на американских базах больше солдат и офицеров, чем было до выхода Афин из военной организации атлантических.

На Ближнем Востоке и в Африке США также вынашивают планы усиления своего военного присутствия. В западной печати появилось немало сообщений о секретных приложениях к кэмпдэвидским соглашениям. Среди других в них фигурирует и пункт о создании Пентагоном двух военно-воздушных баз на Синайском полуострове для защиты своих «нефтяных интересов» в районе Персидского залива.

Американский империализм стремится превратить в надежные опорные пункты целые государства, такие, к примеру, как Израиль. В последние годы Пентагон направлял в Иран вооружения на миллиарды долларов и десятки тысяч своих военных инструкторов и советников. На базах в Иране было смонтировано секретное разведывательное электронное оборудование для шпионажа против Советского Союза. Председатель американского комитета начальников штабов Д. Джонс заявил, что Иран является важным опорным пунктом США «от Израиля до Японии».

Народное движение в Иране, свержение монархии опрокинуло эти агрессивные планы Пентагона.

Болезнетворной сыпью пестрят американские военные базы на карте Тихого океана и Юго-Восточной Азии. Уже упомянутый министр обороны США Г. Браун, тот самый Браун, который, будучи министром ВВС в правительстве Джонсона, ратовал за неограниченные воздушные бомбардировки Вьетнама, в одной из своих речей похвалялся: «Мы держим крупные воору-

женные силы в Западной части тихоокеанского бассейна». По словам Брауна в ближайшие пять лет США намерены еще более укрепить здесь свои силы путем развертывания новейших систем оружия: крылатых ракет для бомбардировщиков «В-52», истребителей «F-14» для авианосцев и «F-15» для эскадрилий ВВС.

Потерпев сокрушительное поражение в Юго-Восточной Азии, американский империализм старается компенсировать потери расширением своего военного присутствия на океанских островах. Всемерно укрепляется так называемая стратегическая арка — базы на Гавайских, Маршаловых и Марианских островах. Вашингтон в последнее время резко усилил нажим на Филиппины, чтобы не дать осуществить требования о ликвидации американских военных и особенно военно-воздушных баз в этой стране. Крупнейшие из них, такие как Кларк-Филд и Субик-Бей, представляют собой ключевые опорные пункты Пентагона в этом районе. Они широко использовались во время разбойничьей войны США против Вьетнама.

Вот уже несколько лет американцы ведут усиленное военное строительство на острове Диего-Гарсиа в центральной части Индийского океана. Здесь созданы военно-воздушная и военно-морская базы и мощный центр радиотехнической разведки. «Когда парусное судно или теплоход приближаются к острову Диего-Гарсиа на расстоянии трех миль, — пишет индийская газета «Сентрал Ньюс сервис», — с берега раздаются предупредительные выстрелы. Навстречу выходят патрульные катера, с аэродрома поднимаются самолеты. На них — опознавательные знаки военно-воздушных сил США. Этот остров стал важной военной базой, «непотопляемым авианосцем» империалистов».

Как инструмент неокOLONиалистской политики, как орудие постоянного вмешательства в дела латиноамериканских стран, подавления в них революционного национально-освободительного движения используют США десятки своих военных баз, расположенных в этом регионе. Достаточно вспомнить, как в начале 50-х годов, когда американские империалисты сочли чересчур «красной» деятельность законно избранного в Гватемале президента Арбенса, они бросили бомбардировщики, чтобы бомбами внести поправки в избирательскую систему этой маленькой страны. Силой оружия они подавили народное движение в Доминиканской республике. При активном участии США были совершены реакционные военные перевороты в Чили и Уругвае. На американских базах, американские инструкторы натаскивают убийц из национальной гвардии кровавого диктатора Никарагуа Сомосы. Сейчас Вашингтон приводит в действие все рычаги, чтобы не дать патриотическим силам Панамы добиться ликвидации военных баз США на своей территории.

Особое внимание уделяет Пентагон району Карибского моря. Он опоясан наиболее плотной дугой военно-воздушных, военно-морских и прочих баз, протянувшейся от полуострова Флорида до берегов Венесуэлы. На острове Пуэрто-Рико находится крупная база американской стратегической авиации — Рамей. На острове Тринидад база ВВС США располагает аэродромом для тяжелых реактивных бомбардировщиков. Совершенно очевидно, что эти базы направлены в первую очередь против острова свободы — Кубы и других латиноамериканских стран, не желающих подчиняться Вашингтонскому диктату. Тот же провокационный антикубинский характер носили и недавние совместные маневры военно-воздушных и военно-морских сил США и Великобритании в Мексиканском заливе и на северо-западе Карибского моря. В маневрах участвовало более трехсот американских самолетов.

★★★

Даже столь краткий обзор убедительно показывает, какую большую роль в осуществлении своих агрессивных планов отводят правящие круги США военным базам на чужих территориях. Об этом же свидетельствует и долгосрочная программа вооружений, принятая вашингтонской сессией совета НАТО.

Ярким контрастом воинственным призывам атлантистов провозгласила Декларация государств — участников Варшавского Договора. В этом важнейшем международном документе говорится: «Ни в каких районах мира социалистические страны не ищут для себя привилегий, не домогаются военных баз, не охотятся за концессиями». Декларация призывает все государства, все народы объединить и умножить свои усилия в борьбе против угрозы новой войны, за прекращение гонки вооружений, в том числе и за ликвидацию всех военных баз на чужих территориях.

З. ДАВИДОВ

## Авиамоделизм в Польше

Одна из важнейших задач нашего патриотического общества — Лиги обороны страны — это развитие военно-прикладных видов спорта, в том числе авиамоделизма. В предлагаемой читателям «Крыльев Родины» статье мы поделимся опытом организации авиамодельной работы в Польской Народной Республике.

### НАЧАЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ

Овладение авиамоделизмом складывается из начального обучения и спортивной практики. Начальное обучение — в модельных мастерских, которых насчитывается более 750. Они при домах культуры профсоюзов, предприятиях, учреждениях, в школах, харцерских дружинах, а также в аэроклубах. Одновременно клубы являются шефами многих мастерских. Все они финансируются Союзом польских харцеров, жилищной кооперацией, Министерством просвещения (в школах), предприятиями, учреждениями и аэроклубами. Аэроклубы обычно обеспечивают мастерские инструкторами и частично или полностью снабжают материалами. Одновременно мастерские закупают в магазинах Центральной харцерской базы необходимое для конструкторской работы. Эта система в общем дает хорошие результаты.

Мастерские работают круглый год. Это значит, что и в каникулы школьник может здесь строить модели, получить консультацию, встретиться с опытными спортсменами.

В течение первого года занятий кружковцы знакомятся с устройством моделей, материалами, применяемыми при их постройке, технологией, с основными законами теории полета. Широко используются и заготовки с частичной заводской обработкой, а также модельные наборы, не требующие для сборки специального инструмента или приспособлений. Вначале ученики обязательно строят простейшие свободнолетящие модели. Специализация приходит позже, когда кружковец овладевает практически навыками, умеет читать чертежи, пользоваться инструментом.

Начальное обучение заканчивается выполнением нормативов юношеского разряда и получением значка авиамоделиста. Для этого требуется самостоятельно изготовить модель, которая в трех полетах должна продержаться в воздухе минимум 100 секунд.

Шестнадцатилетний школьник, имеющий юношеский разряд, может претендовать на получение бронзового значка. Но для этого на соревнованиях его свободнолетящая модель должна в одном полете показать результат не менее 120 секунд, кордовая совершить десять кругов с элементами акробатики, а модель ракеты выполнить требование по времени полета.

До 18 лет моделист принимает участие в соревнованиях в группе юниоров, а после 18-ти переходит в группу взрослых. Дальнейшее его совершенствование проходит на специальных курсах в авиамодельных мастерских, что при аэроклубах.

Благоприятное воздействие на разви-



Новый кордром в Ченстохове — лучший в Польше.

тие авиамоделизма оказывает сотрудничество Аэроклуба Польши и Союза польских харцеров. Они совместно ведут большую работу в этой области. А формы ее самые различные: юношеские летние лагеря, оборонно-спортивные игры, показательные выступления спортсменов, конкурсы на лучшую модель и другие.

Надежным партнером Аэроклуба является Союз кооперативов жилищного строительства, сотрудничество с которым позволило создать десятки модельных мастерских, в которых обучаются тысячи школьников.

## ИНСТРУКТОРЫ

Инструкторами по моделизму обычно становятся опытные спортсмены. На курсах, организуемых Аэроклубом ПНР, они пополняют свои теоретические знания, вооружаются практическими навыками, что дает возможность получить инструкторские права определенной категории. Инструкторские курсы, особенно первой категории, начальной, организуются с помощью Союза польских харцеров и жилищной кооперации. Среди слушателей курсов много учителей, преподающих в школах предмет «техническое воспитание».

## СПОРТСМЕНЫ

Костяк спортивных коллективов составляют кружковцы, обучавшиеся в модельных мастерских.

Большое значение мы придаем соревнованиям спортсменов-авиамodelистов, играющим важную роль в воспитании молодежи, в обмене конструкторским опытом. Соревнования также помогают ответить на вопрос, как лучше проводить обучение, чтобы оно в максимальной степени отвечало поставленным целям. В их проведении участвуют все ранее упоминавшиеся мною организации. Ведущая среди них — Аэроклуб Польской Народной Республики. Являясь членом Международной авиационной федерации (ФАИ), он представляет Польшу на международной арене. Аэроклуб ПНР (включая подчиненные ему местные клубы) объединяет около четырех тысяч спортсменов-авиамodelистов.

Соревнования у нас самые различные: внутрисклубные и межклубные одного округа, республиканские встречи, чемпионаты Польши — отдельно, по классам моделей. И, наконец, международные турниры, в которых участвуют польские авиамodelисты. Много встреч юных. Самая популярная среди них, пожалуй, встреча «Молодой планерист», привлекающая ежегодно несколько тысяч участников. Популярны также соревнования кружковцев, организуемые органами жилищной кооперации.

В спортивном календаре есть турниры по запуску змеев. Их обычно проводят местные аэроклубы, Союз польских харцеров и потребительская кооперация «Сполэм». В этих соревнованиях ежегодно участвует около 50 тысяч человек.

В некоторых городах устраиваются состязания по запуску шаров, наполненных горячим воздухом. Воздушные шары

изготавливаются из тонкой бумаги и оцениваются по продолжительности полета, а также по оригинальности конструкции и качеству исполнения.

★★★

Братская дружба связывает спортсменов Лиги обороны страны с авиамodelистами ДОСААФ СССР и патриотических обществ стран социалистического содружества. Традиционными стали комплексные соревнования спортсменов социалистических государств под прекрасным девизом «За дружбу и братство». В ходе спортивной борьбы мы обмениваемся опытом, определяем пути дальнейшего спортивного совершенствования.

Сотрудничество между ДОСААФ СССР и Лигой обороны страны служит делу интернационального и патриотического воспитания, укреплению социалистического содружества, упрочению нашей нерушимой дружбы и братства.

Зигмунт ФРАНАЦУК,  
член Аэроклуба ПНР

Польша

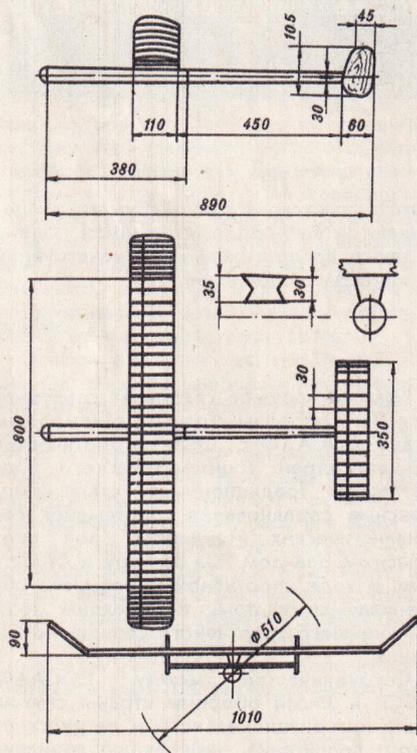




Конструкции юных

## САМОЛЕТ

П. МАРКИНА



СРЕДИ ЮНЫХ школьников-моделистов в 1978 году чемпионом Москвы по моделям самолетов В-1 стал П. Маркин, ученик 6-го класса 663-й школы Куйбышевского района. Во всесоюзных соревнованиях школьников-моделистов (г. Харьков, 1977 г.) он занял по этому же классу моделей 5-е место.

Фюзеляж (рис.) — из стеклоткани (трубка  $\varnothing$  35 мм), его хвостовая часть — бальзовая. Крыло и стабилизатор также из бальзы, бальзовые пластины (1—1,5 мм) — на киле разнесенного вертикального оперения. Стрингеры — из липы.

Резиномотор — 16 нитей «пирелли», длиной 380 мм; воздушный винт  $\varnothing$  510 мм (бальза). Обтянута модель японской бумагой.

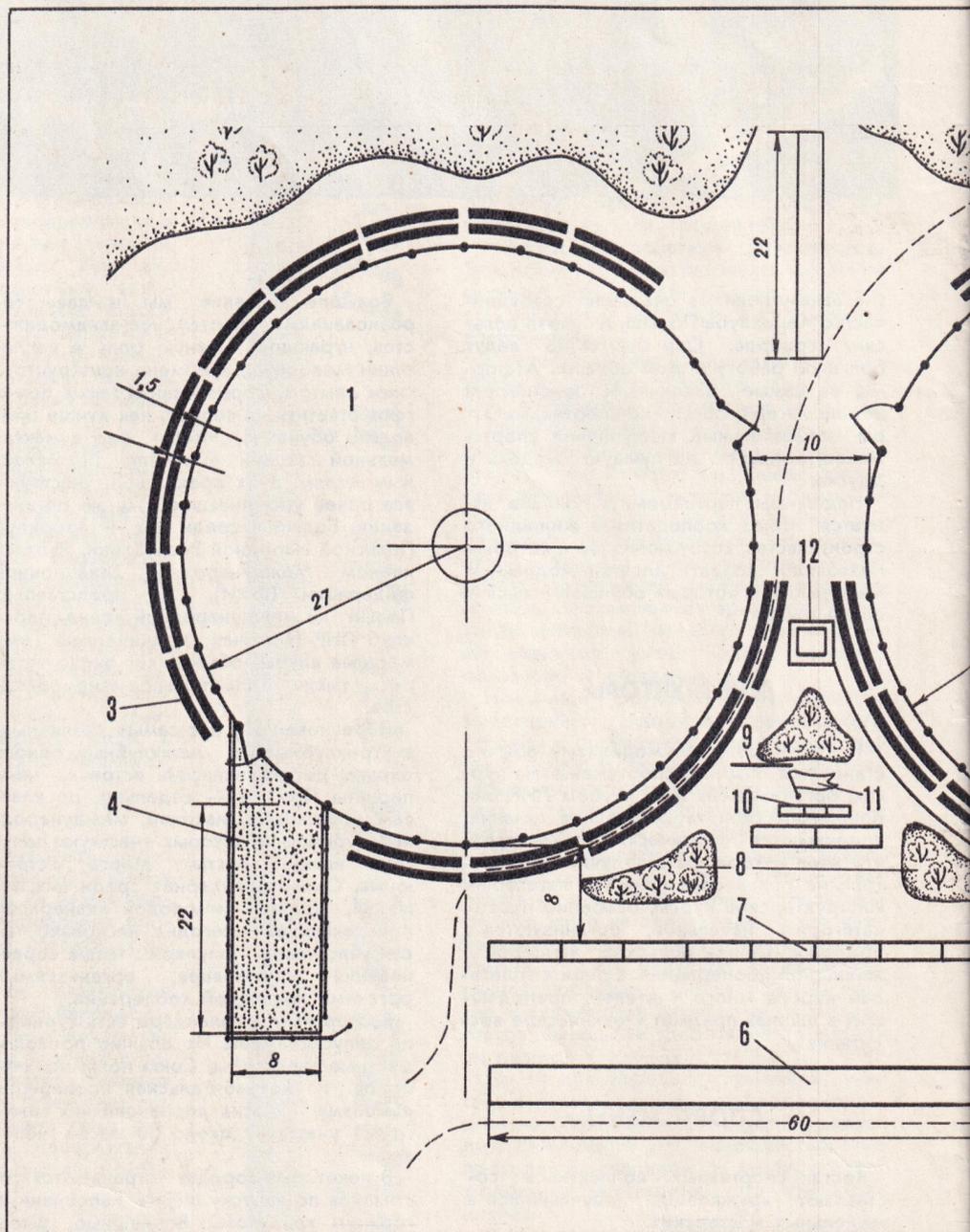


## ПУСТЬ БУДЕТ МЕНЬШЕ РАЗБИТЫХ МОДЕЛЕЙ

Тридцать лет я посвятил авиамоделизму. Был участником многих всесоюзных соревнований, на моих глазах совершенствовалась техника, росло мастерство спортсменов. Не один раз пришлось быть свидетелем, когда соревнования проводились в очень неблагоприятных погодных условиях, а результат — разбитые, пришедшие в негодность модели, в которые вложено так много труда и времени. Так было, например, в Кировограде, Риге и в других местах.

Право решать вопрос о проведении или

отмене стартов в ненастье дано судейской коллегии, но она зачастую не обращает внимания на сложность метеобстановки. Не пора ли ввести в правила соревнований более конкретную характеристику погодной обстановки, при которой проводить авиамodelьные соревнования запрещается. Даже в большой авиации метеорологическая служба дает рекомендации на отмену или перенесение воздушных рейсов. Говоря об этом, я категорически против тепличных условий. Спортивная борьба должна воспитывать вы-



носливых, волевых, не боящихся трудностей спортсменов, готовых к труду и защите Родины.

Немаловажное значение имеет выбор места спортивных встреч. Так, участники всесоюзного чемпионата, проходившего в Кишиневе, буквально «натыкались» на кукурузную стену в двухстах метрах от линии старта. Нечего говорить о том, сколько моделей осталось лежать на этом поле.

Может быть, целесообразно создать специальный аэродромно-спортивный комплекс для проведения больших соревнований. Раньше такой комплекс действовал недалеко от подмосковного города Подольска.

**С. А. КРУГЛЯК,**  
мастер спорта,  
заслуженный тренер УССР

г. Львов

## 10 РЕЕК — ВМЕСТО 12

В прошлом году я купил в Горьком авиамодельный набор № 17. В инструкции к набору сказано: рейки сосновые  $3 \times 3 \times 825$  мм — 12 штук. На самом деле там оказалось всего 10 реек. Чем объяснить выпуск некомплектных наборов Гомельским заводом?

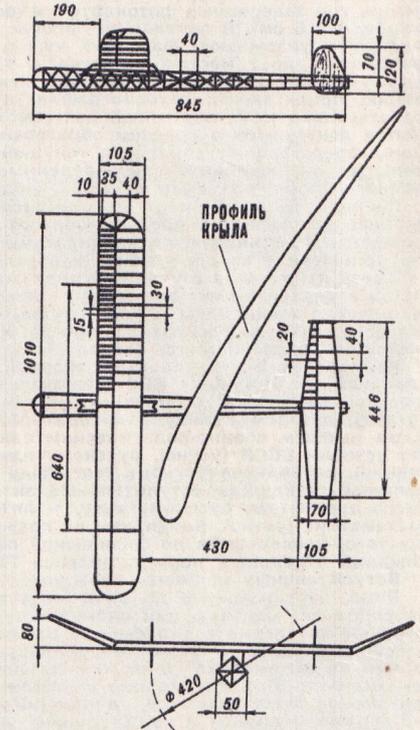
**Олег МАНОВ,**  
ученик шестого класса

Ивановская область,  
Пестяковский район,  
село В. Ландех



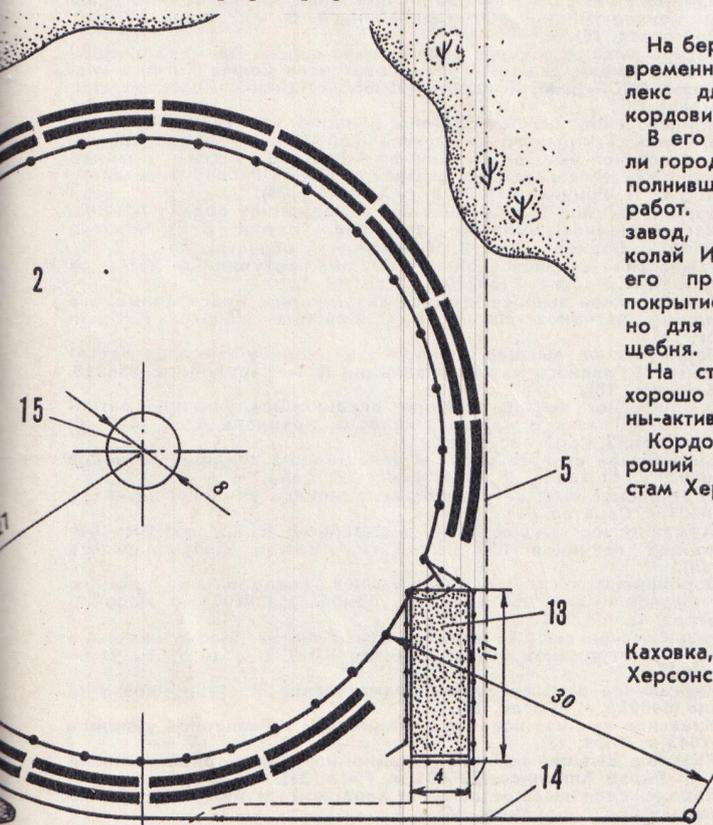
Конструкции юных

## РЕЗИНОМОТОРНАЯ Д. ЗЕЛЕНЩИКОВА



**Д. ЗЕЛЕНЩИКОВ** — ученик 6-го класса 301-й школы города Москвы строит модели на станции юных техников Бабушкинского района. Резиномоторная модель самолета изготовлена из бальзы и обтянута длинноволокнистой бумагой. Бобышка воздушного винта — из липы. Оперение — двухкилевое (бальзовые пластины 1—1,5 мм). Устойчивость в полете хорошая. На рис. проекции модели.

## КОРДОДРОМ В КАХОВКЕ



На берегу Днепра создан современный спортивный комплекс для авиамodelистов — кордодром (см. схему).

В его сооружении участвовали городские предприятия, выполнившие большой объем работ. Шефом стройки был завод, где директором Николай Иванович Воропаев. По его предложению травяное покрытие кордодрома уложено для дренажа на два слоя щебня.

На строительной площадке хорошо потрудились спортсмены-активисты ДОСААФ.

Кордодром в Каховке — хороший подарок авиамodelистам Херсонской области.

**В. ЯРАНКИН,**  
член областной  
авиамodelной  
федерации.

Каховка,  
Херсонская область

1 — Кордодром с асфальтовым покрытием; 2 — Кордодром с травяным покрытием; 3 — Снамы для зрителей; 4 — Площадка для подготовки моделей и промера корды; 5 — Ограждение (высота 600 мм); 6 — Воксы для размещения команд; 7 — Площадка для построения участников; 8 — Газоны; 9 — Информационный щит; 10 — Пьедестал почета; 11 — Флагшток; 12 — Судейский павильон; 13 — Площадка для подготовки моделей; 14 — Электрический кабель (90 м); 15 — Круг (покрыт 3-см асфальтом).

Все размеры на схеме в метрах.



☆☆☆

# 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 и мичманов или на офицерских 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 поступать. К рапорту прилагаются: автобиография, служебная и партийная (комсомольская) характеристики, нотариально заверенные копии документа о среднем образовании и свидетельства о рождении, 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, а также 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), свидетельства о рождении и три заверенные фотокарточки (без головного убора, размером 4,5×6).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, подлинники документов о среднем образовании и свидетельство о рождении предъявляются 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 экзаменов в военно-учебные заведения зачисляются: Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда; выпускники суворовских и нахимовских 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 последующий 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 авиационные училища 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 высшем военном авиационном командном училище связи им. Ленинского комсомола Украины и Воронежском высшем военном авиационном инженерном (кроме специальности по метеорологии) училищах — 4 года; в высших инженерных училищах — 5 лет; в средних авиационных училищах — 3 года. За время обучения курсантам ежегодно предоставляются двухнедельные каникулы и месячный отпуск с бесплатным проездом по окончании учебного года. Окончившим училище присваивается звание «лейтенант», «лейтенант-инженер» или «лейтенант технической службы» и выдается 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 К. А. Вершинина (656018, г. Барнаул, 18).

Балашовское высшее военное авиационное училище летчиков имени Главного маршала авиации Новикова А. А. (412340, г. Балашов, 3, Саратовской обл.).

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

Саратовское высшее военное авиационное училище летчиков (410601, г. Саратов, 01).

Армавирское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков ПВО 352900, г. Армавир, Краснодарского края).

Ворошиловградское высшее военное авиационное училище штурманов имени Пролетариата Донбасса (384004, 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 военное авиационное инженерное 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 обл.).

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).



## ГВАРДЕЙЦЫ-ДЕСАНТНИКИ

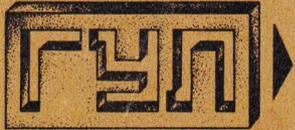
В подразделении, где командиром офицер А. С. Панасенко, идет напряженная учебно-боевая подготовка воинов-десантников. Особое внимание на занятиях уделяется тактической выучке экипажей, эффективному использованию огневой мощи боевых машин. Гвардейцы настойчиво учатся водить машины на высокой скорости по лесам и болотам, метко поражать цель. Среди экипажей широко развернулось социалистическое соревнование, оно проходит в борьбе за отличное выполнение всех учебно-боевых задач.

☆☆☆

На снимках: гвардейцы-десантники на тактических занятиях; воспитанник Донецкого авиаспортклуба ДОСААФ ефрейтор А. Гриценко проявил себя отличным радиотелеграфистом, он в канун 60-летия ВЛКСМ был принят кандидатом в члены КПСС; младший сержант А. Письменский первый шаг в небо сделал в Шахтинском клубе ДОСААФ, его автомобиль всегда в боевой готовности; члены сборной команды Воздушно-десантных войск (справа налево) Н. Сухарев, В. Пеньков, Л. Пятак, П. Лучшев, Е. Бровкин, Е. Гутник добились больших успехов в спорте. Люда Пятак стала чемпионкой СССР, совершила более 3000 прыжков, а ее друзья уже начали счет шестой тысяче. Теперь они готовятся к стартам VII летней Спартакиады народов СССР.

Фото Г. Соловьева



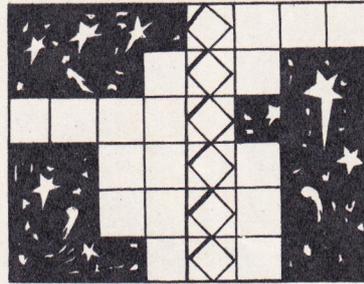


### ЕСЛИ БЫ ВЫ БЫЛИ КОНСТРУКТОРОМ...

Придумайте пробку, которой можно было бы закрыть в планке три различных по форме отверстия.

Составил Н. РЫЖКОВ

Южноуральск



### ШЕСТЬ СОЗВЕЗДИЙ

В словах: полк, лов, тукай, овин, липа, рок — замените по одной букве так, чтобы получились названия шести созвездий. Если это будет сделано правильно, в вертикальном ряду вы прочтете название планеты.

Составил В. МАХОВ

Воронеж



### КРОССВОРД

1. Русский изобретатель в области дирижаблестроения. 2. Русский конструктор первой летающей лодки. 3.



Часть виража. 4. Снаряд для тренировки авиаторов. 5. Самолет с одной несущей поверхностью. 6. Советский конструктор. 7. Трос, придающий прочность и жесткость в соединениях частей самолета. 8. Прибор для поддержания определенной температуры в кабине самолета. 9. Способ прикрывания истребителями наземных объектов от бомбардировщиков. 10. Основное положение высшего пилотажа. 11. Предмет, по которому определяется местонахождение. 12. Видимый край условного схождения неба с землей. 13. Один из конструкторов самолета ЛаГГ-3. 14. Элемент карнаса крыла. 15. Метеоролог. 16. Составная часть атмосферы. 17. Быстровращающийся ротор, обладающий свойством сохранять неизменным положение в пространстве. 18. Вой двух воздушных асов.

☆☆☆

Слова вписываются по часовой стрелке с отмеченной клетки.

Составил В. ШЕСТАКОВ

Архангельск

### ОТВЕТЫ (См. «Крылья Родины» № 1)

#### САМОХОДНЫЙ АППАРАТ

Леонов. Кубасов. Николаев. Попович. Хрунов. Воынов. Добровольский. «Луноход-1».

#### КРИПТОГРАММА «КОСМОС»

I. Шаталов. II. Оберон. III. Дева. IV. «Салют». V. Луна. VI. Марс. VII. Вещество.

Ключом для расстановки букв служит расположение линий, связанных с кружками. Читаем: «Слава народу, штурмующему небо!»

#### МЕНЯЯ БУКВУ

1. Уран. Кран. Мрак. Марс. 2. Орион. Норов. Боров. Ворот. Говор. Ворон. 3. Вега. Вера. Мера. Мира.

#### АСТРОЗАДАЧА

1. Стрела. 2. «Протон». 3. Гречко. 4. Европа. 5. Пацаев. 6. Адонис. 7. «Сигнал». 8. Кеплер. По окружности: «Прогресс».

#### ЦИКЛИЧЕСКИЙ ЧАЙНВОРД

1. Нестеров. 2. Секстант. 3. Горбатов. 4. Гастелло. 5. Петляков. 6. Челноков. 7. Речкалов. 8. Вертолет. 9. Мересьев. 10. Оператор. 11. Прохоров. 12. Единорог. 13. Девятаев. 14. Братухин. 15. Добрынин. 16. Бондарюк. 17. Расчалка. 18. Николаев. 19. Пикеринг. 20. Кислород.

Спартакиада на финише . . .	1
С. Харламов. Слагаемые летного мастерства . . . . .	2
Социалистическое соревнование — на новую, высшую ступень! . . . . .	5
И. Беда. Моя судьба, моя звезда	7
Ф. Георгиев. Аэроклуб и военно-патриотическое воспитание . . .	8
Вновь первые . . . . .	8
А. Турбанов. Там, за горизонтом	10
Н. Штучкин. Огонь на себя . . .	12
М. Чечнева. Нам дороги эти позабыть нельзя . . . . .	14
В. Чудакова. Вой над окопами	15
П. Курочкин. Операция «Дети»	17
С. Игнатъев. Характер — чемпионский . . . . .	18
Е. Елизаров. Главное — безопасность . . . . .	20
Говорят спортсмены, тренеры, судьи . . . . .	21
Н. Степанищев. Аэробус держит экзамен . . . . .	22
Инженеры авиации . . . . .	23
А. Николаев, М. Горячев. Космический полет... на земле . . .	24
Новые книги . . . . .	26
А. Григорьев. «В воздухе проверим» . . . . .	27
Опытные самолеты периода второй мировой войны . . .	28
З. Давыдов. Осиные гнезда агрессии . . . . .	29
З. Францук. Авиамоделизм в Польше . . . . .	30
С. Кругляк. Пусть будет меньше разбитых моделей . . . . .	32
Небо зовет . . . . .	34

На 1-й стр. обложки: фотозтюд А. РЯБКО.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

Художественный редактор Л. Шарапова.

Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ СССР

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

Сдано в производство 22.01.79 г. Подписано в печать 13.02.79 г. 60×90<sup>1</sup>/<sub>8</sub> 5 п. л.  
Г-21358. Тираж 60 000 экз. Зак. 2346 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

# ДОМ ЮНЫХ ТЕХНИКОВ

В авиамodelьной лаборатории. Занятия с младшими кружковцами ведет инструктор-общественник Вячеслав Лещенко.

Инструктор-общественник Виктор Брагин отлично трудится на заводе. Он ударник коммунистического труда, завоевал звание «Лучший по профессии».

Участники всесоюзных соревнований авиамodelистов — слесарь Александр Шаламов, спортсмен 1-го разряда, Анатолий Фандеев — студент Харьковского авиационного института, кандидат в мастера спорта и Александр Кузовкин готовятся к новым соревнованиям.

В гости к юным кружковцам приехал Герой Советского Союза Б. Шехерев.



Хорошо знаком школьникам Дом юных техников при Воронежском ордена Ленина авиационном заводе. Занятие по вкусу здесь может найти каждый — кружки авиамodelьные, авто- и мотоспорта, картинга, фото, судомоделирования, радио, кино... Руководство завода, генеральный директор А. Михайлов, секретарь парткома В. Зыков, председатель профкома М. Чендулаев, председатель комитета ДОСААФ А. Немыкин позаботились о том, чтобы в Доме юных техников были созданы все условия для технического творчества, роста спортивного мастерства.

Директор Дома юных техников — Владимир Панкратов, мастер спорта СССР по авиамodelьному спорту, неоднократный призер соревнований. Авиамodelьная лаборатория в Доме — одна из старейших. Ею руководит кандидат в мастера спорта комсомолец А. Кузовкин. Ему помогают инструкторы-общественники, такие как комсомольцы фрезеровщик Виктор Брагин и слесарь Вячеслав Лещенко, оба также кандидаты в мастера спорта. Отдавая свободное время ребятам, они продолжают одновременно совершенствовать свое спортивное мастерство. Существенную помощь моделистам оказывает ветеран этого увлекательного спорта, судья всесоюзной категории А. Таллер. В Доме юных техников — а он существует уже двадцать лет — выросло немало хороших спортсменов. Для мно-



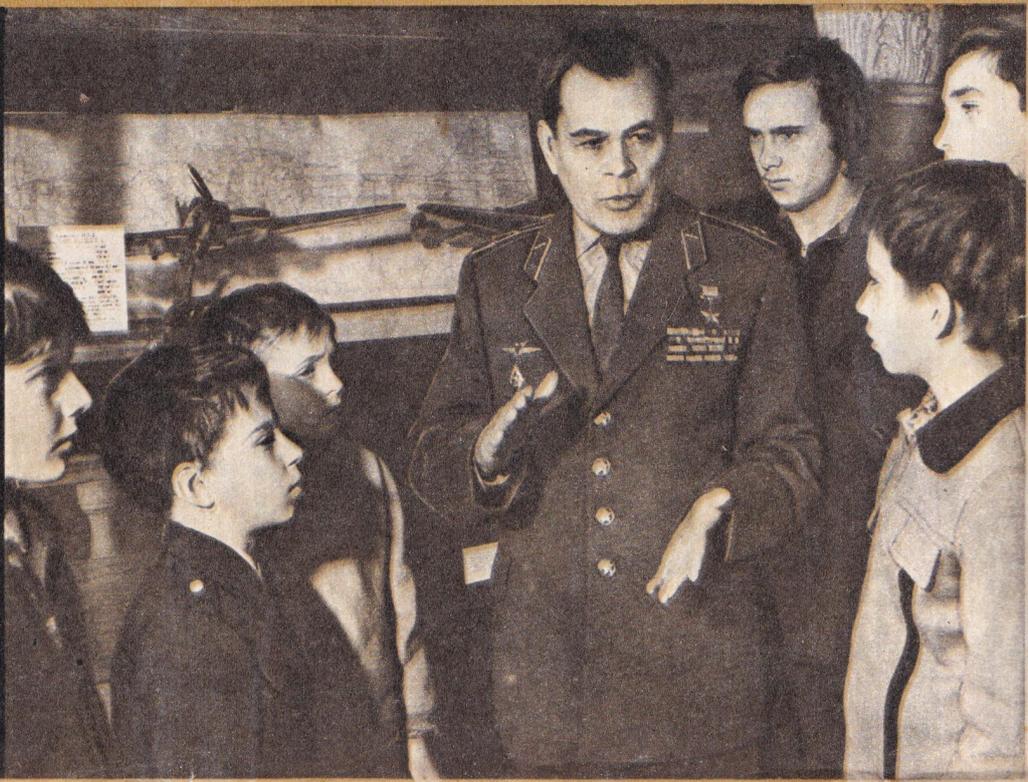
гих из них авиамodelьная лаборатория была началом пути в будущую профессию. Стали летчиками Владимир Осипов и братья Юрий и Леонид Новиковы. Кандидат в мастера спорта, судья республиканской категории Владимир Прохоров — начальник лаборатории завода. Он и сегодня не оставил спорт, свои знания и опыт с любовью передает начинающим моделистам.

Авиамodelисты — постоянные участники областных выставок технического творчества молодежи, городских и областных соревнований. Сейчас они увлеченно готовятся к стартам VII Спартакиады народов СССР.

Но не только о росте спортивного мастерства своих воспитанников думают педагоги Дома юных техников. Главное — вырастить людей, глубоко сознающих свой гражданский долг, знающих и любящих историю родной страны, гордящихся историей родного предприятия. Ребята, впервые пришедших в Дом юных техников, обязательно ведут в музей трудовой и боевой славы завода. Кружковцы постоянно встречаются с ветеранами войны и труда.

Эти фотоснимки рассказывают о жизни авиамodelистов Дома юных техников.

Текст и фото В. АЛЕКСЕЕВА



С- 96 6-96



На стартах VII летней Спартакиады народов СССР.  
Над целью. Фото Б. ВАСИНОЙ.

# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс  
70450.

Цена  
30 коп.