



15 АВГУСТА —
ДЕНЬ
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
СССР



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

... АВГУСТ ...

8

• 1989 •

ПЛОДОТВОРНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО



● Члены международного советско-французского экипажа (слева направо): Александр Иванченков, Жан-Лу Кретьен и Владимир Джанибеков готовятся к выполнению на борту станции «Салют-7» большой программы исследований и экспериментов.

В ИСТОРИЮ ИЗУЧЕНИЯ и освоения космоса вписана новая знаменательная страница: стартовавший 24 июня 1982 года на корабле «Союз Т-6» десятый международный экипаж в составе граждан СССР Владимира Джанибекова, Александра Иванченкова и гражданина Франции Жан-Лу Кретьена после недели напряженной работы на борту орбитального научно-исследовательского комплекса «Салют-7» — «Союз Т» 2 июля 1982 года успешно произвел посадку в заданном районе СССР. Сердечно поздравляя экипаж комплекса с началом совместной работы советских и французского космонавтов на околоземной орбите, товарищ Леонид Ильич Брежнев отметил, что полет «...имеет важное научно-техническое значение, символизирует традиционную дружбу между советским и французским народами, является ярким примером плодотворного сотрудничества в мирном освоении космического пространства».

Французская Республика стала первой капиталистической страной, изъявившей желание сотрудничать с Советским Союзом в одной из самых значительных областей человеческой деятельности — исследовании космического пространства. Во время визита в нашу страну президента Франции генерала Шарля де Голля в 1966 году в Москве было подписано Межправительственное соглашение о совместных работах в области космоса, которое успешно реализуется уже более полтора десятков лет.

Сотрудничество предусматривает выполнение фундаментальных исследований в наиболее важных областях познания материального мира и простирается сегодня от нижних слоев атмосферы Земли до Луны и планет Солнечной системы. Одним из первых экспериментов в рамках советско-французского сотрудничества стал обмен телевизионными программами между обеими странами через советский спутник связи «Молния-1», запущенный в апреле 1966 года.

С октября 1967 года советские и французские ученые регулярно осуществляют по совместным программам запуски геофизических ракет. С их помощью изучаются проблемы метеорологии и аэронамики. Ежегодные запуски таких ракет, а также лазерное зондирование верхней атмосферы позволили получить весьма важные сведения за 11-летний цикл солнечной деятельности.

В 1970 году начались советско-французские исследования земного магнетиз-

ма (в частности, природы полярных сияний), вылившиеся в целую серию экспериментов в магнитосопреженных точках Земли — остров Кергелен в Индийском океане (Франция) и Архангельская область (СССР).

В 1970 и 1973 годах с помощью советских луноходов и установленных на них французских лазерных отражателей была проведена лазерная локация Луны. В ней приняли участие астрофизические обсерватории Франции и СССР. Достигнутая точность измерения расстояний в системе Земля—Луна составила 40 см. Ученые Франции приняли участие в изучении лунного вещества, доставленного на Землю советскими автоматическими станциями «Луна-16», 20 и 24».

Характеристики солнечного радиоизлучения в различных диапазонах волн исследовались советскими и французскими учеными в экспериментах «Стерео-1» на советской межпланетной станции «Марс-3» (май 1971 года) и «Стерео-5» на станциях «Марс-6» и «Марс-7» (август 1973 года). На двух последних станциях, кроме того, была установлена аппаратура еще двух совместных экспериментов — «Жемо-С» и «Жемо-Т» для исследований солнечного ветра и космической плазмы.

Французская аппаратура поработала также на нескольких советских межпланетных станциях серии «Венера». В частности, с помощью приборов «Снег» исследовались космические гамма-всплески при возмущениях на Солнце. Приборами «Спектр» измерялась концентрация редких газов в межпланетной среде.

Ряд экспериментов поставили ученые Франции на борту советской орбитальной станции «Салют-6». Всего же за прошедшие годы выполнено около пятидесяти советско-французских совместных космических экспериментов, запущено множество спутников и метеорологических ракет.

В 1979 году во время визита в СССР французского президента Жискара д'Эстена было достигнуто соглашение о полете на советской орбитальной станции космонавта Франции. Практически этот новый этап советско-французского научного сотрудничества в изучении и освоении космоса в мирных целях начался в июне 1982 года, когда вместе с советскими космонавтами Владимиром Джанибековым и Александром Иванченковым

первый космонавт Франции Жан-Лу Кретьен стартовал на корабле «Союз Т-6». Целую неделю он активно работал на борту советской станции «Салют-7», пилотируемой Анатолием Березовым и Валентином Лебедевым. Научная программа Жан-Лу Кретьена предусматривала проведение одиннадцати основных экспериментов, подготовленных специалистами Франции и Советского Союза.

Эксперименты в области рентгеновской, гамма-, а также оптической астрономии уже проводились учеными СССР и Франции на советских спутниках «Прогноз», межпланетных станциях «Марс» и «Венера», французском спутнике «Снег-3». Однако их главным объектом было Солнце и протекающие на нем процессы. Экипажу орбитального комплекса «Салют-7» — «Союз Т» ученые поставили новую задачу — зарегистрировать спектры галактических и даже внегалактических источников рентгеновского излучения. Центр исследования космического излучения в Тулузе и Институт космических исследований в Москве совместно разработали специальный гамма-телескоп «Сирень». Для повышения разрешающей способности телескопов на орбите проведен вспомогательный эксперимент «Коллиматор», для которого французская сторона поставила коллиматор с решеткой, советская — гамма-телескоп «Елена», прошедший ранее испытания на орбитальной станции «Салют-6».

Предложенные французами исследования в области астрофизики носят фундаментальный характер и призваны расширить наши познания о строении и эволюции Вселенной. Ученые оснастили космонавтов соответствующими новейшими средствами. Лаборатория космической астрономии КНЕС в Марселе и Институт астрофизики в Париже разработали высокочувствительные фотографические камеры (эксперименты «Пирамид» и «ПСН»). С их помощью изучалось слабое свечение галактических объектов, пылевых облаков в межпланетном пространстве, верхних слоев атмосферы, ночного неба. Эти эксперименты Жан-Лу Кретьен проводил с помощью советских космонавтов в то время, когда комплекс «Салют-7» — «Союз Т» находился на теневой стороне орбиты.

Важным разделом программы работы французского космонавта стали эксперименты по космической технологии и материаловедению.

Положительные результаты проведенного ранее советскими космонавтами на «Салюте-6» эксперимента «Эльма» заинтересовали технологов Франции, и для совместного полета они подготовили серию исследований, охватывающую сразу несколько аспектов физики невесомости. Центр ядерных исследований в Гренобле предложил эксперимент «Магма» по регистрации температурных полей в электронагревательной печи и внутри технологических капсул. Регистрация проводилась в процессе нагрева образца, выдержки при заданной температуре и последующем охлаждении. Набор этих данных послужит отправной точкой в разработке математической модели термических процессов, протекающих в условиях микрогравитации.

Одновременно с проведением плавов на борту «Салюта-7» измерялись уровни микроускорений на станции от работы двигателей ориентации и перемещений космонавтов. Для этого специалисты Франции изготовили акселерометр и магнитный регистратор показаний прибора.

Программа технологических экспериментов, предложенная учеными Франции, свидетельствует, что они пока не ставят задачу получить в космосе промышленные образцы редких сплавов. Их цель на данном этапе в другом — достичь понимания физических процессов в невесомости, научиться моделировать их заранее на Земле, а затем управлять такими процессами в нужном направлении непосредственно на орбите.

В программе работы французского космонавта на борту комплекса, естественно, нашли место и медико-биологические аспекты космического полета. В ходе эксперимента «Биоблок» были продолжены исследования, начатые в рамках многостороннего сотрудничества на советских спутниках серии «Космос». Цель работы — определить биологическое воздействие на живые организмы тяжелых ядер космического излучения. Результаты этих исследований будут иметь значение при решении проблем безопасности космических полетов. В эксперименте «Цитос» космонавты наблюдали развитие простейших организмов (водорослей) в условиях космического полета, оценивали устойчивость микроорганизмов к антибиотикам.

Впервые в полете с участием французского космонавта опробован новый принцип обследования сердца, кровеносных сосудов, внутренних органов членов экипажа с помощью ультразвука. Эксперимент «Эхография» позволит в будущем создать аппаратуру для комплексного анализа жизнедеятельности человека в космическом полете.

Французские ученые — не новички в космических исследованиях. Составленную ими для полета на «Салюте-7» программу характеризует глубокая проработка научных проблем и хорошее аппаратное обеспечение. Успешное выполнение задуманного — весомый вклад французской науки в общую сокровищницу человеческих знаний.

* * *

Совместный полет советско-французского экипажа завершился успешно. Он стал еще одним свидетельством эффективности международного сотрудничества в изучении космоса. У ученых обеих стран большие планы. Уже в нынешнем году они собираются провести серию экспериментов в области ультрафиолетовой астрономии, рентгеновского излучения Солнца. Ведется подготовка к новым исследованиям магнитного поля хромосферы и короны Солнца, влияния факторов космического полета на живые и растительные организмы.

В конце 1984 года планируется запуск двух новых советских межпланетных станций серии «Венера». Доставив на Венеру спускаемые аппараты, они должны выйти на встречу с гостями Солнечной системы — кометой Галлея. В этой рядной по своей значимости работе наряду с учеными других стран примут участие и научные центры Франции, изготавливающие для этого телевизионную камеру, ряд спектрометров и анализаторов.

Сотрудничество СССР и Франции в области мирного исследования космического пространства продолжается.

Н. НОВИКОВ,
 научный обозреватель
 «Крыльев Родины»



Член Военного Совета —
 начальник
 Политического Управления ВВС
 генерал-полковник авиации
 Л. БАТЕХИН

ЧАСОВЫЕ НЕБА ОТЧИЗНЫ

В ЦЕНТРАЛЬНОМ партийном архиве Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС хранится уникальный документ — расписка № 394, датированная 3.IX 1923 г. Она свидетельствует: «Принято от тов. Ленина и Крупской шесть червонцев на самолет «Правда».

Эти деньги вошли в первые три миллиона рублей золотом, которые были собраны в стране на строительство Воздушного Флота СССР. А спустя десять лет, 18 августа 1933 года, в Москве был впервые организован массовый смотр молодой советской авиации. В приказе РВС СССР № 137 отмечалось: «Начав с горсточки жалких изношенных машин устарелых конструкций, Красный Военный Воздушный Флот сегодня грозной несокрушимой силой реет на страже сухопутных и морских границ Советского Союза».

С тех пор наша страна традиционно отмечает День Воздушного Флота СССР. В этот день Родина чествует воинов-авиаторов, творцов и создателей современной авиационной техники, тружеников Аэрофлота, летчиков-спортсменов ДОСААФ, всех, кто своим самоотверженным трудом укреплял и укрепляет богатырские крылья Родины.

В нынешнем году один из любимых всенародных праздников отмечается в обстановке высокой политической и трудовой активности, монолитной сплоченности советского народа и его воору-

женных защитников вокруг Коммунистической партии. Воины Армии и Флота, как и все трудящиеся нашей страны, полны решимости ознаменовать второй год одиннадцатой пятилетки новыми успехами в выполнении решений XXVI съезда партии, майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС, усилением борьбы за достойную встречу 60-летия образования СССР.

Становление и развитие советской авиации неразрывно связаны с именем В. И. Ленина, с деятельностью Коммунистической партии. Владимиру Ильичу принадлежат основополагающие решения по организации Красного Воздушного Флота, в котором он прозорливо видел не только важный вид воздушного транспорта и связи, но и мощное средство защиты завоеваний Октября.

Уже в годы гражданской войны и иностранной военной интервенции авиационные отряды внесли серьезный вклад в защиту молодой Советской Республики. Авиация применялась главным образом на тех фронтах, откуда грозила наибольшая опасность.

История бережно хранит имена беззаветно преданных народу, Коммунистической партии, делу революции крылатых сыновей. За мужество и героизм, проявленные на фронтах гражданской войны, 219 краснолетов и летнабов были награждены орденами Красного Знамени, 16 из них удостоены этой на-



● Подготовка самолета к полету.

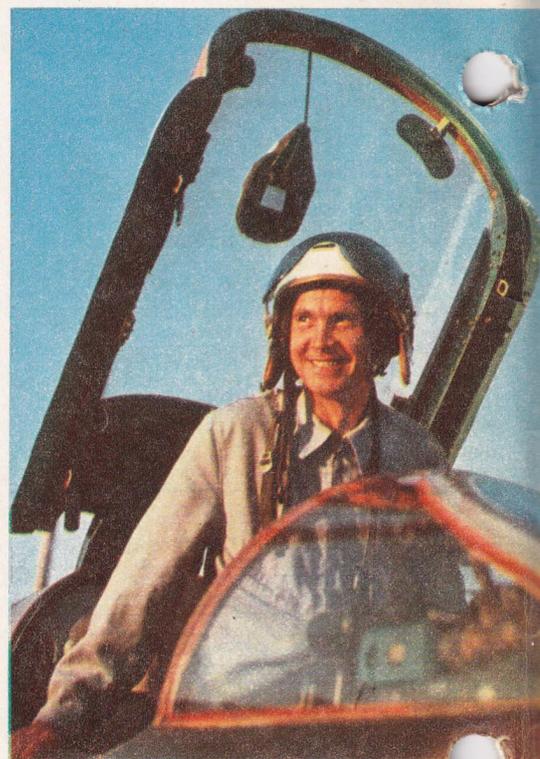
грады дважды, а С. Монастырев, И. Павлов, П. Межерaup, Я. Моисеев и Е. Ухин — трижды.

Коммунистическая партия и Советское правительство неустанно заботились об укреплении Вооруженных Сил и их составной части — авиации. Большую работу под руководством партии провели Осоавиахим и комсомол.

IX съезд ВЛКСМ 25 января 1931 года от имени трех миллионов комсомольцев принял решение о шефстве над Военно-Воздушными Силами Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Оно сыграло важную роль в подготовке квалифицированных летных кадров, техническом перевооружении авиации.

● Командир звена, военный летчик первого класса капитан В. Чиненко.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА



Легендарные тридцатые годы! Первые пятилетки индустриализации страны. Годы выдающихся достижений советской авиации, штурма мировых авиационных рекордов, демонстрации возможностей советской авиапромышленности! Эти годы ознаменовались и выдающимися боевыми подвигами наших славных летчиков. Выполняя свой интернациональный долг, советские авиаторы героически сражались с фашистской авиацией в небе республиканской Испании, метким огнем и таранными ударами громили японских захватчиков в небе Китая, над Халхин-Голом.

Суровым испытанием для советского народа явилась Великая Отечественная война. 1418 дней и ночей упорных и кровопролитных боев с фашистскими захватчиками.

● Бетонка — тоже «классная доска».

Фото А. РЯБКО

Большой вклад в достижение исторической Победы, наряду с войнами армии и флота, внесли и славные Военно-Воздушные Силы. За время войны совершено около 3 млн. 125 тысяч боевых самолетов-вылетов. Противнику нанесен огромный урон в живой силе и технике.

В боях за Родину советские летчики проявили беспримерное мужество, отвагу, героизм, воинскую доблесть и боевое мастерство. В боевой летописи советской авиации — сотни ярких страниц, тысячи героических подвигов. Только воздушный таран в боях с фашистами применили свыше 500 советских соколов, а героический подвиг капитана Н. Гастелло повторили более 350 летных экипажей.

Свыше 200 тысяч воинов-авиаторов в годы минувшей войны награждены орденами и медалями, 2420 присвоено звание Героя Советского Союза, 65 летчиков удостоены этого звания дважды, а прославленные асы, ныне маршал авиации А. Покрышкин и генерал-полковник авиации И. Кожедуб — трижды.

Важную роль в мобилизации авиаторов на разгром врага сыграла целенаправленная партийно-политическая работа. Политорганы, партийные и комсомольские организации ВВС делали все, чтобы подготовить воздушных бойцов к решительной победоносной схватке с врагом, вызвать высокий патриотический подъем, укрепить наступательный дух, вдохновить на ратные подвиги. Политработники сами были первоклассными мастерами воздушного боя и бомбовых ударов.

Советский народ в условиях невероятных трудностей и лишений сумел обеспечить крылатых защитников всем необходимым для разгрома врага. Авиация непрерывно росла количественно и качественно. Все это позволило уже летом 1942 года провести крупную организационную перестройку фронтовой авиации. ВВС фронтов были преобразованы в воздушные армии, сыгравшие впоследствии исключительно важную роль в завоевании стратегического господства в воздухе и разгроме фашистской авиации.

В огневом фронтовом небе закалилась боевая дружба советских, польских, чехословацких летчиков. Нынешним летчикам торжественно отмечается сороковая годовщина рождения полка «Нормандия-Неман». Французские патриоты сражались с гитлеровскими захватчиками на советских самолетах, которые готовили в бой советские техники и инженеры.

Коммунистическая партия и Советское правительство считают первостепенной задачей всемерно укреплять оборону страны, непрерывно повышать бдительность советских людей.

Ныне наши Вооруженные Силы располагают всем необходимым для выполнения возложенных на них задач. Они находятся в высокой степени боевой готовности и способны немедленно дать сокрушительный отпор любой агрессии, откуда бы она ни исходила.

Под руководством Коммунистической партии значительный шаг в своем развитии сделали и Военно-Воздушные Силы. Они располагают современной техникой и оружием. ВВС сегодня — это грозный и могучий вид Вооруженных Сил. Основу их боевого могущества составляют самолеты-ракетоносцы, оснащенные

самым современным вооружением, средствами обнаружения противника и управления огнем, точной навигационной аппаратурой. Созданы многоцелевые самолеты с изменяемой геометрией крыла, летательные аппараты вертикального взлета и посадки. Благодаря новой технике авиация обрела такие качества, как всепогодность, круглосуточность боевого применения, способность решать широкий спектр сложных боевых задач. Техническая оснащенность всех видов и родов авиации в полной мере отвечает интересам надежной защиты воздушных рубежей нашей Родины.

Предметом особой гордости Военно-Воздушных Сил являются воздушные бойцы, командиры, сверхзвуковых ракетноносных кораблей, летчики-снайперы, первоклассные штурманы, инженеры и техники, специалисты связи и авиационного тыла. Как всегда в авангарде борьбы за наивысшую боевую готовность идут коммунисты и комсомольцы — мастера воздушного боя, ракетных пусков, штурмовых и бомбовых ударов. Своими ратными делами они и в мирные дни приумножают боевые традиции Военно-Воздушных Сил.

Отчетливое понимание значимости ратного труда, высокое чувство ответственности за выполнение своего воинского долга помогают авиаторам добиваться новых, все более значительных достижений в воздушной выучке, совершенствовать идейную, морально-политическую и психологическую закалку.

В авиационных частях в разгаре летняя боевая учеба. Воины-авиаторы активно участвуют в социалистическом соревновании за достойную встречу 60-летия образования СССР под девизом: «Мирному труду советского народа — надежную защиту!» По примеру инициаторов соревнования — авиаторов полка, которым командует военный летчик 1 класса полковник В. Садиков, в авиационных частях развернулась борьба за более полное освоение боевых возможностей авиационных комплексов, наращивание уровня воздушной выучки летных экипажей, развитие их боевой активности и тактического мастерства.

Важную роль в этом играет целеустремленная партийно-политическая работа, направленная на претворение в жизнь исторических решений XXVI съезда партии и майского [1982 г.] Пленума ЦК КПСС. Боевой программой деятельности командиров, политорганов и партийных организаций стало Приветствие Центрального Комитета КПСС участникам Всеармейского совещания секретарей первичных организаций, подписанное Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР товарищем Леонидом Ильичом Брежневым.

Политорганы, партийные организации, все коммунисты ВВС неустанно работают над выполнением установок XXVI съезда КПСС по повышению боевого потенциала Вооруженных Сил, усилению их воспитательной работы, сплочению и мобилизации личного состава на образцовое выполнение задач по защите государственных интересов нашей Родины, исторических завоеваний социализма.

Путь в просторы пятого океана начинается с юных лет. Каждый, кто живет с мечтой о небе, делает свои первые шаги к этой заветной цели в авиационных спортивных кружках, секциях, аэро-

клубах. Представители старшего поколения хорошо помнят, как по призыву «Комсомолец — на самолет!» тысячи юношей и девушек становились летчиками, парашютистами, планеристами. Из числа воспитанников аэроклубов выросли талантливые летчики, инженеры, авиационные конструкторы.

С оборонным Обществом была связана деятельность легендарного летчика В. П. Чкалова, авиаконструкторов А. С. Яковлева, О. К. Антонова, конструктора космических кораблей С. П. Королева. С аэродромов Общества впервые поднялись в воздух трижды Герои Советского Союза А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб, начали свой путь в космос Юрий Гагарин и Валентина Терешкова, Валерий Быковский и Владислав Волков, Георгий Береговой и другие космонавты.

Велика роль ДОСААФ в пропаганде авиационных знаний.

Дорогой героев авиации и космоса идут и сегодня многие представители молодого поколения Страны Советов. По инициативе командиров и политработников ВВС, работников Аэрофлота, активистов ДОСААФ, в тесном сотрудничестве с комсомолом, профсоюзными органами народного образования при многих обкомах, горкомах и райкомах ДОСААФ и ВЛКСМ, военных и гражданских авиационных училищах, внешкольных учреждениях и профсоюзных клубах действуют школы и клубы юных летчиков и космонавтов. Доброй славой пользуется работа юношеских, военно-патриотических объединений при Оренбургском, Качинском, Балашовском и Сызранском высших военных авиационных училищах. Они ежегодно передают на первые курсы летных вузов своих питомцев, прошедших определенную предварительную подготовку.

Заслуживает одобрения и всемерной поддержки опыт создания городских межшкольных учебно-производственных комбинатов авиационно-космического профиля. Такой комбинат, например, успешно работает в Куйбышеве. Здесь с юношами и девушками, которые решили посвятить свою жизнь авиационному делу, проводят занятия квалифицированные педагоги и мастера производственного обучения. Возглавляет коллектив энтузиаст ДОСААФ Федор Герасимович Кисель — страстный энтузиаст авиации, опытный воспитатель-методист.

Приобщение к героической профессии военного летчика, штурмана, авиационного инженера и техника — это проявление на деле патриотических чувств молодых строителей коммунизма. Приходит время, и в строй воздушных бойцов становятся уже внуки участников Великой Отечественной войны. Партия и народ вручают им грозную и могучую технику, оказывают высокое доверие — надежно охранять воздушные рубежи нашей Родины.

Верные сыны советского народа — воины-авиаторы, как и весь личный состав армии и флота, тесно сплочены вокруг ленинской партии, ее Центрального Комитета во главе с выдающимся государственным и политическим деятелем товарищем Л. И. Брежневым. В едином боевом строю с братьями по оружию из стран социалистического сотрудничества бдительно охраняют они мирный труд своих народов и находятся в постоянной готовности, гарантирующей решительный отпор любому агрессору.

В. ВИТКЯВИЧЮС,
секретарь ЦК ЛКСМ Литвы

ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ и оборонное Общество рука об руку участвуют в военно-патриотическом воспитании молодого поколения. Вместе проводят мероприятия по пропаганде заветов В. И. Ленина, решений КПСС о защите социалистического Отечества, славных традиций нашего народа и его Вооруженных Сил. Эта работа глубоко проанализирована на XIX съезде ВЛКСМ.

В нашей республике накоплен некоторый опыт воспитательной работы с юношеством. Используются разнообразные формы и методы военно-патриотической пропаганды. Это и Всесоюзный поход по местам революционной, боевой и трудовой славы, и месячники оборонно-массовой работы, и недели родов войск, и Вахта памяти, и многое другое.

Стало традицией проведение встреч с ветеранами Великой Отечественной войны и труда, воинами Советской Армии, посещение музеев боевой и трудовой славы, участие в военно-спортивных играх «Зарница» и «Орленок». Активно включились курсанты школ ДОСААФ в поисковую экспедицию «Летопись Великой Отечественной». Смотров физической и технической подготовки стал экзамен допризывной и призывной молодежи, в котором принимают участие все комсомольские и досаафовские организации республики.

Вместе с тем мы понимаем, что в современных условиях вопросы военно-патриотического воспитания надо решать более качественно, целенаправленно. Задачи совершенствования военно-патриотической работы нашли широкое отражение в решениях недавно прошедшего XIX съезда комсомола. Эти проблемы регулярно выносятся на обсуждение комсомольского и досаафовского активов, на конференции и семинары. Большое внимание уделяется повышению воспитательной роли технических и военно-прикладных видов спорта.

Боевой программой действия комсомольских, досаафовских, спортивных организаций стало Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». На XIV пленуме ЦК ЛКСМ Литвы (декабрь 1981 г.) проанализирована деятельность комсомольских организаций по привлечению детей и подростков, комсомольцев и молодежи к сдаче норм ГТО, систематическим занятиям физкультурой и спортом, по идейно-политическому и нравственному воспитанию спортсменов.

В республике почти каждый третий — физкультурник. И поэтому так популярны у нас олимпиады здоровья и бодрости «Из Неманского края к олимпийским высотам», соревнования «Всей семьей на старт», лыжные и туристические походы выходного дня «Снайге» («Снежинка»), марафоны «Свейката» («Здоровье»), состязания по ориентированию, стрельбе, ралли автолюбителей, спартакиады комсомольского актива.

Важное место в нашей работе занимает привлечение юношей и девушек к

ЮНОСТИ КРЫЛЬЯ ДАНЫ

занятиям техническими и военно-прикладными видами спорта. Ныне в Советской Литве работает более ста спортивных, технических, авиационных клубов, детско-юношеских школ. В спортивных секциях, а их в республике более девяти тысяч, культивируется технический и военно-прикладной спорт. Только в 1981 году 129 тысяч членов ДОСААФ выполнили нормативы ГТО по стрельбе.

Молодым присущи мечта, романтика. Авиация, небо, парашют — даже эти короткие слова говорят о чем-то интересном, увлекательном. Мне не раз довелось бывать на аэродроме Вильнюсского аэроклуба ДОСААФ, видеть, как мальчишки, обступив самолет, ловят каждое слово инструктора, с завистью смотрят на приземляющегося в самый центр круга парашютиста. Наверное, у каждого из них в эти минуты возникали мысли: «А как там, в небе?», «Страшно ли прыгать!», «Смогу ли так виртуозно выполнять фигуры на самолете!».

У многих подростков есть не только любимые герои Великой Отечественной войны, чьими подвигами они восхищаются, но и авиационные спортсмены, на которых им тоже хочется равняться. Молодежи хорошо известны имена летчиков Артишкавичюса и Кайриса, планеристов Рукаса, Сабецкиса и Шлюмбы — чемпионов СССР, призеров международных соревнований. Ну, а девочки, конечно, влюблены в Янину Брундзене — парашютистку, мастера спорта, мать четвертых детей, которая больше похожа на балерину, чем на представительницу мужественного вида спорта. Вот уже несколько лет она тренирует сборную команду парашютистов Литвы, и надо сказать, ее питомцы добились хороших успехов не только на всесоюзных соревнованиях, но и на международных. Ее воспитанник мастер спорта Римас Кацюшкавичюс является кандидатом в сборную команду страны.

В республике работает двенадцать детско-юношеских школ по техническим и военно-прикладным видам спорта. В них обучают ежегодно более трех тысяч подростков. Цель этих школ — начальная подготовка спортсменов. Опытные инструкторы стараются привить юношам и девушкам интерес к технике, дать им трудовые навыки, подготовить

допризывников к службе в рядах Советских Вооруженных Сил. Расскажу несколько подробнее о работе таких школ по авиационным видам спорта — в республике шесть.

При Паневежском авиационно-техническом спортивном клубе ДОСААФ (начальник — С. Норейка) есть секция планеристов. Занятия под руководством энтузиастов планеризма — инструкторов Бернардаса Шакенаса и Винцаса Микелюнаса — здесь проводят в хорошо оборудованных самими ребятами классах. Постоянную поддержку и помощь оказывают Государственный комитет профтехобразования и ЦК ДОСААФ Литовской ССР, Паневежский горком комсомола, Дом пионеров.

Ежегодно программу клуба проходят около ста юных планеристов. Они изучают теорию полета, конструкцию планеров, аэродинамику и, разумеется, совершают полеты. Пусть эти полеты длятся всего несколько секунд на высоте не более 10—15 метров — в них проверяются знания, умения, смелость юных спортсменов. И это большой праздник для всех.

В школе занимаются учащиеся профессионально-технических училищ, общеобразовательных школ. Свой путь в небо на простеньких «БРО» начала известная в республике планеристка — выпускница ПТУ № 8, ныне передовик производства, ткачиха Гражина Гумбелевичюте. Своими достижениями могут похвастаться будущие медицинские сестры Рима Нуобарайте и Рита Валоните, учащиеся ПТУ № 28 Айдас Вилкас и Ремигиус Бальчионас. Воспитанники Паневежской ЮПШ стали призерами II Всесоюзного первенства юношей, проходившего в их родном городе. Кстати, Паневежский АТСК за успехи по итогам всесоюзного соревнования первого года одиннадцатой пятилетки награжден переходящим Красным знаменем ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников.

Комсомольские организации совместно с комитетами ДОСААФ будут и впредь сосредоточивать внимание на расширении сети кружков по техническим и военно-прикладным видам спорта, заботиться о вовлечении в них большего числа подростков. В решении этой задачи у нас есть на кого равняться, с кого брать пример.

Пятый год работает юношеская планерная школа при Алитусском АТСК (начальник — Т. Матуконис). На республиканских соревнованиях алитусские планеристы заняли первое командное место. Звание абсолютного чемпиона республики завоевал Д. Якубаускас, призерами стали его друзья — А. Мажейка, Р. Гаргасас. Они вошли в сборную команду Литвы, ставшую победительницей на чемпионате СССР. В этом немала заслуга командира звена юных Р. Раманчиюса.

Многим ребятам юношеская планерная школа помогла определить судьбу. В прошлом году три воспитанника школы поступили в Волчанское авиационное училище летчиков ДОСААФ — Г. Казлаускас, Р. Даукас, К. Микалонис, в Калужском авиационно-техническом училище учится Т. Гавялис.

Несколько лет назад открылась юношеская парашютная школа при Капсукском АТСК. Принимают в нее с 15 лет. Занятия проводятся на базе ГПТУ № 51. Ребята изучают историю воздушно-десантных войск, теорию прыжков, тренируются в укладке парашюта, на различных тренажерах отрабатывают отдельные от самолета, действия спортсмена в воздухе, приземление. Затем совершают прыжки с вышки. После сдачи зачетов допускаются к прыжкам с самолета.

В программу обучения включены также физическая подготовка, сдача нормативов комплекса ГТО, основы начальной военной подготовки. Серьезное внимание уделяется и военно-патристическому воспитанию подростков: проводятся вечера-встречи с ветеранами Великой Отечественной войны, авиаторами, коллективные просмотры кинофильмов, поездки в воинские части.

Руководят школой опытные инструкторы, бывшие воины-десантники, кандидаты в мастера спорта Эгидиус Гикнюс и Ляонас Контримавичюс. Их воспитанники с честью несут службу в воздушно-десантных войсках, становятся отличниками боевой и политической подготовки. Например, перворазрядники Альгис Пликайтис и Антанас Бендорайтис в армии выполнили нормативы кандидатов в мастера парашютного спорта.

При каждом авиационном клубе открыты авиамодельные секции, которые руководят инженеры-авиамоделисты. В них занимается около 600 ребят. Особое внимание уделяем кружкам-моделистам станций юных техников, Домов пионеров, средних школ. Литовские авиамоделисты не раз участвовали во всесоюзных и международных смотрах-конкурсах, выставках, получали дипломы и медали. Лучшие юные конструкторы побывали в Москве на ВДНХ, посетили Звездный городок.

В работе с юными конструкторами немало, однако, нерешенных вопросов: не хватает помещений для занятий, ин-

детские и юношеские спортивно-технические школы поддерживают тесную связь с воинскими частями, в которых несут службу их воспитанники. В школы приходят благодарственные письма от командиров частей за хорошую подготовку будущих воинов. Немало таких отзывов получили каунасские школы по мотоциклетному и водно-моторным видам спорта.

Члены клубов ведут обширную поисковую работу, активно участвуют в мероприятиях Всесоюзного похода по местам революционной, боевой и трудовой славы. Например, спортсмены Тельшяйского АТСК взяли шефство над могилой летчика гвардии лейтенанта В. Ревуцкого, павшего смертью храбрых при освобождении Литвы, ведут переписку с его родными. В Гауленайской средней школе они помогли организовать экспозицию об отважном летчике. И таких примеров много.

Воспитанники авиационных клубов ДОСААФ и юношеских школ активно участвуют в оборонно-массовой и военно-патристической работе. Например, авиационные спортсмены Алитуса собрали богатый материал о героическом пути авиационного полка «Нормандия—Неман», установили связь со следопытами других городов, организовали интернациональный клуб. Алитусский городской комитет комсомола традиционно проводит слеты ветеранов полка «Нормандия—Неман». Интересно побывать на таком слете и молодым, и ветеранам.

Торжественно звучат песни и стихи о смелости и мужестве летчиков, о дружбе советских и французских воинов, спаянной кровью в борьбе против общего ненавистного врага — фашизма. Теперь на краю аэродрома, у здания авиационного клуба открыт памятник.

Один из важнейших факторов становления личности, в формировании активной жизненной позиции — трудовое воспитание. Ребята из юношеских школ благоустраивают территории клубов, ухаживают за цветами, деревьями, оформляют классы, фотовитрины, участвуют в ремонте техники. Ко всему, что создают ребята своими руками, они относятся бережно, с уважением.

Сделано и делается, конечно, немало. Но нас еще не в полной мере удовлетворяют достигнутые показатели. Полагаю, что надо активнее пропагандировать опыт передовиков, оказывать действенную помощь отстающим.

Для успешной работы с молодежью, подростками, юношами призывного возраста нужна хорошая материально-техническая база. Центральный комитет ДОСААФ Литовской ССР, возглавляемый генерал-майором Р. Жальнераускасом, под руководством партийных и со-

ветских органов, совместно с комсомольскими и профсоюзными организациями, шефами добился неплохих результатов в создании учебно-тренировочных баз. Хорошие условия для тренировок и занятий юных спортсменов созданы в Каунасе, Паневежисе, Ионаве, Скуодасе, Капсукасе, Клайпеде.

Везде ли так обстоят дела? К сожалению, нет. Еще не во всех предприятиях, школах, ПТУ, в городах республики, уж не говоря о сельской местности, имеются секции по техническим и военно-прикладным видам спорта.

Конечно, не все решается сразу и без препятствий. В трудных условиях приходится еще работать юным планеристам. Им, можно сказать, не на чем летать. У ранее выпускавшихся планеров БРО-11М кончился ресурс, а новых нет. Пренайский экспериментальный завод спортивной авиации не в силах обеспечить все школы необходимым количеством учебных планеров, причем продукция его — дорогая. А юношам надо летать! Думаю, что необходимо найти возможность для увеличения выпуска дешевых, простой конструкции учебных планеров и на других авиационных заводах.

Видимо, по-новому следует подойти к проблемам возраста занимающихся ребят в юношеских технических школах. К занятиям по планерному спорту допускаются юноши и девушки с 16 лет, по парашютному — с 15 лет, по наземным техническим видам спорта — с 13 лет. Опыт работы показывает, что надо снизить возраст поступления и в школы для будущих авиаторов. Ведь не обязательно с 13 лет поднимать подростков в воздух. Эти два-три года должны стать серьезной подготовкой — как теоретической, так и физической, настоящей школой военно-патристического воспитания.

Жизнь подсказывает необходимость расширения имеющихся школ, увеличения количества инструкторов, тренеров по техническим видам спорта и физическому воспитанию. В программах школ должны быть не только теория и полеты, изучение техники, но и занятия видами спорта, способствующими развитию качества, необходимых будущим летчикам, парашютистам, планеристам.

Приближается 60-летие образования СССР. Во всех комсомольских организациях республики идет социалистическое соревнование за достойную встречу славного юбилея. Важное место в этом соревновании занимает военно-патристическая и оборонно-спортивная работа. Выполняя задачи, определенные XIX съездом ВЛКСМ, комсомольцы Литвы сосредоточивают свои усилия на повышении качества и эффективности воспитательной работы среди молодежи.

струментов, материалов для постройки моделей. Видимо, кое-какие проблемы нам удастся решить в обозримом будущем. Дело в том, что в ближайшее время намечено открыть республиканский авиамодельный клуб, который начнет корректировать работу кружков и лабораторий, оказывать методическую помощь клубным секциям.





В СЕМЬЕ
ЕДИНОЙ

СОВЕТСКАЯ ЛИТВА

60-ЛЕТИЕ образования СССР для трудящихся Литвы — праздник особенный. Республика на целых двадцать два года позднее многих других вошла в Советский Союз, сбросив со своих плеч буржуазно-профашистское ярмо.

Советская власть, утерянная в 1919 году, вновь восторжествовала в Прибалтике лишь в 1940-м. А через год с небольшим — опять черная длившаяся три года оккупационная ночь окутала литовскую землю. Гитлеровское кровавое нашествие принесло, как и всему советскому народу, неисчислимые беды и разрушения. Было уничтожено, замучено в концентрационных лагерях свыше 700 тысяч человек. 30 тысяч немецких колонистов завладели самыми богатыми землями края. Само понятие «Литва» коричневоорубашечники пытались вытравить из общечеловеческого лексикона.

Когда фашистские бронированные полчища были разгромлены Советскими Вооруженными Силами и Прибалтика обрела долгожданную свободу, известный литовский поэт Антанас Венцлова писал:

Ты прости нам кощунственную слепоту,
Но тебя узнавать было невмоготу!
Та земля, что всегда называлась

Литвой,

Перед нами лежала могильной плитой..

После окончания войны литовскому народу, как Латвии и Эстонии, восстановить разрушенное хозяйство помогали все народы страны. Делились чем могли, чтобы быстрее пустить заводы и фабрики, восстановить израненную, перепаханную снарядами, гусеницами танков и бомбами землю. Встав на социалистический путь, говорил Л. И. Брежнев, прибалтийские республики «показали самые высокие в Союзе темпы развития».

Советская Литва производит промышленной продукции в 56 раз больше, чем в 1940 году. Ее индустриальный облик определяют ныне электротехническая промышленность, точное машиностроение, химическая индустрия, современные предприятия легкой и пищевой отраслей экономики, входящей составной частью в единый общесоюзный народнохозяйственный комплекс.

В общем объеме союзного производства республика с населением в 3,5 миллиона человек занимает первое место по выпуску агрегатов для приготовления витаминизированной травяной муки и электродвигателей к бытовым холодильникам, четвертое — по производству металло-режущих станков, чулок, носков, холодильников, пятое — пиломатериалов, Бумаги, мяса, животного масла. Ударной Всесоюзной комсомольской стройкой является первая в Прибалтике Литовская атомная электростанция, завершается сооружение мощной телевизионной станции с 326-метровой вышкой.

Важное место занимает Литва в решении Продовольственной программы, одобрен-

ной майским [1982 год] Пленумом ЦК КПСС. Трудовые коллективы совхозов, колхозов, предприятий пищевой промышленности, вдохновленные историческими решениями партии, вносят достойный вклад в обеспечение страны продуктами питания. Всемерно углубляется специализация сельского хозяйства, растет производство мясных и молочных продуктов. Программой предусмотрено также обеспечение среднегодовой валовой сбор зерна в одиннадцатой пятилетке в количестве до 3,4 миллиона тонн, а в двенадцатой почти до четырех миллионов. Поставлена задача по непрерывному увеличению производства картофеля, овощей, фруктов. Огромные задачи стоят перед ирригаторами. Им предстоит за десятилетие осушить заболоченные и переувлажненные земли на площади не менее 900 тысяч гектаров.

Литовцы давние и умелые рыбаки. Во времена господства буржуазии рыбацкий промысел был одним из трудных и опасных. Балтийское море приносило немало трагедий в семьи тех, кто уходил в его просторы на лутину. Сейчас рыболовный флот республики оснащен превосходными судами, другой техникой.

За годы советской власти в Литве произошли величественные социальные и культурные перемены. В республике насчитывается 11 профессиональных театров, 1 300 клубов и дворцов культуры. Широко развит спорт, в частности его технические и военно-прикладные виды. Раньше в Литве был один авиационный клуб. Заниматься в нем могли только дети толстосумов. Сейчас в городах и селах края плодотворно действует свыше десятка авиаспортивных клубов ДОСААФ. Литовские спортсмены — летчики, парашютисты, планеристы — успешно выступают на внутрисоюзных соревнованиях, входят в сборные команды страны, добиваясь высоких показателей на чемпионатах социалистических государств, на первенствах Европы и мира.

Советская Литва — одна из небольших по численности населения и территории республика в сравнении с другими. Однако в составе СССР у всех равные права. Каждая в одинаковой степени представлена во всех высших органах страны. В Совете Национальностей Верховного Совета СССР, например, Литовская ССР имеет столько же депутатов, сколько и Российская Федерация или Украина, Казахстан, каждая другая республика.

Успехи социалистической Литвы в экономическом, научно-техническом, культурном и социальном развитии, достигнутые под руководством Коммунистической партии, — результат созидательного творческого труда всего советского народа. В республике за годы ее нахождения в составе СССР вырос новый человек — патриот и интернационалист, активный самоотверженный и высокосоциальный строитель коммунистического общества.

В НАЧАЛЕ ЯНВАРЯ в Вяземском аэроклубе подводились итоги работы за 1981 учебный год. Среди летных подразделений первое место было присуждено коллективу, которым руководит Ю. Волков. Летчики-инструкторы Н. Куц и А. Бороновский признаны победителями во Всесоюзном соревновании авиационных организаций оборонного Общества и награждены Почетными вымпелами ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников, памятным подарками.

Предварительное обсуждение итогов работы, выполнения социалистических обязательств и определение мест в соревновании проводилось на совместном заседании администрации, партийного комитета и месткома профсоюза аэроклуба. Все шло спокойно и согласованно до тех пор, пока не подошло время определять места среди летных подразделений. Здесь мнения разделились. Одни предлагали первое место присудить коллективу, которым руководит В. Прокопович, другие — коллективу Ю. Волкова.

Спор был принципиальным, ибо эти летные коллективы мало чем отличались друг от друга. Обучили примерно равное количество летчиков, имели примерно равные показатели по налету, дисциплине, другим показателям соревнования. И только глубокий анализ позволил назвать победителя. Как уже говорилось, им стало подразделение Ю. Волкова.

Теперь о подразделении В. Прокоповича. Прошлый год он начал в качестве передового, несколько лет владел переходящим Красным знаменем аэроклуба. Заботами командира, коммунистов был создан крепкий коллектив летчиков-инструкторов. Высокой дисциплинированностью, добросовестным выполнением своих обязанностей, стремлением как можно лучше освоить летное дело отличались и курсанты. Во всем была четкость и организованность.

Виктор Антонович Прокопович — опытный начальник и воспитатель. Не считаясь со временем, занимается со своим подчиненными, вникает в их нужды. Пример он и в летной работе. В 1981-м, скажем, его подразделение как победитель соревнования открывало, а следовательно и организовывало первые показательные полеты. В пример другим ставилась и методическая работа.

Несколько месяцев нового учебного года подразделение шло впереди, но вот выявились недостатки, вначале еще не очень заметные. На вывозной программе чуть-чуть «засиделись», позже других завершили самостоятельный выпуск курсантов. Причина? Излишняя опека, а точнее, перестраховка, и как результат —

ТАК

добавочные вывозные полеты. Не надо думать, что мы против добавочных полетов, за спешку ратуем, за форсирование — нет, не за это. А за то, чтобы правильно определять рубеж, на каком вывозном полете надо остановиться, когда курсант может полететь сам. Ведь такие же ребята, курсанты других подразделений вылетают самостоятельно, имея на 1—3 вывозных полета меньше, чем в подразделении Прокоповича.

Но может быть это оправдано, может курсанты, получившие большее число провозных полетов, летают лучше, увереннее? Опыт показывает, что плотная, излишняя опека приводит к некоторой потере уверенности, к потере умения действовать в усложненных условиях. Подтверждением тому — ошибки. На взлете — подрыв самолета на малой скорости, в воздухе — потеря ведущего, на посадке — перелеты, недолеты. Курсант В. Церик, допустив на посадке ошибку и не сумев исправить ее, повредил самолет.

Администрация, партийный комитет, профсоюзная организация приняли соответствующие меры. Недостатки в летном обучении были вскрыты, в дальнейшем устранены, но время, хочешь не хочешь, потеряно, и другие подразделения по выполнению летной программы ушли вперед.

То, что подразделение немного отстало, это, конечно, плохо. Но в том-то и суть социалистического соревнования, что ушедший вперед всегда старается помочь товарищу. Подразделению Прокоповича была дана «зеленая улица». Оно летало столько, сколько нужно, и план летной подготовки выполнило своевременно. Была отмечена добросовестная работа инструкторов Г. Ларина, Н. Золотарева, С. Бондаренко.

☆☆☆

От многих факторов зависит успех коллектива — здесь и опыт командира, и стиль его работы, но немалую роль играет и характер и отношения с людьми. Юрий Константинович Волков — прямая противоположность Виктору Антоновичу Прокоповичу. Если Прокопович по характеру спокоен, умеет сдерживать свои эмоции, то Волков напротив, подвижен, бурно реагирует на любое событие, всегда готов высказать свое мнение, предложить. Может, как говорится, своими руками сделать модель самолета и капитально отремонтировать автомашину, чем и занимается в свободное время. При

обращении подчиненного может «пошуметь», поспорить, но обязательно выслушает, вникнет в суть, выскажет свое мнение, после чего охотно приходит к общему решению. В любом деле подчиненные чувствуют его живое участие, его заботу. Он умеет вовремя подсказать, причем так, что подсказанное — план, идея, задумка — становятся как бы своим, лично выношенным, а свое всегда выполняется легче, охотнее.

В начале самостоятельной работы — командиром подразделения назначен три года назад — Волков иногда принимал необдуманные решения. Его учили, поругивали, советовали и подсказывали, то есть делали то, что помогает становлению командира. И здесь сыграли роль его личные качества — умение быстро ориентироваться в обстановке, склонность к анализу и самоанализу, способность найти выход из сложного положения. Все это и сократило сроки его вхождения в строй.

И вот в середине прошлого года коллектив Волкова начал стабильно занимать ведущие места в социалистическом соревновании. В первую очередь этому способствовала четкая организация летной работы, — главное звено, позволившее вывести подразделение на передовые позиции. Конечно, Юрий Константинович не все сделал сам, его опорой были коммунисты, общественные организации.

Так было завоевано первое место. А дальше? Почивать на лаврах? Нет, спокойствие — не его стиль. Тем более, что задачи 1982 года куда сложнее. В короткий период постоянному составу аэроклуба предстояло переучиться на новую материальную часть. Это означало и создание новой учебной базы, и методики обучения, теоретическое и практическое переучивание летчиков-инструкторов, инженеров, техников. Только умелый подход к делу, рациональное использование всех возможностей позволило аэроклубу в срок начать полеты с курсантами. И снова подразделение Волкова шло впереди.

☆☆☆

Сейчас разгар летной работы, курсанты давно летают самостоятельно. «60-летию образования СССР — достойную встречу!» — под таким девизом соревнуются коллективы аэроклуба. Трудятся с полной отдачей. Показатели в летных подразделениях мало чем отличаются друг от друга. Учены ошибки прошлого. На передовиков равняются отстающие. Велика сила содружества. В конечном счете победит дело качественной подготовки летчиков.

Вязьма

А. ИВАНОВ

ВНИМАНИЕ: ОПЫТ

У КАУНАССКИХ ДЕЛЬТА- ПЛАНЕРИСТОВ

СРЕДИ литовских дельтаклубов ведущий — Каунасский. Он объединяет 9 городских секций, является республиканским методическим центром дельтапланерного спорта.

Рассчитав свои возможности, мы тщательно подготовили все необходимое для наземного обучения спортсменов, заботясь прежде всего о безопасности полетов. Провели техническую аттестацию всех без исключения любительских дельтапланов. Разработали систему наземной тренажной подготовки. Создали и применяем балансирующий тренажер, который, на наш взгляд, имеет смысл изготавливать серийно.

Завершаем создание измерительного автостенда, на котором будем испытывать дельтапланы со снятием аэродинамических характеристик крыла. Над этим трудится специальная группа, в нее вошли ведущие спортсмены, инженеры, радисты.

Тренировки спортсменов осложняются отсутствием склонов, имеющих высоту более 50 метров. Предполагаем провести эксперимент по установке на дельтаплан маломощного поршневого двигателя, который можно использовать для старта. Набрав высоту, спортсмен отключает такой двигатель и совершает обычный балансирующий полет. Конструктор К. Микалаускас разработал спортивно-тренировочный дельтаплан с принудительным обдувом центральной части крыла. Без двигателя, как выяснилось, полет на дельтаплане с возвышенности в 50 метров при встречном ветре 3 м/с протекал со снижением, а с обдувом крыла при тех же метеоусловиях удавалось достигнуть высоты до 150 метров.

Принудительный обдув крыла позволил создать более благоприятные с точки зрения безопасности условия полета. Если при ветре 8 м/с падение у склона из-за его неровностей небезопасно благодаря турбулентности потока, то при принудительном обдуве крыла удается уйти из неблагоприятной зоны. Все тренировки мы строго регламентируем и проводим их в соответствии с требованиями инструкций и наставлений.

С. ПРИАЛГАУСКАС,
председатель комитета
дельтапланерного спорта
ФАС Литвы

СДАЮТ ПОЗИЦИИ

ЛЕНИН И

В. И. Ленин стоял во главе образования Красной Армии и Красного Флота. Вождь социалистической революции был и создателем советской авиации. Под руководством Владимира Ильича заложены основы ее развития, разработаны принципы боевого применения. Под неослабным вниманием Ленина, партии коммунистов создавалась материально-техническая база Военно-Воздушных Сил страны, готовились авиационные кадры.

Контрреволюционные элементы всячески пытались помешать использованию авиационных отрядов в интересах защиты завоеваний Октября. Их действия пресекались немедленно. Уже на второй день Советской власти, 26 октября 1917 г., В. И. Ленин отдал распоряжение, запрещавшее подъем самолетов Петроградского гарнизона без разрешения Военно-революционного комитета. 28 октября в Смольном на собрании военных комиссаров авиации с представителями команд авиационных и воздухоплавательных частей избирается постоянное Бюро военных комиссаров частей Петроградского гарнизона. Оно явилось первым революционным органом строительства советской авиации. 20 декабря 1917 г. Нарком по военным делам издал приказ об учреждении Всероссийской коллегии по управлению Воздушным Флотом Республики.

В короткие сроки были сформированы авиационные отряды, которые принимали активное участие в разгроме сил интервентов и контрреволюции.

Многие сложные и кардинальные вопросы, связанные со становлением и деятельностью Военно-Воздушных Сил молодой республики Советов решались при личном участии В. И. Ленина. В условиях разрухи, голода, напряженных боев Владимир Ильич проявлял живой интерес к снабжению авиационных отрядов горючим, запасными частями, продовольствием. В то время все это приобретало важное государственное значение.

В декабре 1918 г. по инициативе В. И. Ленина начал свою деятельность Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Несколько позже была образована правительственная комиссия по тяжелой авиации. В 1920 г. по указанию Ленина создается опытный аэродром, превратившийся в Государственный Краснознаменный научно-исследовательский институт ВВС Красной Армии.

В начале 1923 года развернулось массовое движение под лозунгом: «Трудовой народ, строй Воздушный Флот!» Десятки тысяч советских людей сооружали авиационные заводы, приобщались к занятиям авиационным спортом. Многие эскадрильи самолетов, построенных на средства трудящихся, были названы именем В. И. Ленина.

Ниже публикуются некоторые исторические документы, в которых содержатся распоряжения, указания, письма и записки В. И. Ленина по вопросам строительства Красного Воздушного Флота и руководства его боевой деятельностью. Они преисполнены ленинской мудростью, энергией и настойчивостью.

ДЕКРЕТ

О КОНФИСКАЦИИ ЗАВОДА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «ДЕКА»

20 января [2 февраля] 1918 г.

Ввиду категорического отказа правления завода акционерного общества «Дека» в гор. Александровске, Екатеринославской губ., платить рабочим и служащим за декабрь и январь месяцы, а также нежелания признать контроль рабочих, Совет Народных Комиссаров постановил завод с его полным оборудованием, постройками, инвентарем и с сырым материалом конфисковать и объявить собственностью Российской Республики.

Весь служебный и технический персонал обязан оставаться на местах и исполнять свои обязанности.

За самовольное оставление занимаемой должности или саботаж виновные будут преданы Революционному суду.

Порядок управления делами и имуществом завода акционерного общества «Дека» в г. Александровске и условия передачи его во временное ведение местных Советов рабочих и солдатских депутатов, фабрично-заводских комитетов и подобных учреждений будут определены особыми постановлениями народного комиссара торговли и промышленности.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Вл. Ульянов (Ленин)

Народные комиссары:
А. Шляпников, В. Трутовский

Управляющий делами Совета Народных Комиссаров
Вл. Бонч-Бруевич

Секретарь
Н. Горбунов

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ ОБ ОТПУСКЕ СРЕДСТВ НА РАСХОДЫ, СВЯЗАННЫЕ С ОБУЧЕНИЕМ АВТОМЕХАНИКОВ ПРИ ШКОЛЕ ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА

13 июня 1919 г.

Совет Народных Комиссаров в заседании от 13 июня сего 1919 г. постановил:

Отпустить Народному комиссариату по морским делам по Главному морскому хозяйственному управлению из средств Государственного казначейства сверхсметным кредитом 73 451 (семьдесят три тысячи четыреста пятьдесят один рубль) на расходы, связанные с обучением автомехаников при школе высшего пилотажа.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

Секретарь
А. Афанасьева

АВИАЦИЯ

ПРЕДПИСАНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ О ВЫДАЧЕ АВАНСА МОСКОВСКОМУ АЭРОТЕХНИЧЕСКОМУ ЗАВОДУ

4 июля 1918 г.

Ввиду того, что ни Военному комиссариату, ни Государственному контролю Контрактная комиссия оказалась неизвестной, предписывается, в виде исключения, не создавая прецедента, выдать аванс в двести тысяч рублей Московскому аэротехническому заводу без заключения Контрактной комиссии.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Ульянов (Ленин)

Управляющий делами
Совета Народных Комиссаров
Вл. Бонч-Бруевич

Правитель канцелярии
Комаринец

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СМЕТ УПРАВЛЕНИЯ ПО СНАБЖЕНИЮ КРАСНОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА НА 1920 ГОД

20 августа 1920 г.

Совет Народных Комиссаров в заседании от 20 августа с. г. постановил:

Смету расходов Управления по снабжению Красного воздушного флота на 1920 год утвердить в сумме 780 694 389 руб. (семьсот восемьдесят миллионов шестьсот девяносто четыре тысячи триста восемьдесят девять руб.).

Смету доходов Управления по снабжению Красного воздушного флота на 1920 г. утвердить в сумме 2 000 000 руб. (два миллиона руб.)...

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

Секретарь
С. Сви́рская

РАЗГОВОР ПО ТЕЛЕФОНУ С Э. М. СКЛЯНСКИМ

1 августа 1918 г.

Ленин: К Архангельску подошла английская эскадра. Северу угрожает интервенция. Нельзя ли послать самолеты, если наш флот и береговая оборона не могут ничего сделать?

Склянский: Сейчас спрошу. (И, обращаясь к присутствующим, передает вопрос Ильича. Начальник воздухофлота ответил отрицательно: «В Вологде есть два авиаотряда, но из Вологды не достать, впереди же нет никаких аэродромов: отряды малобоеспособны, только еще формируются; не проверены». Эти ответы были переданы Ленину).

Ленин: Но ведь есть же в Архангельской губернии деревни и поля, почему их не использовать как аэродромы?

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ ОБ ОПУСКЕ СРЕДСТВ НА ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ РАСХОДЫ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ АВИАЗАВОДОВ

25 октября 1920 г.

Совет Народных Комиссаров в заседании от 25 октября 1920 года

Постановил

Отпустить Совету военной промышленности сверхсметным кредитом **триста восемьдесят семь миллионов пятьсот тридцать семь тысяч рублей (387 537 000 руб.)** на организационные и производственные расходы Главного управления объединенных авиазаводов.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

Секретарь
С. Сви́рская

ИЗ ПРОТОКОЛА № 136 РАСПОРЯДИТЕЛЬНОГО ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ

14 июля 1920 г.

Слушали:

15. О снабжении членов семей рабочих и служащих авиационных заводов и парков. (Халатов).

Постановили:

15. Утвердить постановление Комиссии по снабжению рабочих продовольствием, перевести членов семей рабочих и служащих авиационных заводов и парков на продфазтопский паек.

По заявлению тов. Аванесова перенести вопрос на пленарное заседание Совета Труда и Оборона, 16.VII.1920 года.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ О ПОРЯДКЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ДИВИЗИОНА ВОЗДУШНЫХ КОРАБЛЕЙ «ИЛЬЯ МУРОМЕЦ»

22 июня 1921 г.

Сотрудники дивизиона воздушных кораблей «Илья Муромец», фактически совершающие подъемно-летные и воздухоплавательные работы, должны удовлетворяться по нормам и порядке, объявленными в приказе РВСР 1920 г. за № 1765, а остальные сотрудники того же дивизиона на фронте — фронтовым и в тылу — тыловым продпайком.

Председатель Совета Труда и Оборона
В. Ульянов (Ленин)



В СЕМЬЕ
ЕДИНОЙ

СОВЕТСКАЯ МОЛДАВИЯ

ВСЬ ОПЫТ прожитых нами лет убедительно подтверждает: истоки могущества нашего многонационального государства — в нерушимом единстве и дружбе всех наций и народностей страны, в единстве партии и народа. Оно помогло нам выстоять в битвах с врагами, построить развитое социалистическое общество, помогает возводить величественное здание коммунизма.

В дружной, сплоченной семье советских народов каждый чувствует себя свободным и равноправным — где бы он ни жил, какую бы работу ни выполнял. Это относится не только к отдельному человеку, но и к целой республике. Еще один яркий пример тому — Молдавская ССР, ее стремительное восхождение к нынешнему экономическому, социальному, научно-техническому и культурному расцвету. Как несхожа с ярким солнечным днем темная ночь, так отлична сегодняшняя жизнь четырехмиллионного народа Советской Молдавии от жизни прежней.

Из края аграрного, края почти сплошной неграмотности Молдавия в короткий исторический срок с братской помощью других народов страны превратилась в высокоразвитую индустриальную республику. Ее социалистическое народное хозяйство росло, набирало силу в соответствии с единными общесоюзными народнохозяйственными планами, разработанными партией Ленина. Вырастали заводы и фабрики, открывались институты и техникумы по подготовке высококвалифицированных специалистов, строились электростанции, промышленные центры. И каждая стройка была интернациональной по составу ее коллектива. Так, на Кишиневской ГРЭС или Тираспольском комбинате легкой промышленности вместе с местными жителями трудились русские, украинцы и белорусы, татары и грузины... Как, в свою очередь, молдаване были в составе ударных строительных комсомольских отрядов на сооружении гидроэлектростанций на Волге, Днепре, Енисее, как трудятся сейчас на строительстве БАМа. Таков уж наш советский образ жизни — все делать сообща. Ибо каждый народ, каждая советская республика, подчеркивает товарищ Л. И. Брежнев, «...может развиваться, процветать и укрепляться лишь в великой семье братских социалистических наций и народностей СССР».

В Молдавии сейчас создают уникальные станки с программным управлением, сложнейшие машины, современную сельскохозяйственную технику, тракторы, электробытовые приборы, изделия химической и строительной промышленности, низковольтную аппаратуру и многое другое. Литейные машины, генераторы, электропогрузчики, насосы, изготовленные на заводах Молдавии, знают и ценят не только внутри страны, но и за рубежом.

По сравнению с 1940 годом производство промышленной продукции в республике выросло более чем в сорок три раза. И темпы этого роста являются на 4—5 процентов выше, чем в среднем по стране.

Огромные перемены произошли и в сельском хозяйстве Молдавии. На колхозные и совхозные поля пришла могучая техника. Республика одна из первых стала создавать крупные агропромышленные объединения, чтобы еще эффективнее развивать животноводство, растить зерновые, плодовые и овощные культуры. Сравнительно небольшая по территории и населению Молдавская ССР ныне дает почти треть собираемого в стране винограда, более трети общесоюзного производства табачного листа, растут поставки фруктов, сахарной свеклы, подсолнечника, продуктов животноводства.

В соответствии с Продовольственной программой, разработанной партией на период вплоть до 1990 года, в Молдавии предусматривается еще более ускоренный темп интенсификации всех отраслей сельскохозяйственной экономики, особенно плодово-ягодных, овощных и зерновых культур. На 120 тысяч гектаров должна увеличиться площадь орошаемых земель.

Неузнаваемо изменился облик молдавского села. Кинули в прошлое хатенки с подслеповатыми окнами и обветшалыми крышами. На их месте ныне — красивые дома и коттеджи со всеми удобствами. На центральных улицах — дворцы культуры и клубы. Многие бывшие села превратились в поселки городского типа с полным набором услуг бытового и культурного обслуживания. Одним словом, весь образ жизни стал совсем иным, чем раньше, до советской власти. Старожилы помнят времена, когда грамотного человека в молдавском селе и городе надо было искать, как говорится, днем с огнем. В настоящее время в республике на 1000 жителей — свыше 500 человек имеют высшее, полное или неполное среднее образование. В Молдавии не было ни одного вуза, сейчас только в столице республики их шесть, в том числе университет. Молдавская Академия наук, открытая в послевоенные годы, — один из передовых научных центров страны.

Молдавская молодежь любит спорт, его технические и военно-прикладные виды. Кишиневский авиаспортивный клуб является одним из важных спортивных центров, где юноши и девушки овладевают искусством полета на планерах, становятся мастерами и разрядниками парашютного спорта.

Социалистическая Молдавия плечом к плечу со всеми народами страны новыми трудовыми успехами встречает славный юбилей Родины — шестидесятилетие образования СССР, в братской семье республик уверенно идет по пути строительства коммунизма.

Замечательный русский писатель А. И. Куприн в свое время очень верно написал о летчиках: «Я люблю их общество... Постоянный риск... Любимый и опасный труд на свежем воздухе, вечная напряженность внимания, недоступные большинству людей ощущения страшной высоты, глубины и упоительной легкости дыхания, собственная невесомость и чудовищная быстрота — все это как бы выжигает, вытравливает из души настоящего летчика обычные низменные чувства — зависть, скудость, трусость, мелочность, сварливость, хвастовство, ложь, — и в ней остается чистое золото».

☆☆☆

НЫНЕШНИЕ ЛЕТЧИКИ, наши курсанты — выпускники Саша Гарнаев, Игорь Гудков, их товарищи с улыбкой читают строки о «страшной высоте» и «чудовищной быстроте». Но ведь то было время первых самолетов. Что же касается всего остального, то это верно и сегодня. Человек окрыленный страстной, благородной мечтой летать, все свои нравственные и физические силы подчиняет достижению этой цели, отдает летному делу всего себя без остатка.

...В кинозале, где собрались первокурсники Армавирского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков, — напряженная тишина: идет кинофильм «Люди земли и неба» — яркий рассказ о замечательном человеке, Герое Советского Союза, заслуженном летчике-испытателе СССР Юрии Александровиче Гарнаеве.

Уникальные кадры авиационных испытаний — трудная, опасная, полная риска, но и такая необходимая работа. Затаив дыхание, курсанты следят за тем, как впервые испытывается катапульта, высотное оборудование самолетов, скафандры, истребитель вертикального взлета, диковинный турболет — аппарат без крыльев, управляемый огненными струями двигателей, прототип кораблей, предназначенных для вертикального взлета.

Через твердые руки и творческий ум Юрия Гарнаева прошло более 120 типов летательных аппаратов, с его именем связаны и первые тренировки советских космонавтов. С юношеских лет не властно потянуло его к себе, авиация покорила сразу и до конца. И он отдал ей тридцать лет удивительно яркой, горячей, боевой жизни.

Манящее небо не оставило в покое и его сына Александра. Он решил стать военным летчиком. Вместе со своим другом Игорем Гудковым приехал Александр в училище из Подмосквы. Оба давно мечтали о небе, в котором прославили свои имена их отцы, летчики-испытатели. Со школьной скамьи готовились они летать, с раннего детства жили интересами летчиков — своих отцов и их боевых товарищей. Вместе учились в местном аэроклубе.

Первый шаг в небо Александр сделал на планере. Здесь же, в аэроклубе, совершил десять прыжков с парашютом. Он хорошо знал, с каким вниманием относился Гарнаев-старший к парашютной подготовке. Да и военному летчику это крайне необходимо. Его наставник в аэроклубе ДОСААФ Игорь Чуприков, бывший летчик-истребитель, готовя к поступлению в училище, рассказывал о курсантской жизни, службе в полку, о задачах, возложен-

НЕБО У НИХ ОДНО

ных на боевых авиаторов, защитников неба Отчизны.

В памяти каждого летчика на всю жизнь остается незабываемый день — день первого самостоятельного вылета. И имя инструктора. Майор Константин Анатольевич Куценко, человек высоких профессиональных и педагогических качеств, знал своих подопечных, знал кому и что надо сказать в эти минуты.

— Счастливым ты человек, Гарнаев, — говорил он Александру, — один летишь, без инструктора. Ни замечаний тебе, ни указаний. Давай, счастливцев, ни пуха тебе...

И все, напряженность будто рукой сняло. Александр запустил двигатель. Вырулил на взлетно-посадочную. Наблюдателем у стартового командного пункта был Игорь Гудков. Александр, несмотря на строгость момента, не удержался, помахал другу рукой.

Полет выполнил с оценкой «отлично», был отмечен благодарностью командира эскадрильи. И снова вспомнились слова отца — слова летчика-испытателя: «Смысл жизни там, где борьба и победа над сложностью твоей работы, над скоростью и высотой».

Юрий Александрович Гарнаев... О нем создан фильм, написана книга, его имя носят улицы, бригады коммунистического труда, школы, пионерские дружины. Сотни фотографий сохранили моменты его прекрасной жизни. Мы беседуем с Александрой Семеновной Гарнаевой. «Раньше его после полетов ждала, — говорит она, — теперь буду ждать сына». На столе под стеклом — фотографии. И со всех снимков смотрит он в гермошлеме, высотном костюме летчика, в форме офицера Военно-Воздушных Сил. Здесь же его боевые и трудовые награды — звезда Героя Советского Союза, два ордена Ленина, орден Отечественной войны I степени, орден Трудового Красного Знамени.

«У Юрия Гарнаева было много друзей, — пишет в своей книге «Третье измерение» Марк Галлай, — этот человек привлекал

к себе сердца. Среди его ближайших товарищей был и его тезка Юрий Гагарин...» Об этом напоминает большая цветная фотография первого космонавта планеты с дарственной надписью: «Ю. А. Гарнаеву в память о нашем салоне в Париже. 1965г».

Теперь в этой комнате появились новые экспонаты — «молнии», боевые листки, в которых друзья и товарищи курсанта Александра Гарнаева тепло поздравляют его с первыми успехами в овладении крылатой профессией.

Не только полетами живут курсанты. Интересы их широки и разнообразны. Участвуют в художественной самодеятельности, увлеченно занимаются спортом. А какие жаркие споры кипят у ребят в свободные часы — о вопросах, вечно волнующих молодость, и просто о прочитанных книгах и увиденных фильмах. Хочется успеть много. Александр Гарнаев например, активный член военно-научного общества, выступал перед молодыми авиаторами с рефератом. Часто бывает Александр в одной из армавирских школ, комсомольская организация которой носит имя его отца.

Характеризуя Советские Вооруженные Силы, Леонид Ильич Брежнев в Отчетном докладе XXVI съезду КПСС говорил, что теперь в рядах защитников Родины стоят уже сыновья и внуки героев Великой Отечественной войны. Они не прошли суровых испытаний, выпавших на долю их отцов и дедов. Но они верны героическим традициям нашей армии, нашего народа.

Это вновь нашло свое подтверждение во время встречи курсантов училища с участниками агитперелета, посвященного 50-летию шестства Ленинского комсомола над Воздушным Флотом СССР. Лучшим воинам-авиаторам за высокие показатели в освоении авиатехники, повышении боевой готовности были вручены награды Ленинского комсомола. Среди награжденных и младший сержант Гарнаев, ему вручен знак ЦК ВЛКСМ «За отличную учебу».

Этот день особенно запомнился Александру еще и потому, что с наградой его поздравил Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель Константин Коккинаки, представитель славной плеяды ветеранов, однополчан Гарнаева-старшего.

Коммунист Юрий Гарнаев стал военным летчиком накануне Великой Отечественной. Он был коммунистом, участником Великой Победы. Навсегда связал свою жизнь с ленинской партией коммунистов и его сын Александр Гарнаев.

Дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР Владимир Шаталов подарил Гарнаеву-младшему книгу «Трудные дороги космоса» с пожеланием быть достойным продолжателем дела, которому отдал свои силы, талант и жизнь замечательный летчик-испытатель и человек Юрий Гарнаев.

Александр старается быть похожим на отца, дорожит его славой.

Отец продолжается в сыне. Это проявляется и в самоконтроле и в по-особому взыскательной, принципиальной оценке своей готовности к вылету, к выполнению полетного задания, к более сложным парашютным прыжкам. Их у Александра уже более ста, и теперь он — инструктор парашютного спорта. Отличник учебы, он стал ленинским стипендиатом. Стремление не только идти вровень с товарищами, но и опережать, быть лидером — это у него фамильное, гарнаевское.

☆☆☆

Над аэродромом гул могучих турбин. Стремительно уходят ввысь истребители, ведомые молодыми летчиками-инженерами. Среди них — лейтенант Александр Гарнаев. Он закончил училище с золотой медалью и назначен служить в Московский военный округ. Служба в боевой части началась с освоения нового для него сверхзвукового авиационного комплекса.

Подполковник Я. ДЕГТЯРЕВ

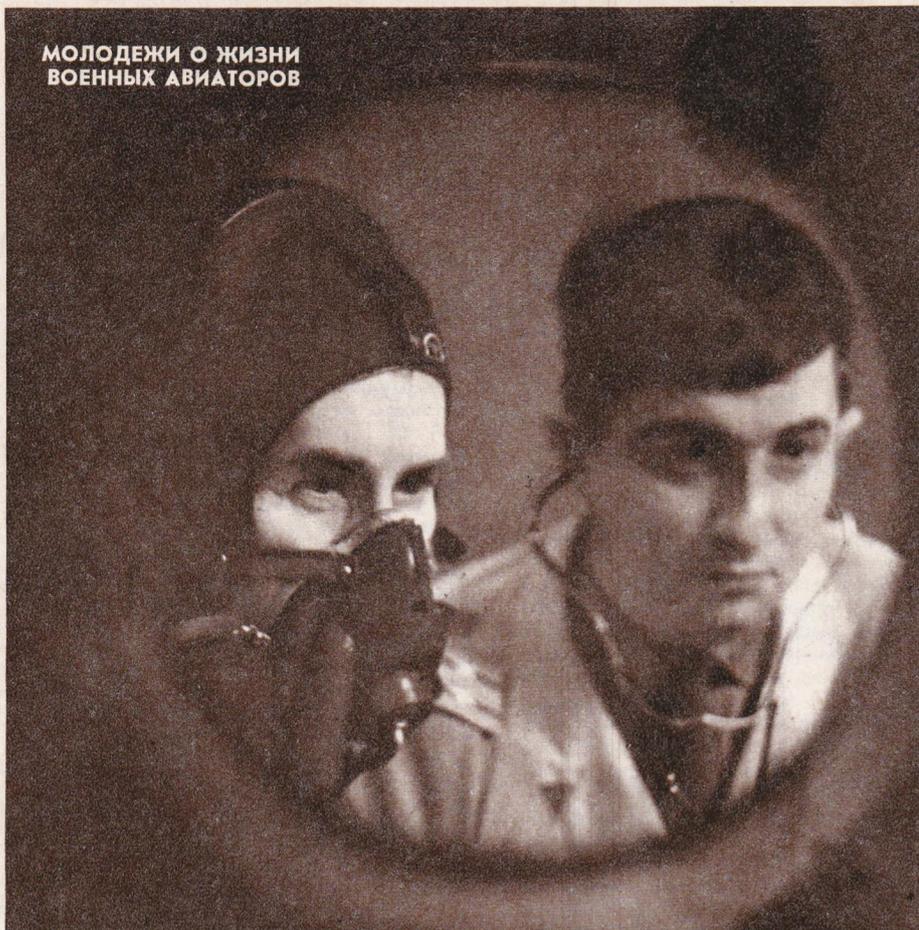


● Военный летчик Ю. Гарнаев. 1939 год.

● Участники агитперелета Герои Советского Союза К. Коккинаки (слева) и Б. Емельяненко. В центре — курсант А. Гарнаев. 1981 г.

Фото П. ЯНЕЛЯ





● Тренировка в барокамере перед высотными полетами.
Фото Д. ПЕТРЯЕВА

СПОЛОХИ НАД АЭРОДРОМОМ

КОСТЕР ДОГОРАЛ. Но Владимир, казалось, не замечал этого. Сутуля широкие плечи, он легонько помешивал угасающие угли и сосредоточенно думал. Фуражка с авиационными крылышками лежала рядом, черные волосы были взерошены, и Гаврилов в эти минуты больше напоминал подростка, незаслуженно обиженного взрослыми, а не бравого лейтенанта, авиатехника, кем был на самом деле. Здесь же на поляне, на охупках травы, смешанной с хвоей, словно богатыри после тяжелой битвы, спали трое мужчин: братья Владимира — Александр, летчик, старший лейтенант, и Евгений, авиатехник, капитан. С ними — старший лейтенант Константин Ершов — муж Нади, сестры братьев Гавриловых.

Облюбовав эту поляну, зачастили Гавриловы с Ершовым на свою «дачу». Зачастили, правда, не то слово. Аэродром — он, как дитя малое, от себя надолго не отпускает. Но если уж отпустит — братья сразу за удочки и сюда. И Ершова звать не надо, он свою рыбацкую фамилию оправдал давно, еще до женитьбы на Надюше. Ох уж эта Надя! Летает бортпроводницей, в разных городах столько женихов, а она здесь в родном авиагородке высмотрела. Вон и вторая сестра Гавриловых — Любаша, тоже глазастая, какого-нибудь

Ершова-Карасева среди братьевых друзей приглядела...

Тишина. Спать бы да спать, но какой тут сон, если после вечерней зорьки братья дали ему, Владимиру, крепкую взбучку. Капитан и два старших лейтенанта навалились на одного, самого младшего. И вывод сделали: тебя, мол, не то, что старшим техником — механиком рано ставить. Истребитель обслуживаешь сверхзвуковой, а скорость в работе — черепашня. Чуть вылет ракетносоца не задержал: не успел осмотреть все, что положено. Хуже того, инженер эскадрильи замечание сделал, а он вспылал. Дело кончилось строгим внушением: инженер — человек жесткий, принципиальный. А Евгений тоже хорош, вместо того, чтобы по-семейному поддержать младшего, тут же и добавил: лейтенант Гаврилов, очевидно, считает, что перехватчик можно в воздухе остановить, в сопло заглянуть.

Скорей бы Анатолий авиационно-техническое училище заканчивал и приезжал сюда, на Север. Глядишь, на него, самого младшего, братья и перекинулись бы со своими наставлениями да советами.

Вспомнив Анатолия, Владимир перенесся мыслями в свои курсантские годы.

Правда, для этого и напрягаться-то особенно не надо, события недавние, легко запоминающиеся: учеба, работа, спорт. Все это интересно, увлекательно, но все, как говорят, повседневность, и только впереди, где-то на горизонте постоянно маячила романтика офицерской службы на суровом Севере.

ТАК ЛИ УЖ ОНИ НЕ ПРАВЫ!

Романтика службы... Кто-то Владимиру сказал: летать — это здорово, ну а быть в техниках — какая тут романтика. Промолчал Гаврилов в тот раз. Не потому, что согласился — просто слов подходящих не нашел. А сейчас бы ответил. Конечно, — сказал бы он, — летать дело почетное. Но полет, кому неизвестно, начинается на земле. Попробуй-ка на ветру, прожженным сорокаградусным морозом, покрутись у самолета. Да порой без перчаток. Руки к металлу прикипают...

Но когда взлетает истребитель — у техника душа поет. Словно дыханием своим отогрел он озябшую птицу и выпустил из рук. Лети! И турбинный гром, раскалывающий небо, кажется салютом в честь тех, кто связал свою жизнь с авиацией. Невольно в эти минуты вспомнишь, в каком прославленном полку служишь. Вспомнишь, что в суровом сорок первом он сформирован. И обязательно подумаешь о технике, который отважного Дмитрия Ковтюлева в небо выпускал боевой счет полка открывать. И еще тех трудяг-технарей, которым более шести тысяч раз пришлось под грохот фугасов и свист осколков снаряжать к бою крылатые машины.

Две с половиной сотни сбитых фашистских самолетов, более тридцати сожженных вражеских танков на боевом счету полка. Молодцы пилоты! Но они, возвращаясь с задания, говорили техникам: это и ваша победа, ребята. И была в их словах сама правда. Кто сутками недосыпал, готовя к боевым вылетам крылатые машины? Техники, механики, другие люди с незаметной профессией наземных специалистов!

...Сколько раз братья рассказывали Владимиру историю родного полка. А вот сейчас, в эти утренние часы, под шум деревьев, история эта будто ожила, представая перед лейтенантом как-то более выпукло, более зримо. И неожиданно для него в глубине души начинало вызревать сомнение: так ли уж неправы братья и Константин, учиня ему разнос. И снова память Владимира возвращала его к тому самому августовскому и, как это часто бывает на Севере, ненастному дню, когда он, молодой офицер, несмотря на непогоду, был полон радужных надежд. Еще был Сбылась его мечта — училище окончено, он — на Севере. Похрустывал под ногами ледок, за ворот шинели забирался студеный ветер. Но впереди сияли аэродромные огни — огни новой жизни, в которой, как казалось молодому офицеру, будут одни удачи, одни свершения...

Да, тогда так казалось! А теперь? Одни неприятности. Глядя на крепко спящих братьев и Константина Ершова, лейтенант Гаврилов думал о них, о себе, о том, что все, радовавшее его, вселявшее в душу надежды, отступило... Отступило ли? Владимир вдруг будто оч-

нулся, поднял голову. Короткая белая ночь, сомкнув ненадолго веки, уступала место новому дню. Луч солнца заскользил по траве, подсветил прохладную росу, она посветлела, заиграла радугами, расцветила поляну. И Владимир вскочил, радостный, возбужденный, мгновенно окрепший духом.

ОДУХОТВОРЕННОСТЬ...

...Коротко лето на Севере. Не успел лейтенант Гаврилов и присмотреться к зеленому наряду деревьев, как ударили морозы. И теперь большую часть суток в темном хрустале неба над аэродромом сверкали холодные, словно прикованные стужей звезды.

Летит время, осыпая листки с календаря, принося Владимиру и новые радости, и новые заботы. Надо готовить себя к повышению классности, проводить занятия с механиками, давать консультации по обслуживанию техники.

Гарнизон жил своей сложной, напряженной жизнью, в которой все было подчинено одному, магически действующему и на летчиков, и на техников, и на других специалистов слову — «Полеты!» Каждое утро лейтенант Гаврилов шагал по знакомой тропке к аэродрому, где, застав в старт, выстроились в ряды остроносые истребители-перехватчики. И каждый раз поздним вечером возвращался домой, где ждала его Валя с сынишкой Вадимом.

— Ну, как, милый, устал?

И словно замрет сердце от радости. Но именно в эти самые мгновения вдруг поймешь, что ты и в самом деле устал. Да только усталость эта приятная, усталость рабочего человека, удовлетворенного тем, что день прожит не зря. И в памяти, будто в калейдоскопе, промелькнут события дня, у каждого из которых свой цвет — от зеленого всплеска сигнальных ракет до алого пламени, рвущегося из турбин ракетомоторов. И так вдруг отчетливо представишь, как мерцают лампочки аппаратуры самолета, приглушенные цветными колпачками...

Да, каждый день, проведенный на аэродроме, приносил лейтенанту Гаврилову удовлетворение. Работал он на совесть. Уже и инженер эскадрильи, человек немногословный, находил для него добрые слова, отмечал старательность офицера. Инженер находил, а братья? Они молчали. Молчал и Константин Ершов. А если и говорили, то это были намеки на его прежние ошибки, просчеты.

РОДИНА ДОВЕРЯЕТ...

...В один из зимних дней авиаторы заступали на боевое дежурство. Застыли в строю летчики, механики, воины подразделения обслуживания, держа равнение на Боевое Знамя полка, на котором сверкал орден Суворова.

— Для охраны воздушных границ Союза Советских Социалистических Республик приказываю... — голос командира полка звучал твердо, и каждая фраза не просто напоминала стоящим в строю о ратном долге перед Родиной, она звала их выполнить этот долг как можно лучше, рождала в сердцах чувство сопричастности к великим делам великой страны, будя в душах новые силы, еще более спланивала людей

в ту боевую единицу, имя которой — авиаполк.

Гордостью светились взгляды воинов. Гордостью было наполнено сердце лейтенанта Владимира Гаврилова: Родина доверяет ему и его товарищам самое святое — свой покой, свой труд. Она знает, кому доверять. Вот в первой шеренге стоят майор Фролов, сумевший в исключительно сложных метеорологических условиях выполнить важное задание — посадить истребитель на ледовую площадку, старший лейтенант Фаткулин, спасший в невероятно трудных условиях крылатую машину. А вот старшие лейтенанты Валиев, Щеткин, Самарский, Баранов — лучшие офицеры полка. Среди них — и братья, и Константин Ершов. Что же, и их не упрекнешь по службе...

— Мы гордимся, — снова звучал голос командира, — что слава полка, завоеванная в суровых битвах Великой Отечественной нашими однополчанами, Героями Советского Союза майором Каларашем, капитаном Ковтолевым, всеми фронтовыми летчиками, достойно приумножается лучшими экипажами...

Как по команде, весь строй устремил взгляд на экипаж майора В. Винокурова, долгое время удерживающего вымпел имени Героя Советского Союза Дмитрия Калараша.

Что ж, среди лучших всегда есть наиболее достойные. Лейтенант Гаврилов подумал сразу о том, что, будь он в составе лучшего экипажа, нашлось бы и у братьев доброе слово в адрес своего младшего. Мысль эта не выходила из головы и потом, когда после короткого инструктажа и проверки знаний технического состава хлопотал у ракетомоторов, подготавливая их к полетам.

Вот уже тягачи отбуксировали истребители в зону. Механики сноровисто сняли заглушки с двигателей ракетомоторов, сбросили с них брезентовые «рубашки». Подняла «забрала» кабин. А водители, подводя аэродромные пускачи к ракетомоторам, подключили силовые кабели.

Одни специалисты, заняв место в кабинах, начали проверку двигателей — и заклокотали, забились в морозном воздухе выхлопные газы, раскололась тишина громовыми раскатами. Другие, надев шлемофоны и плотно пристегнув «ларинги», принялись прослушивать, прощупывать герметичность систем через контрольные лючки и тут же информировать по радио своих командиров о том, как идет проверка.

Сколько раз уже приходилось выполнять Владимиру обязанности старшего техника по приборно-кислородному оборудованию. С закрытыми глазами мог он нащупать нужные узлы и детали, но он уже усвоил, что в авиации «авось» да «небось» не годится. Каждая неточность в проведении операций на аппаратуре может напомнить о себе в полете. Вот почему он так тщательно проверял все системы, стараясь уловить малейшие отклонения в их работе. Действовал быстро, сноровисто, вкладывая в проверку все свое умение, все свое старание. И такой азарт его захватывал, что забывал он на какое-то время про обиды и про мороз, прохватывающий его до самых косточек. А вот разговор, состоявшийся с старшим братом уже недавно, не выходил из головы.

— Тебе хорошо, — сказал тогда Владимир Евгению, — твои подчиненные,

что старший лейтенант Сергей Верейкас, что младший сержант Геннадий Деркачев, что другие — специалисты первого класса. С такими помощниками горы своротить.

— А ты вырасти таких помощников, — заметил Евгений. — Не был бы я сам первоклассным специалистом, думаешь научил бы других уму-разуму?

Хватало дел на стоянке и у капитана Евгения Гаврилова. Он, начальник группы обслуживания авиационного оборудования, успевал и сам выполнить многие операции, и доклады подчиненных выслушивать, и, если надо, прийти им на помощь.

Проверена работа генераторов и систем электрооборудования. Закончена проверка радиолационных и связанных радиостанций — этих «ушей» и «глаз» ракетомоторов. Подвешены боевые ракеты, осуществлен контроль прохождения команд счетно-решающих устройств. Еще немного времени, и в журналах появятся росписи тех, кто готовил крылатые машины к боевому дежурству и кто контролировал качество подготовки.

В СТРОЮ ЛУЧШИХ

Всплеск зеленой ракеты. И вот уже летчики в кабинах. Лейтенант Гаврилов, другие техники помогают пилотам пристегнуть подвесные системы парашютов, освобождают ручки катапульт от предохранителей. Щелкнули замки фонарей. «Заговорили» двигатели, с грохотом выбрасывая снопы раскаленных газов.

Владимир знает: взгляд летчика сейчас скользит по контрольным приборам и лампочкам. Через мгновения машины, одна за другой освобожденные от стояночных колодок, устремятся на взлетную полосу.

— Разрешите взлет? — запросил командир одного ракетомотора, другого...

И крылатые машины, на одной из которых находится и брат Владимира — Александр, уходят в небо, ложатся на боевой курс, чтобы там, вдали от родного аэродрома настичь противника, пусть условного. Ну, а случись что, нажмет летчик скобу боевого пуска, и огненный смерч ракеты вырвется из-под крыла истребителя, устремятся к тем, кто посмел нарушить наши границы.

— Да ты, брат, размечтался, — Владимир и не заметил, как подошел к нему Евгений. — Гляди: истребители уже возвращаются. А нам, технарям, их надо встречать. Инженер доволен тобой, Володя. Я рад за тебя.

В голосе брата звучало столько заботы, участия. Подошел Константин Ершов.

— Слышь, Костя, — обратился к нему Евгений. — Инженер сказал, что Владимир вполне готов к повышению классности.

Когда Константин, Евгений и Владимир подошли к военному городку, небо над ними неожиданно прояснилось. Гонимые ветром снежные облака куда-то уплыли. В необъятной вышине безмолвно, словно сказочные призраки, задвигались разноцветные сполохи.

Владимир остановился. Посмотрел вверх. Ему вдруг пришло в голову, что если бы можно было зримо представить чувство радости, — оно бы напоминало эти сполохи.

Полковник Е. ГРЯЗНОВ

Н-ская авиачасть

ПОДВИГ СЛУЖИТ ПРИМЕРОМ

В ШКОЛЬНОМ МУЗЕЕ боевой и трудовой славы села Марковцы, что в Бобровицком районе Черниговской области, всегда многолюдно. Красочно оформленные стенды, личные вещи героев, фронтовые письма, выписки из наградных документов. Особое место уделено жизни воспитанника Одесского аэроклуба — нашего земляка, Героя Советского Союза Петра Наумовича Зубко.

В крестьянской семье Наума Васильевича Зубко было 8 детей. Самый младший родился накануне Октября. Назвали Петром в честь деда, погибшего в первую мировую войну. Отец — хлебороб. Когда в селе Марковцы началась коллективизация, он возглавил только что созданный колхоз.

Шли годы. Не заметил Наум Васильевич, как Петр семь классов окончил.

— Отец, школа позади. Думаю остаться в артели. На тракторе поработаю.

На том и порешили. Домой Петр возвращался поздним вечером, теплые рассветы встречал в поле. Все у него получалось, везде успевал. Надо провести вечер отдыха молодежи. Кто ответственный за это? Конечно же, комсомолец Петр Зубко. Или концерт организовать. Опять же — Зубко. За любое дело брался горячо.

Неизвестно, как могла сложиться его дальнейшая жизнь, если бы однажды не приехал в отпуск старший брат Сергей. Он служил в одной из авиационных частей.

— Слушай, Сергей, хочу пойти по твоим стопам, — сказал Петр. — И меня тянет в небо.

Через год Петр уехал в Одессу, поступил в аэроклуб. Здесь проявил незаурядные способности. После окончания аэроклуба по путевке комсомола его направили в военное училище летчиков. В становлении П. Зубко было все: и радости, и неудачи. Но своего Петра добился.

С первых дней Великой Отечественной войны лейтенант П. Зубко храбро сражал-

ся с фашистами, нанося по врагу точные бомбовые удары. Каждый раз, когда П. Зубко возвращался на аэродром, техник самолета, показывая на пробоины, сочувственно качал головой.

— Везет вам, товарищ лейтенант. В сорочке родились, что ли? — И добавлял, улыбаясь, — Ничего не огорчайтесь, к утру залатаем.

В сентябре 41-го фашисты оккупировали село Марковцы. Гитлеровцы схватили его отца, сожгли хату. Наума Васильевича, избитого и окровавленного, допрашивали в сельском клубе.

— Мы знаем, что твои сыновья летчики, а ты организатор колхоза, — кричал эсэсовец. — Называй остальных активистов!

Но Зубко молчал. И снова пытки. Подключали ток, обливали водой на улице, били шомполами. Все муки выдержал старый коммунист. В феврале 1942-го фашисты расстреляли его на сельской площади.

О смерти отца Петр узнает лишь тогда, когда передовые части Советской Армии освободят село Марковцы. В письме родным он напишет: «Дорогие мои, мама и сестра! За меня не волнуйтесь. Я жив, здоров, сражаюсь за Родину. Я отомщу проклятым фашистам за смерть отца. Ждите с победой!..»

Эскадрилья майора П. Зубко на Ил-2 наносила ощутимые потери оккупантам в живой силе и технике. В его служебной характеристике записано: «За время боевых действий майор Зубко П. Н. проявил себя исключительно смелым и бесстрашным летчиком. Задания выполняет в любых погодных условиях. Сто двадцать пять раз водил эскадрилью на цели и всегда ему сопутствовал успех. Более 20 вылетов он совершил на разведку наземных войск противника...»

Однажды летчики его эскадрильи уничтожили около 20 вражеских танков, взорвали склад горюче-смазочных материалов. В другой раз вывели из строя переправу через Северный Донец. На обратном пути с бреющего полета разгромили фашистскую автоколонну, следовавшую к передовой.

Командир 951 ШАП подполковник Самохин докладывал командованию: «За период тяжелых боевых действий с 5 июля 1943 года по 20 марта 1944 года группа штурмовиков под умелым руководством т. Зубко П. Н. уничтожила и вывела из строя 400 автомобилей с войсками и грузом, около 50 танков, 6 батарей полевой артиллерии, 4 поезда, 5 эшелонов, 10 складов с боеприпасами. Уничтожено на земле 10 самолетов противника».

21 мая 1944 года командующий 3-м Украинским фронтом генерал армии Р. Я. Малиновский написал: «Майор Зубко П. Н. достоин присвоения звания Героя Советского Союза». 2 августа 44 года эта высокая награда Родины была

вручена отважному летчику в торжественной обстановке перед очередным боевым вылетом.

В письме матери он сообщил: «Мне присвоено звание Героя Советского Союза. Орден Ленина и Золотая Звезда обязывают ко многому. Моя жизнь, сердце всецело принадлежат Отчизне. Если улыбнется счастье, то на пару дней наведаюсь к вам в гости. Очень соскучился по вас. Крепко обнимаю». Но встреча не состоялась. 20 августа 1944 года началась Ясско-Кишиневская операция 2-го и 3-го Украинских фронтов, куда был срочно переброшен и 951-й штурмовой авиационный полк. На острие атаки, как всегда, находилась эскадрилья П. Зубко.

Был дважды ранен и тяжело, но после выздоровления становился в строй. Петр Наумович любил жизнь, мечтал дожить до Победы. О том, как он погиб, вспоминает друг и товарищ Петра Наумовича офицер коммунист Н. Е. Платонов: «В одной из атак в Ил-2 попал вражеский зенитный снаряд. Самолет вспламенился, стрелка-радиста сержанта В. Худякова смертельно ранило. Майор Зубко, передав на землю, что подбит, попытался сбить пламя, резко бросая машину то вправо, то влево. Набрать высоту не удалось. Для принятия решения оставались секунды, а может, и меньше. И тогда Зубко направил свой горящий самолет на фашистскую батарею».

Дважды Герой Советского Союза маршал авиации Н. М. Скоморохов в своей книге «Боем живет истребитель» рассказывает: «Наш полк перебазировался на аэродром Манзир. Именно здесь за несколько дней до нашего прилета погиб, повторив подвиг Н. Гастелло, командир эскадрильи штурмовиков Герой Советского Союза П. Зубко. Мы восхищались его мужеством, храбростью».

Прошли годы, десятилетия, но светлая память о герое жива. Его именем названы улицы, школы, пионерские дружины.

Труженики совхоза «Правда» Тарутинского района, Одесской области, где сражался и погиб коммунист Петр Зубко, держат тесную связь с жителями совхоза «Кировский» Бобровицкого района Черниговской области. В год 60-летия образования СССР коллективы совхозов приняли повышенные социалистические обязательства, установили для передовых комбайнеров почетный приз имени Героя Советского Союза П. Зубко.

Пламенный патриотизм героя служит примером нынешнему поколению молодых патриотов, учит нас любить свою Советскую Родину, защищать ее в час суровых испытаний.

Д. ИЛЬЕНКО

с. Марковцы Черниговской обл.

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

ДАЛЬНЯЯ БОМБАРДИРОВОЧНАЯ

ВЫПУЩЕННАЯ Воениздатом книга маршала авиации Н. С. Скрипко «По целям ближним и дальним» * рассказывает о боевых делах авиации дальнего действия (АДД). Воспоминания бывшего заместителя командующего АДД Н. С. Скрипко охватывают большой отрезок времени — с 1922 года и до дня Победы. Ос-

новное место в книге занимает повествование о делах и людях советской бомбардировочной авиации. Сначала это бомбардировочный авиаполк, дивизия, корпус. Затем — с 5 марта 1942 года — объединение, вооруженное дальними и тяжелыми бомбардировщиками, а также транспортными самолетами, под единым командованием — АДД. И, наконец, с 6 декабря 1944 года — специальная 18-я воздушная армия.

Вместе с героями книги читатель пройдет через тяжелые дни 41 года, когда «... в дальнебомбардировочной авиации оставалось всего 135 исправных самолетов», через годы, наполненные самоотверженным ратным трудом, и до побед-

ного 1945-го, когда численность самолетов 18-й ВА значительно превысит тысячу единиц и когда «... в ночь на 16 апреля... 745 тяжелых бомбардировщиков 18-й воздушной армии нанесли массированный удар по опорным пунктам второй оборонительной полосы противника. Они поддерживали ударную группировку войск 1-го Белорусского фронта, которым командовал Маршал Советского Союза Г. К. Жуков». До капитуляции Берлина оставались считанные дни!

Книга «По целям ближним и дальним» раскрывает новые страницы истории Великой Отечественной войны. Ее с интересом прочтут и ветераны, и молодежь.

П. КОЗЛОВ

* Н. С. Скрипко. По целям ближним и дальним. Воениздат. 1981. 350 с. 1 р. 60 к.

ЗА МАССОВОСТЬ СПОРТА

ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА физкультурного движения, всей системы физического воспитания, — говорится в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», — всемерно способствовать укреплению здоровья советских людей, повышению их работоспособности и производительности труда, готовности к защите Родины, завоеваний социализма, формированию высших нравственных качеств, бодрости духа, силы и выносливости, воспитанию здорового и жизнерадостного подрастающего поколения.

Работники Брянского авиаспортклуба ДОСААФ хорошо понимают, что нельзя подготовить хорошего парашютиста, если в клубе плохо поставлено его физическое воспитание.

До 1976 года мы проводили отбор кандидатов в спортивную секцию, учитывая только их состояние здоровья,



БРЯНСКИЕ МНОГОБОРЦЫ

Фоторепортаж
на 3-й стр. обл.

возраст и образование. Но впоследствии поняли, что важно и их общее физическое развитие, психологическая подготовка. Теперь после первоначального медосмотра в авиаспортклубе проверяем кандидатов на стадионе и в спортзале (кросс, подтягивание, метание гранаты и др.). И лишь после этого они проходят медицинскую, мандатную комиссии и решается вопрос о зачислении в секцию.

С первых занятий, наряду с изучением теории парашютного спорта, систематически, 3—4 раза в неделю проводим тренировки в спортзале, на стадионе или в парашютном тренировочном городке. В программу общефизической подготовки ныне включаем также плавание, стрельбу из малокалиберного оружия.

В нашем клубе все большую популярность приобретает парашютное многоборье. Добиться хороших успехов в многоборье можно только систематическими тренировками. Разумеется, нужны толковые инструкторы, энтузиасты, знающие и любящие этот спорт. Таким увлеченным человеком оказался инструктор Виктор Ступеньков. Путь в небо у Виктора обычный: школа, завод, служба в воздушно-десантных войсках. Любимый спорт — парашютный. Уволившись в запас, вернулся в Брянск, на родной завод. Вскоре его, лучшего парашютиста, пригласили работать в авиаспортклуб. Так он стал инструктором парашютно-десантной подготовки. По опыту Виктор понимал, что армии нужны смелые, физически развитые, знающие свое дело и беззаветно преданные Родине люди. Учеба на курсах при ЦК ДОСААФ СССР, изучение учебно-методической литературы, занятия и тренировки с парашютистами дали Ступенькову хорошую методическую закладку и практические навыки. Ощутимую по-

мощь оказывает тренер сборной команды страны Виктор Лапицкий (кандидаты в сборную не раз тренировались в Брянске). Замечу к слову, что сборы ведущих многоборцев стимулируют развитие этого вида спорта в области, молодежи есть у кого учиться, есть с кого брать пример.

Страстно увлеклись парашютным многоборьем студенты Леонид Низовцев и Андрей Глинка, слесари Владимир Богомазов и Евгений Прокошин, мастера Вячеслав Минячихин и Валерий Курносов, рабочий Иван Семенчук. Среди многоборцев есть и девушки.

По инициативе обкома ДОСААФ мы создали 9 кружков парашютного многоборья при районных комитетах оборонного Общества, домах пионеров и школьников. Их задача — привлечь к физкультуре и занятиям военно-техническими видами спорта юношей и девушек, это — сдача нормативов комплекса ГТО; подготовка начинающих парашютистов-многоборцев; отбор канди-

датов для поступления в авиаспортклуб. Срок обучения — два года. В кружки принимаем подростков с 14 с половиной лет. Занятия проводят клубные инструкторы и общественники по 4—5 часов в неделю в период с 1 октября по 30 июля по специально разработанной и утвержденной программе общефизической и парашютной подготовки. По окончании программы второго года обучения и достижения 16 лет члены кружков выполняют прыжки с самолета и сдают нормативы 3-го разряда по парашютному многоборью.

С целью популяризации парашютного

● Тренер сборной команды многоборцев области В. Ступеньков ведет разбор после очередного заплыва. Слева — спортсмены мастер производственного обучения В. Минячихин, студент Л. Низовцев, инженер В. Курносов, студенты А. Глинка, А. Игнатов, рабочий М. Ильин.

● Мастер спорта В. Богомазов, чемпион области.

Фото А. ЛЕБЕДЕНКО



многоборья вот уже четвертый год проводим соревнования на первенство клуба, города, области, а с восьмидесятого — по решению президиума обкома ДОСААФ — межреспубликанские встречи на кубок имени дважды Героя Советского Союза П. М. Камозина, воспитанника Брянского аэроклуба, почетного гражданина города. Ныне в этой встрече принимают участие и многоборцы ряда центральных областей РСФСР, союзных республик.

Достигнуты первые успехи. Множатся ряды многоборцев. Только в прошлом сезоне 20 юношей стали спортсменами 3-го разряда, 16 — второго, 12 — первого, 5 — кандидатами в мастера спорта и один — мастером спорта. Владимир Богомазов, Андрей Глинка и Евгений Прокошин выступают за сборную страны. В этом году наши спортсмены на зимнем чемпионате Москвы завоевали три кубка. Наши девушки, впервые выступавшие на таком крупном турнире, показали высокие результаты как в командном, так и в личном зачете. Елена Кожевникова заняла второе место, Тамара Прокошина — третье, четвертое — Света Мишенева.

Занятие парашютным многоборьем помогает достичь успехов в классическом виде парашютного спорта. Многоборцы быстрее и лучше осваивают одиночную и групповую акробатику. Так, нормативы мастера спорта выполнили Юрий Лысак, Галина Воскресенская, кандидаты в мастера спорта — Василий Ефремов, Евгений Прокошин. Многие воспитанники нашего клуба отлично несут службу в рядах Советской Армии. Во время отпусков они приезжают к нам и, выступая перед спортсменами, отмечают, что полученная в авиаспортивном клубе хорошая специальная, физическая и психологическая подготовка позволила им в кратчайший срок освоить свою воинскую специальность. Наши воспитанники В. Богомазов, В. Минячихин, А. Стачков за выполнение интернационального долга удостоены государственных наград.

В своих письмах воины ВДВ, обучавшиеся в нашем клубе, выражают благодарность наставникам — командиру звена В. Никифорову, инструкторам В. Ступенькову, М. Лебеденко, Ю. Лысаку.

Для развития массовости любого вида спорта нужна широкая его пропаганда. У нас каждые соревнования превращаются в большой авиационный праздник. Мы рассказываем о наших воспитанниках — ведущих спортсменах, о клубе, который возглавляет летчик первого класса мастер спорта Виталий Горбачев.

Со вкусом оформлены стенды «Герои Советского Союза — воспитанники нашего клуба», «Наши достижения», «Мастера спорта СССР». Благодаря такой гласности авиаспортивный клуб не испытывает трудностей в наборе кандидатов в секции.

Все что сделано — это только начало. Сдерживает развитие парашютного многоборья недостаточное количество хорошо оборудованных тиров, высококлассного стрелкового оружия и крытых манежей для занятий в холодное время года. Мало плавательных бассейнов. Нет учебной и методической литературы, не проводятся семинары тренеров.

Согласно Единой всесоюзной спортивной классификации получить звание «Кандидат в мастера спорта» можно на соревнованиях не ниже республиканского масштаба. А как достичь звание «Мастер спорта СССР»? На чемпионате страны участвуют только команды союзных республик, Москвы и Ленинграда. В Российской Федерации пока первенство по парашютному многоборью не проводится. Полагаю, что настало время Всесоюзной парашютной федерации включить в спортивный календарь года и чемпионат РСФСР по парашютному многоборью.

А. МАРКОВ,
старший инспектор-летчик
обкома ДОСААФ

Брянск

В ПЕРВИЧНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, В КРУЖКИ!

Открытое письмо ведущих авиационных спортсменов («Крылья Родины» № 7 за 1982 г.) вызвало в клубах и первичных организациях ДОСААФ горячий отклик и поддержку. Журнал публикует отклики на это письмо, предложения о путях дальнейшего подъема массовости авиационного спорта, повышения мастерства спортсменов.

РАБОТАЕМ В ПОДШЕФНЫХ ШКОЛАХ

Авторы открытого письма правильно ставят вопрос о том, чтобы ведущие спортсмены, мастера спорта вели работу в клубе, в первичной организации ДОСААФ, растили молодых спортсменов, передавали им богатый опыт.

Расскажем о своей работе. В нынешнем году в Гомельском авиационно-спортивном клубе прошли первоначальную подготовку десятки парашютистов. Большинство из них выполнили нормативы третьего разряда. Наши спортсмены участвовали в открытом первенстве Москвы, где заняли четвертое место. Этому предшествовала большая теоретическая и практическая подготовка, которой руководили ведущие мастера.

Есть у нас подшефные первичные организации ДОСААФ в средних школах № 18 и 34, СПТУ-6, СПТУ-78. В них постоянно занимаются мастера спорта СССР международного класса В. Лукомский, Е. Марануца, семейная династия Усовых — Николай Семенович и его сыновья Валерий, Николай и Юрий. Их воспитанники — это 25 ребят в возрасте от 12 до 14 лет, прошедших подготовку по программе укладчиков парашютов.

И не случайно именно из названных школ и училищ у нас в клубе много парашютистов. Сказывается то, что ведущие спортсмены работают в первичных организациях. Бывает и так — после хорошей беседы с молодежью известного в области спортсмена клуб не в состоянии принять всех желающих. Но пусть это никого не смущает. Чем больше придет в клуб молодежи, тем лучше отбор.

Думается, необходимо больше проводить вечеров, встреч, посвященных парашютному спорту.

С. ДАВИДОВ,
командир звена,
мастер спорта

Авиационные старты-82

ТУРНИР ДЕЛЬТА- ПЛАНЕРИСТОВ

НА ПЕРВОМ чемпионате Российской Федерации было замечено, что наши дельтапланы летают хуже, чем аппараты соперников. Попытка их усовершенствовать увенчалась успехом. Спортсмен одного из районных спортивно-технических клубов ДОСААФ Д. Нор-Аревян стал бронзовым призером чемпионата СССР. Изготовлены новые, качественно отличающиеся от прежних, дельтапланы. Стали применять новый вид раскроя паруса по заданному профилю. Ощутима была помощь участников Всесоюзного семинара по безопасности полетов, проведенного ЦК ДОСААФ СССР в нашем городе.

Каждый погожий день дельтапланеристы области используют для повышения спортивного мастерства.

Двадцать спортсменов из 7 секций боролись за переходящий кубок Ростов-

ской областной федерации дельтапланерного спорта, демонстрируя свою выучку и новую технику. Соревнования начались розыгрышем упражнения № 3 — полет по заданному маршруту. С легкостью опередив на 150 очков спортсменов Таганрога, вперед вышла команда Железнодорожного спортивно-технического клуба ДОСААФ.

При розыгрыше второго упражнения лидеры опередили своих соперников еще на 600 очков, определив этим судьбу первого места.

В борьбу за второе и третье места включались сразу три команды. Сильнейшей оказалась команда г. Таганрога, она вторая, за ней спортсмены Октябрьского спортивно-технического клуба ДОСААФ Ростова-на-Дону.

В личном зачете призеры: Д. Немцев, Д. Нор-Аревян и Г. Быковский (все из команды Железнодорожного спортивно-технического клуба ДОСААФ).

Арбитры во главе с главным судьей — инженером-конструктором Шахтинского авиаремонтного завода ДОСААФ В. Андреевым работали слаженно, быстро обрабатывали поступающую информацию.

А. ГОЛОВКО,
тренер-инструктор обкома ДОСААФ
по дельтапланерному спорту
Ростов-на-Дону

СПОР ПОД ОБЛАКАМИ



● 44-й ЧЕМПИОНАТ СССР ПО ПЛАНЕРНОМУ СПОРТУ.

● ПРИЗЫ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» — Л. КЛЮЕВОЙ И О. ПАСЕЧНИКУ. ● ПРОЙДЕНО ПОД ОБЛАЧНЫМИ ДОРОГАМИ 57 969 КИЛОМЕТРОВ.

Соревнования планеристов первой лиги — это розыгрыш личного первенства среди сильнейших спортсменов страны, закаленных на многих турнирах, прошедших подоблачными дорогами не один десяток тысяч километров. Среди них прославленные мастера, неоднократные чемпионы и рекордсмены, чей опыт набирался годами, интенсивными тренировками: например, у Валентины Кузнецовой из Орла и киевлянина Евгения Руденского налет на планерах превышает 5300 часов — более 220 суток в небе! Среди ведущих — Людмила Ключева (Кишинев), Тамара Загайнова (Орел). В последние годы проявили себя литовские парители Антанас Рукас, Витаутас Сабецкис, Рима Сташайтите, москвичи Олег Пасечник, Михаил Герасимов, орловчанин Владимир Извеков, Леонид Васьков из Орджоникидзе.

Конечно же, ежегодно в турнире участвуют молодые спортсмены. Они завоевали это право успешным выступлением на чемпионате второй лиги, вошли в шестерку сильнейших среди мужчин и в призовую тройку среди женщин.

Нынешний, 44-й чемпионат, проходивший в Орле, характерен дальностью и сложностью маршрутов, острой борьбой, высокими результатами. Впервые во всех шести упражнениях шла борьба на стайерских дистанциях, превышающих 300 километров! Организаторы (начальник соревнований Б. Кривенцов) и судейская коллегия (главный судья В. Юрьев) тщательно изучали метеорологическую обстановку каждого дня и назначали маршруты максимальной протяженности, которые возможно было совершить при данных погодных условиях. И, надо сказать, ни разу не ошиблись. Большинство участников успешно и с высокими результатами заканчивали полет, были лишь единичные случаи посадок вне аэродрома в основном по тактическим просчетам или допущенным ошибкам спортсменов.

Как же протекала борьба?

В первом упражнении, скоростном полете по 348-километровому треугольному маршруту Пугачевка — Косоржа — Архангельское — Пугачевка победил мастер спорта международного класса Антанас Рукас. Он прошел дистанцию за 3 ч 24 мин 47 с, показав среднюю скорость 101,96 км/ч. Лишь 18 секунд проиграл ему Аполинарас Бержинскас и полторы минуты Витаутас Сабецкис — все они воспитанники авиационных клубов ДОСААФ Литовской ССР.

После победы во втором упражнении — на 316-километровом треуголь-

ном маршруте, А. Бержинскас возглавил турнирную таблицу. С разницей буквально в несколько очков шли и другие претенденты на первенство — Рукас, Пасечник, Сабецкис, Руденский.

Не специалисту, конечно, трудно представить, как можно парить в небе на безмоторном аппарате по несколько часов, преодолевать, идя от облака к облаку, такие большие расстояния, не смотря на ветер, воздушные ямы... Но тем и раскрывается мастерство спортсмена, его умение, его опыт.

Красиво летали литовский спортсмен Антанас Рукас и москвич Олег Пасечник. Они, как два брата, — вместе на земле, вместе в воздухе. Эта дружба помогла им завоевать победу на прошлогодних международных соревнованиях и чемпионате СССР. Теперь снова успех! Во всех упражнениях, кроме одного, они в числе призеров.

— Идти вдвоем, — говорит абсолютный чемпион Советского Союза А. Рукас, — надежно. Ведь можно шире вести поиск восходящих потоков, посоветоваться. С Олегом летаем вместе не один год, с полуслова понимаем друг друга. На таких соревнованиях, как индивидуальные гонки, где выступают опытные спортсмены, особенно важно избрать правильную тактику полета, иметь крепкие нервы. Например, на последнем упражнении я и Олег уже знали, что Витаутас Сабецкис не будет стартовать раньше нас. Он уверенно шел в группе лидеров на протяжении всего турнира, его отделило от нас всего несколько очков. Но так как погодные условия в этот день были неважные, а к вечеру обещали даже ухудшение, то решили не ждать, а уйти на маршрут почти сразу после открытия стартовой линии. Как только мы пересекли ее, буквально через минуту услышали голос Витаса, запросившего разрешения стартовать. Нужно отдать должное, Витас в первой половине пути попал в более трудные условия, но проявил незаурядную выдержку, высокое мастерство и на третьем поворотном пункте все же догнал нас. Хотя последний отрезок пути мы с Олегом шли на большой скорости, но Сабецкис выиграл 17 секунд у Олега и 25 — у меня и завоевал золотую медаль, а в сумме многоборья стал третьим призером, уступив Олегу лишь два очка.

А. Рукас завоевал шесть медалей разного достоинства и во второй раз стал абсолютным чемпионом страны. Он же на самой длинной дистанции (408 км) показал наивысшую скорость полета — 104,5 км/ч.

В борьбе за первенство среди женщин участвовало девять спортсменок, две из них — вне конкурса. Они состязались в пяти скоростных полетах на 321, 316, 310, 311, 220 километров и в одном дистанционном упражнении.

Наибольшее количество золотых медалей — четыре — увезла с соревнований мастер спорта международного класса Людмила Ключева из Молдавии.

Она в третий раз завоевала звание абсолютной чемпионки страны, второй год подряд выиграла приз журнала «Крылья Родины» за лучший результат, показанный в сумме двух последних упражнений. Среди мужчин приз журнала выиграл Олег Пасечник.

Мастер спорта Рима Сташайтите из Литвы, показавшая наивысшую скорость на 310-километровом маршруте — 85,52 км/ч, награждена переходящим призом имени Ольги Клепиковой.

Порадовал успех спортсменки из Белоруссии Ирины Барковской, занявшей в итоге второе место по многоборью. Ирина — воспитанница Бобруйского авиаспортивного клуба ДОСААФ, летает с 1971 года. Несмотря на небольшой налет — 1060 часов, она выступила ровно, без срывов по всем упражнениям, а в дистанционном преодолела 285 километров — больше всех — и выиграла золотую медаль. В Орле Ирина Барковская выполнила нормативы мастера спорта.

Многие специалисты отметили смелые полеты дебютантки первой лиги спортсменки Лиепайского АТСК Дайны Вилне. Ей впервые удалось на соревнованиях выполнять полеты на столь длинные расстояния, так как в родном клубе назначаются маршруты не более двухсот километров. Дайна стала чемпионкой в скоростном полете на 220 километров и была третьей на дистанции 321 километр. Хотя в одном из упражнений ее постигла неудача и она выпала из первой лиги, знатоки высказывают мнение, что спортсменка еще не раз проявит себя на больших стартах.

Из спортсменов, пришедших в первую лигу в этом году, лишь Т. Соорм, А. Харак (Эстония) и Г. Зозуля (Украина) сумели остаться среди сильнейших, остальные выступили слабо, занимая по упражнениям последние места.

Несколько слов о судействе. На этом чемпионате, кстати, как и на прошлом, был случай, когда судья Р. Галиулин нечетко объявил места съемок поворотных пунктов. Вот и получалось, что часть спортсменов сфотографировала один объект, другая часть — другой. По правилам за неточную съемку поворотного пункта участник получает «баранку» за упражнение. Это создавало излишнее волнение среди планеристов, а судьям, раз они виноваты, приходилось принимать «мудрое» решение: не наказывать ни тех, ни других. А ведь проще — обеспечить всех участников перед полетом снимками с четким изображением объектов поворотных пунктов. Тогда навсегда исчезнет спор между судьями и участниками по этому вопросу.

Орел

Б. НЕРИНГА

Фоторепортаж — на стр. 35.

ИМЕНИ ДВАЖДЫ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА П. КАМОЗИНА

В ТЕЧЕНИЕ ЧЕТЫРЕХ дней в Брянске на аэродроме ДОСААФ, в тире и водном бассейне проходили межреспубликанские соревнования по парашютному многоборью на кубок имени дважды Героя Советского Союза П. М. Камозина. В соревнованиях приняли участие сборная команда СССР, спортсмены из Москвы, ЦАК СССР им. В. Чкалова, Грузии, Украины, Белоруссии, Киргизии и Брянска.

Основная борьба разгорелась между многоборцами Брянска — победителями открытого зимнего первенства Москвы — и москвичами — чемпионами СССР 1981 года.

В одиночных прыжках первое и второе места — у брянских спортсменов В. Богомазова и Ю. Лысана, на третьем — А. Тариелов (Грузия). В групповых прыжках на точность приземления снова впереди две команды Брянска, за ними парашютисты ЦАК СССР им. В. Чкалова.

Еще больше укрепили свое лидирующее положение спортсмены Брянска после стрельбы из малокалиберной винтовки на дистанции 50 м. С одинаковыми результатами (1120 очков) победили М. Ильин и А. Глинка (Брянск-1), на третьем месте А. Тычинский (Москва).

Плавание вольным стилем на дистанции 100 метров проводилось в бассейне завода ДОРМАШ. Здесь вне конкуренции были спортсмены Киргизии Е. Солошенко и С. Шаменков, А. Лесных (Белгород) — третий.

Как и на предыдущих соревнованиях, уверенно выступили брянские спортсмены на трассе трехкилометрового кросса и заняли первые три места — В. Богомазов, И. Лотешко, Е. Прокошин.

Бронзовый призер прошлогоднего чемпионата СССР мастер спорта В. Богомазов и стал победителем турнира — 4429 очков. На втором месте студент Брянского института транспортного машиностроения А. Глинка, на третьем — Е. Солошенко (Фрунзе).

В состязаниях принимали участие и спортсменки. Успех сопутствовал представительницам Брянска. Они заняли первые четыре места — Е. Кожевникова, Н. Линская, Т. Прокошина, С. Мишенева. Они же победили и в командном зачете.

Кубок имени дважды Героя Советского Союза П. Камозина, учрежденный областным комитетом ДОСААФ, завоевала первая команда Брянска в составе М. Ильина (капитан команды), В. Богомазова, А. Глинки, Е. Прокошина.

М. АЛЕКСАНДРОВ

Брянск

18

НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»



НА БАЗЕ Ташкентского аэроклуба ДОСААФ проведены традиционные межреспубликанские соревнования по парашютному спорту на кубок «Белое золото». В этом году встреча в Ташкенте приобрела особый характер: одновременно здесь шла острая борьба среди команд авиационных клубов ДОСААФ за право выхода на финальные старты всесоюзных соревнований на приз журнала «Крылья Родины».

В состязаниях приняли участие 12 мужских и 10 женских команд — 104 спортсмена.

Погода благоприятствовала парашютистам, но, к сожалению, одиночные и групповые прыжки на точность приземления пришлось разыграть по минимуму из-за несвоевременной доставки горючесмазочных материалов.

В призовую тройку в прыжках на точность приземления вошли: среди женщин З. Шпулинг (Узбекистан-2), она во всех трех попытках точно поразила цель (0,00 м); Г. Кухарева (Туркмения), набрав в сумме трех прыжков — 0,06 м; Н. Панова (Узбекистан-1) — 0,08 м.

Но если у женщин картина была ясная, то у мужчин в сумме трех прыжков с одинаковым результатом 0,04 м в финал вышли три спортсмена А. Конов (Ташкент), А. Скоков (Барнаул), Ю. Воронин (Туркмения). Дополнительные прыжки помогли определить победителя. Им стал А. Скоков.

В одиночных затыжных прыжках лучших результатов достигли среди мужчин — А. Ютман (КСАВО) — 7,2; 7,5; 7,16 с; В. Шпулинг (Узбекистан-2) — 7,06; 7,63; 7,73; А. Сизов (Таджикистан) — 7,1; 7,56; 7,46; среди женщин — Ю. Швырева (Узбекистан-2) — 8,23; 7,86; 8,43; В. Коротева (Туркмения-1) — 8,23; 8,66; 7,9; А. Литвинова (КСАВО) — 8,53; 8,36; 8,13.

В сумме двоеборья победили Н. Панова (Узбекистан-1) и А. Ютман (КСАВО). Вторые места заняли Ю. Швырева (Узбекистан-2) и А. Сизов (Таджикистан), на третьем месте Н. Шишина и А. Русин (оба Узбекистан-1).

В групповых прыжках на точность приземления первенство завоевали женская команда Краснознаменного Среднеазиатского военного округа и мужская — Таджикской ССР.

В общекомандном первенстве переходящий кубок «Белое золото» выиграли парашютисты Узбекистана (тренер — мастер спорта И. Фасхутдинов).

В зональных соревнованиях команд авиационных клубов ДОСААФ республик Средней Азии на приз журнала «Крылья Родины» первое место заняли парашютисты Таджикской ССР. Команда-победительница завоевала право участвовать в финальных соревнованиях на приз журнала «Крылья Родины».

В период соревнований была организована встреча с делегатом XIX съезда ВЛКСМ спортсменкой из Душанбе Калией Токтогуловой. Она рассказала о работе комсомольского форума. Встреча прошла интересно.

Г. ГАЛИМОВА,
главный секретарь соревнований

Ташкент

ВСТРЕЧИ АВИА- МОДЕЛИСТОВ

● ЕРЕВАН. Традиционные соревнования на кубок СССР по радиоуправляемым моделям самолетов привлекли 37 спортсменов. Среди участников — три мастера спорта международного класса, 16 мастеров спорта и 14 кандидатов в мастера. Во время встречи трое впервые выполнили нормативы мастера спорта, а два авиамоделиста показали результаты мастера спорта международного класса.

Победителем на старте радиоуправляемых пилотажных моделей самолетов (класса F-3-A) стал киевлянин мастер спорта В. Макаров (3101 очко), на втором и третьем местах мастера спорта Б. Паченкер (Харьков) — 3005 и В. Ткачук (Ашхабад) — 2909.

● Модель в воздухе. Мастер спорта В. Макаров.



По моделям класса F-3-B среди 22 участников первые — мастера спорта И. Адамонис из Паневежиса (2543 очка) М. Кривушев из Харькова (2417) Х. Кырвель из Тарту (2351). В классе F-3-D соревновались всего четыре экипажа. Победили мастер спорта В. Ткачук и кандидат в мастера Д. Атаев из Красноводска (лучшее время — 2'51").

Встреча прошла организованно, на высоком спортивном уровне. Как недостаток судейская коллегия отметила, что отдельные спортсмены прибыли в Ереван без вызова.

● СИМФЕРОПОЛЬ. Здесь состоялись всесоюзные соревнования на кубок СССР по кордовым моделям и моделям воздушного боя. В них приняли участие спортсмены из РСФСР, Украинской, Белорусской и Латвийской республик, из Москвы и Ленинграда. За личное первенство боролись 17 мастеров спорта международного класса, 42 мастера спорта и 8 кандидатов в мастера.

На скоростном старте выступали 11 спортсменов. Первым стал мастер спорта С. Костин (264,7 км/ч), за ним кандидат в мастера спорта М. Журавлев (262,8 км/ч). Оба — москвичи. На третьем месте — харьковчанин мастер спорта международного класса Ю. Писарчук (257,1 км/ч).

У гонщиков среди четырнадцати экипажей впереди мастера спорта международного класса В. Крамаренко и С. Кузнецов (3'33,6"/7'41,5"). Москвичи мастера спорта В. Титов и мастер спор-



● «Воздушный бой» ведут Б. Киселев и В. Дорошенко. Фото В. ТИМОФЕЕВА.

та международного класса В. Югов заняли второе место (3'29"/7'42,6"), третье — у украинских спортсменов мастеров спорта международного класса В. Шаповалова и В. Онуфриенко (3'43"/7'45,3").

В воздушном бою победил экипаж мастера спорта международного класса В. Киселева и мастера спорта Б. Ищенко (Москва).

Интересно отметить, что на этих соревнованиях на старте моделей воздушного боя впервые применялось электронное табло. Судейской коллегией и спортсменами отмечена полезность этой аппаратуры — после некоторой доработки она может стать незаменимой и на старте гоночных моделей.

● ТАШКЕНТ. Девять мастеров спорта международного класса и 49 мастеров спорта встретились на соревнованиях на кубок СССР по свободнолетающим моделям.

На планерном старте чемпионом стал харьковчанин В. Исаенко (1260+240+258). Немного отстали от него мастера спорта И. Мочагова (1260+240+222) и П. Филатов (1260+240+199), занявшие второе и третье место.

Высокие результаты показали и создатели резиномоторных моделей. У победителя — киевского мастера спорта Ю. Тулугонова — 1260+240+300+360 очков, у его земляка мастера спорта А. Андрикова — 1260+240+300+267 очков, он на втором месте. Третий — А. Бурдов, мастер спорта из Казани (1260+240+294).

Среди таймеристов лучший — мастер спорта международного класса Н. Наконечный (Киев, 1260+240+300+330). Мастер спорта А. Карпов (Дубна) — второй (1260+240+300+258), третий — мастер спорта Г. Рагулин из Ашхабада (1260+240+268).

ПОБЕДИЛ ЭКИПАЖ СТУДЕНТОВ

ОБЛАСТНАЯ авиамодельная Федерация учредила переходящий кубок имени В. П. Пахомовского в память о тренере, внесшем большой вклад в развитие авиамодельного спорта в городе, воспитавшем многих мастеров спорта — чемпионов и призеров крупных соревнований.

Кубок был разыгран на городских соревнованиях по моделям воздушного боя. Первыми обладателями кубка имени В. П. Пахомовского стали авиамodelисты Новосибирского электротехнического института Тяжелков и Гаркушин.

Ю. ГОРИНОВ,
председатель
авиамодельной федерации

Новосибирск

ПОСТ «КРЫЛЬЕВ РОДИНЫ» НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГОМЕЛЬСКОГО ЗАВОДА СПОРТИВНОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ

Редакция журнала «Крылья Родины» создала на Гомельском заводе спортивного моделирования корреспондентский пост. В этом номере мы публикуем с завода первую корреспонденцию о положении дел с реконструкцией предприятия.

И ВНОВЬ ОДНИ СЛОВА...

ГОМЕЛЬ — город богатых авиационных традиций. В местном аэроклубе Осоавиахима в тридцатые годы юноши и девушки обретали крылья, совершали прыжки с парашютом, увлеклись конструированием и запуском летающих моделей. Гомельчане гордятся тем, что сотни их земляков в огненном небе Великой Отечественной войны в жестоких боях с врагом показали образцы мужества, отваги и мастерства. Десять самых смелых стали Героями Советского Союза, а П. Я. Головачеву это звание присвоено дважды. И ныне в авиаспортиклубе занимаются авиационными видами спорта десятки страстных покорителей просторов пятого океана.

В Гомеле с давних пор развит авиамоделизм. Здесь родился, познал первые радости авиационного творчества известный конструктор боевых самолетов дважды Герой Социалистического Труда Павел Осипович Сухой. Мраморный бюст его установлен ныне в свережке перед школой, в которой начинал будущий создатель крылатых машин свою конструкторскую деятельность в авиамодельном кружке.

И может быть, совсем не случайно 25 лет назад оборонное Общество избрало Гомель местом для строительства завода спортивного моделирования. Завод на берегах полноводной реки Сож быстро завоевал популярность. На протяжении ряда лет он обеспечивал своей продукцией юных модельстов. В магазинах спорт- и культуртоваров всегда можно было приобрести простые сборные модели самолетов, планеров, вертолетов, кораблей.

Коллектив предприятия ныне сравнительно немногочислен, но дружный, стабильный. Многие работают здесь по 15 и более лет. С уважением называют имена станочников Н. Гатальского, И. Соломашенко и М. Кулагова, машиниста картонно-резательной установки А. Кириленко, улановщицу Н. Бекетову, других ветеранов завода. В семи бригадах, из которых состоит коллектив, половина работающих — ударники коммунистического труда, 25 труженников — победители социалистического соревнования по итогам первого года одиннадцатой пятилетки.

В настоящее время предприятие выпускает 27 номенклатур спортивных моделей и наборов. Из них 19 — авиационных.

В текущем году предприятие должно было бы значительно расширить ассортимент изделий, в частности, освоить и дать авиационным спортсменам модель воздушного боя (без моторов). Чертежи семи моделей со всей осязательной намеревались передать гомельчанам ленинградское производственное объединение «Патриот».

— Однако принять все это мы пока не можем из-за чрезмерно затянувшейся реконструкции завода, — го-

ворит главный инженер предприятия А. Хайкин, — работаем в сложнейших условиях, в неприиспобленных цехах. Значительное число оборудования морально устарело, изношено. Это, между прочим, одна из причин того, что значительная часть наших изделий до сих пор не отвечает сегодняшним требованиям. Плановые задания не выполняются.

Да, что правда, то правда. Гомельский завод приступил к коренной реконструкции и расширению семь лет назад. Первая очередь его должна была вступить в строй еще в прошлом пятилетии, но работы ведутся столь медленными темпами, что вряд ли и в нынешней пятилетке гомельчане смогут удовлетворить запросы юных любителей авиационного моделирования.

Реконструкцию предприятия осуществляет один из трестов Министерства промышленности и строительства Белоруссии. Осуществляет крайне неритмично. В текущем году надо осветить 180 тысяч рублей, но не освоено еще и более половины.

Строители подвергались, и неоднократно, критике в печати.

В начале мая в Управлении завода собрались представители субподрядчика и подрядных организаций, представители местных органов, областного комитета ДОСААФ. Люди все солидные, ответственные. Произносили речи, называли «последние» «уточненные» сроки окончания работ на тех или иных участках, установки и наладки станков и так далее. Все протоколировалось, скреплялось «честным словом», что это, дескать, уже окончательно.

Генеральный подрядчик — строительное управление № 43. Его начальник Александр Александрович Афанасин, прикладывая руку к сердцу, клятвенно заверил, что до первого июля первая очередь предприятия заработает на полную мощность.

Главный инженер ГМУ-1 треста «Техмонтаж» Владимир Иннокентьевич Авдецкий заявил:

— За нами дело не встанет. Станочное оборудование, которое сейчас находится в цеху, установим иотрегулируем. Оборудование в сушильные камеры подведем до конца мая.

Вслед за главным инженером ГМУ-1 слово взял представитель Энергомонтажа начальник производственного отдела Константин Михайлович Калинин:

— Электропроводку и все, что от нас зависит, закончим до середины июня.

Одним словом, все заверили, что со второй половины года начнутся работы по вводу в строй второй очереди предприятия.

Мы позвонили на завод. К телефону подошел директор предприятия И. И. Климуток.

— Николай Иванович, как идут дела с реконструкцией?

— Пока похвалиться нечем, — с грустью ответил он. — После майского совещания вроде бы все проявили активность. Однако до сих пор ни одно из дел, намеченных завершить к концу первого полугодия, не закончено. Даже столовая, без которой коллектив не может нормально трудиться, так и не открыта.

Вот так! Время идет, а от строителей в Гомеле слышат одни слова. Слова — вместо конкретных дел.

Хочется надеяться, что руководители треста наконец-то сделают серьезные выводы.

А. МАЛЬКОВ,
Гомель спец. корр. «Крылья Родины»

ШАГИ САМОЛЕТНОГО СПОРТА

60-летию СССР — достойную встречу!

...СМОЛКАЮТ ДВИГАТЕЛИ пилотажных самолетов. Спортсмены многих стран мира выстраиваются на зеленом поле аэродрома. На самую высокую ступеньку пьедестала поднимаются представители великой Советской державы Виктор Лецко и Лидия Леонова. Торжественно звучит Гимн Советского Союза. Сердца наполняются радостью и гордостью за наш успех на мировом чемпионате.

Пять раз Л. Леонова завоевывала абсолютную победу и на всеююзных стартах. Ей присвоено высокое спортивное звание — заслуженный мастер спорта. Советское государство наградило спортсменку орденом Трудового Красного Знамени. Такой же высокой награды было удостоено и заслуженный мастер спорта В. Лецко. На VIII Всесоюзном съезде ДОСААФ они были избраны членами Центрального комитета ДОСААФ СССР.

Самолетный спорт в нашей стране завоевал популярность среди молодежи. Широко развита сеть авиационных клубов: они оснащаются новейшей авиационной техникой, имеют хорошие аэродромы. Здесь опытные инструкторы и тренеры. Большой вклад в развитие самолетного спорта внесли заслуженные тренеры СССР В. Шумилов, Б. Порфилов и особенно К. Нажмудинов, который вот уже несколько лет успешно готовит спортсменов к соревнованиям. Его труд отмечен орденом Трудового Красного Знамени.

Наша страна — великая авиационная держава, ведущая и в авиационном спорте, законодатель передовой методики и практики. Прошло десять чемпионатов мира по высшему пилотажу, в девяти участвовала советская сборная. И почти в каждом из них одержаны личные или командные победы. Советскими летчиками-спортсменами завоевано 135 медалей, в том числе 50 золотых, 44 серебряные, 41 бронзовая. Абсолютными чемпионами в разное время были Владимир Мартемьянов и Галина Корчуганова, Игорь Егоров и Светлана Савицкая, Валентина Яикова. И всякий раз, где бы ни выступали советские спортсмены — у себя дома или за рубежом, — они всегда обращают свой взор к тем временам, когда наш соотечественник — русский летчик Петр Нестеров впервые в мире выполнил на самолете замкнутую петлю в вертикальной плоскости, положив начало высшему пилотажу. Фигура, названная именем ее создателя, входит теперь во

все комплексы. Учрежден кубок Нестерова, который разыгрывается на чемпионатах мира.

Советские люди отдают дань уважения русскому изобретателю А. Ф. Можайскому, построившему первый в мире летательный аппарат с паросиловой установкой, нашим первым воздухоплатателям. В 1908 году в Петербурге был основан первый Всероссийский аэроклуб. А в мае 1910 года на международной авиационной неделе состоялись первые соревнования в России, в которых участвовало и пять иностранных летчиков. Первое место по продолжительности полета занял русский летчик Н. Попов (2 ч 4 мин). Он же в этом полете достиг рекордной высоты 600 м. Г. Алехнович в 1911 году совершил 100-километровый полет с рекордной скоростью 92 км/ч.

Русские летчики А. Шиуков, М. Ефимов, А. Васильев, В. Россинский, Л. Мазкевич, С. Уточкин своими показательными полетами содействовали прогрессу отечественной авиации и самолетному спорту. Однако широкое развитие самолетный спорт получил после Великого Октября. В двадцатые годы, после образования Союза Советских Социалистических республик, начали рождаться аэроклубы. В марте 1923 года возникло добровольное Общество друзей воздушного флота, ставшее своей задачей развернуть всенародную кампанию по строительству воздушного флота. 19 мая 1924 года образовалось еще одно общество — Доброхим. На базе этих двух обществ весной 1925 года создано оборонно-патриотическое общество — Авиахим СССР.

Повсюду — в городе и в деревне — распространялись впечатляющие плакаты. «Пролетарий, на самолет», «Без победы в воздухе нет победы на земле», «От модели к планеру, от планера к самолету». В 1924 году на средства Общества было построено 150 машин, оборудовано 20 аэродромов с ангарами и другими сооружениями. К началу 1925 года трудящиеся страны внесли на развитие Воздушного флота 1,5 млн. руб. И все это в условиях огромных трудностей, лишений, связанных с лечением ран, нанесенных стране империалистической и гражданской войнами, голодом, разрухой. В этом проявилась сила многонационального советского государства, патриотический порыв советских людей.

Важную роль в распространении авиационно-технических знаний среди населения страны сыграли организованные в те годы агитперелеты, ставшие замечательной традицией. Самым крупным из них был полет на самолете АНТ-3 «Пролетарий» в 1926 году, совершенный летчиком М. Громовым. За три дня самолет, поднявшийся с Московского аэродрома, побывал в Кенигсберге, Берлине, Париже, Риме, Вене, Варшаве.

Весь мир вынужден был признать, что Советский Союз имеет первоклассную авиационную технику и отличные летные кадры.

Позднее была осуществлена серия полетов, среди которых следует отметить полет С. Шестакова на самолете АНТ-3 по маршруту Москва—Токио—Москва расстоянием в 22 тысячи км. В 1929 году С. Шестаков на самолете АНТ-4, преодолев за 36 летных часов



● Валентина Яикова, заслуженный мастер спорта, абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу.

Фото Н. КОЗЫРЕВА

20,5 тысячи км, приземлился в Нью-Йорке.

Важным этапом в истории самолетного спорта явилось решение IX съезда ВЛКСМ, состоявшегося в январе 1931 г. Лозунг съезда «Комсомолец — на самолет!» с большим энтузиазмом восприняли все комсомольские организации страны, которые совместно с Осоавиахимом развернули широкую сеть аэроклубов, направили лучших комсомольцев в авиацию. По специальным комсомольским путевкам 150 тысяч юношей пришли в летные и технические школы ВВС, в аэроклубы Осоавиахима.

В последующие годы советские летчики продолжали штурмовать рекорды дальности и продолжительности. В 1934 году экипаж М. Громова на самолете АНТ-25 совершил беспосадочный перелет в 12 422 км за 75 часов. Это на 2 тысячи километров больше мирового рекорда, установленного ранее французским летчиком.

В 1936 году экипаж АНТ-25 в составе В. Чкалова, Г. Байдукова и А. Белякова выполнил выдающийся полет из Москвы через Крайний север на Камчатку. А в июне 1937 года чкаловский экипаж летел через Северный полюс в Америку.

Замечательным событием в истории самолетного спорта стал высотный полет В. Коккинаки, ныне заслуженного мастера спорта. В ноябре 1935 года на одноместном самолете И-15 он поднялся на 14 575 м, перекрыв официальный рекорд итальянца Донатти.

Каждый рекордный полет — проявление высокого мастерства летчика, его моральных и физических качеств, а также показатель уровня развития авиационной техники. Своими выдающимися достижениями прославили Родину В. Коккинаки, М. Громов, Г. Мосолов, В. Ильюшин, Е. Мартова, Л. Зайцева, М. Попович, С. Савицкая и другие летчики. Рекордсмены мира В. Коккинаки, М. Попович, А. Федотов удостоены высшей награды ФАИ — Большой золотой медали. Небезынтересно напомнить, что на 1 января 1982 года Международная авиационная федерация зарегистрировала 369 мировых рекордов, из них 11 абсолютных, установленных советскими спортсменами. 86 рекордсменов-летчиков получили звание мастера спорта, 25 стали мастерами спорта СССР международного класса и 11 — заслуженными мастерами спорта.

В марте 1935 года на базе Центральной летно-технической и Высшей парашютной школ Осоавиахима был создан Центральный аэроклуб СССР. Он стал членом Международной авиационной федерации (ФАИ). Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 5 марта 1936 года ЦАК СССР предо-

● Виктор Смолин, мастер спорта СССР международного класса, абсолютный чемпион Европы по высшему пилотажу.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

ставлено право регистрировать всеобщие рекорды по авиационным видам спорта и направлять материалы по ним в ФАИ для утверждения их в качестве мировых достижений.

До образования Центрального аэроклуба СССР спортивные соревнования носили эпизодический характер. Начиная с 1935 года самолетный спорт становится более массовым, целеустремленным. Именно в этом году организуется и проводится несколько значительных спортивных перелетов. 2 сентября был организован большой перелет 34 учебно-спортивных самолетов различных типов и модификаций по маршруту: Москва — Горький — Казань — Сарапул — Сталинград — Луганск — Сталино — Днепрпетровск — Киев — Бежица — Москва.

В этом перелете в сложных метеорологических условиях летчики выдержали трудный экзамен, а конструкторы новых машин приобрели ценный опыт. 2 сентября 1935 года — важная дата, она отмечается как начало развития самолетного спорта в стране.

☆☆☆

В годы Великой Отечественной войны аэроклубы Осоавиахима готовили кадры для фронта, было обучено около 60 тысяч летчиков, планеристов, авиамехаников.

Воспитанники аэроклубов в боях за свободу и независимость Родины проявили образцы высокой идейной стойкости, мужества и летного мастерства. Из 2785 летчиков, удостоенных звания Героя Советского Союза, 950 получили начальную подготовку в аэроклубах Осоавиахима.

После окончания войны оборонное Общество направило свои усилия на развитие авиационных видов спорта, в том числе самолетного. На Тушинском аэродроме возобновились ежегодные воздушные парады, проводившиеся в довоенное время. В небе Тушина демонстрировались мастерство авиационных спортсменов, новая спортивная авиационная техника.

Важный вклад в развитие самолетного спорта внес авиаконструктор А. Яковлев. Еще во время учебы в Военно-воздушной академии имени проф. Н. Е. Жуковского при содействии Осоавиахима он создал легкие самолеты АИР-1 и АИР-3. Позже возглавил конструкторское бюро, которое занималось конструированием различных типов спортивных самолетов. Его машины АИР-6, АИР-10, АИР-14 выпускались серийно. Пилоты старшего поколения помнят УТ-1, УТ-2, широко применявшиеся в учебных целях. В 1948 году в серийное производство был запущен новый спортивный самолет Як-18.

Осенью 1949 года на Тушинском аэродроме были организованы первые послевоенные Всесоюзные соревнования, привлекая 50 спортсменов-летчиков — представителей союзных республик и авиационных ведомств страны. Среди участников была одна женщина — спортсменка ЦАК СССР Анна Бодрягина, ставшая абсолютной чемпионкой страны. Через год на самолетах По-2, УТ-2 и Як-18 состоялись вторые всеобщие старты, на которых первенство оспаривали уже 59 спортсменов. Талантливая летчица А. Бодрягина вновь одержала победу. Вскоре она установила

мировой рекорд на самолете Як-18 по стокилометровому треугольному маршруту, показав среднюю скорость 263 км/ч. Она была награждена медалью ФАИ Луи Блерио. Ей присвоено звание заслуженного мастера спорта. В нынешнем, 1982 году состоится двадцать восьмой чемпионат страны.

Новый этап в развитии самолетного спорта ознаменовало появление в 1960 году самолета Як-18п. Это был первый отечественный спортивный самолет, позволяющий выполнять фигуры обратного (перевернутого) пилотажа. Тогда же начали проводиться соревнования на первенство среди женщин.

В целях дальнейшего развития авиационного спорта, привлечения к нему широкой авиационной общественности в 1959 году была создана Федерация авиационного спорта, которую в разные годы возглавляли В. Коккинаки, И. Кожедуб. В настоящее время председателем ФАС является летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза Г. Титов. Тогда же созданы федерации по видам авиационного спорта, в том числе и самолетному.

С 1967 года в стране проводятся внутриклубные, зональные, ведомственные и всеобщие соревнования на реактивных самолетах. Интерес к ним среди молодежи растет. Правда, этот спорт еще не вышел на международную арену. Но, я надеюсь, недалеко то время, когда и он получит международное признание.

В самолетном спорте имеются и свои трудности, нерешенные проблемы. Спортивные самолеты Як-18пм, Як-18пс, Як-50 сыграли положительную роль в завоевании успехов на международной арене. Однако появление новых образцов спортивной авиационной техники у наших соперников не может не привлечь внимание федерации, руководящих работников ЦК ДОСААФ СССР, авиационной промышленности, конструкторские коллективы к созданию нового пилотажного самолета.

☆☆☆

Самолетный спорт — это высший пилотаж, состязание в навигационном искусстве маршрутных полетов; это рекорды высоты, скорости, дальности, продолжительности и грузоподъемности. Это наиболее сложный вид технического спорта, имеющий военное-прикладное значение. Он требует физической закалки, высоких морально-волевых качеств, отличного знания теории полетов, умения грамотно эксплуатировать сложнейшую авиационную технику.

В дни подготовки к всенародному празднику — 60-летию образования Союза Советских Социалистических республик, советские летчики-спортсмены приложат все свои силы и знания, чтобы доказать, что они являются сильнейшими спортсменами, готовыми защищать спортивную честь нашей Родины на мировой арене.

А. КОСС,
председатель Федерации
самолетного спорта



ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ПРОГРАММА —

ДЕЛО ВСЕНАРОДНОЕ

Письма из аэроклубов

КАК РУКОВОДСТВО К ДЕЙСТВИЮ ВОСПРИНЯЛИ ЧЛЕНЫ ДОСААФ, РАБОТНИКИ АВИАЦИОННЫХ КЛУБОВ ДОКУМЕНТЫ МАЙСКОГО (1982 г.) ПЛЕНУМА ЦК КПСС, ДОКЛАД ТОВАРИЩА Л. И. БРЕЖНЕВА НА ПЛЕНУМЕ. ОНИ ДЕЛОМ ОТВЕЧАЮТ НА ЗАБОТУ ПАРТИИ О БЛАГЕ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ.

ШЕФСКАЯ ПОМОЩЬ СОВХОЗУ

ТРУЖЕНИКИ Калужского аэроклуба восприняли решения майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС как свое родное дело. На собраниях, политинформациях, во время бесед в выступлениях авиационных специалистов И. Соколинского, Н. Арефьева, С. Облома и других прозвучали слова благодарности за постоянную заботу партии о человеке труда.

Комсомолец курсант В. Довбыш, выражая мнение всего коллектива, сказал:

— Выполнение Продовольственной программы зависит от инициативы, воли и настойчивости не только труженников сельского хозяйства. Успешное решение Продовольственной программы зависит от людей разных профессий, от каждого из нас.

Он привел в пример добросовестный труд при переработке картофеля, заготовке кормов курсантов Ю. Трофименко, В. Бабинского, Г. Шестовского, С. Седова и многих других комсомольцев, активно помогающих селу.

Наш аэроклуб — шеф совхоза «Савинский». Многие годы мы помогаем этому хозяйству заготавливать кор-

ма для животноводства. Прокормить 1500 голов крупного рогатого скота — дело непростое. Только в прошлом году работниками аэроклуба было заготовлено более 100 тонн доброначественного сена, а зимой 1982-го — десятки тонн веточного корма. Помогаем в кормлении скота и в уходе за ним. Авиационные специалисты В. Комзарев, Н. Крылов, Н. Лященко, Г. Палагушин много потрудились на ферме в зимний период, сделали все от них зависящее, чтобы сохранить скот и вывести его на зеленые пастбища.

Весенняя пора — самый ответственный и напряженный период в сельском хозяйстве. Нужно готовить сельскохозяйственную технику и выходы на поля, высококачественные семена для посева. Еще много ручного труда требует картофель. И на каждом участке нужны заботливые, умелые и трудолюбивые руки. По-ударному трудятся работники аэроклуба З. Кузьмина, Н. Семёнова, Н. Бруховецкая, З. Афонина, Т. Пушкина. Помогали готовить трактора к выходу в поле, почву и посеву (свыше 160 гектаров) авиационные специалисты В. Сенин, Н. Петержак, И. Дорохов.

Наша шефская помощь позволила совхозу «Савинский» вовремя закончить посевные работы, успешно выполнить обязательства по достойной встрече 60-летия СССР.

Когда возникает острая необходимость, работники райкома партии обращаются к аэроклубу. Они всегда уверены, что поставленную задачу наш коллектив выполнит качественно и в срок. Так случилось и в конце мая. Нужно было срочно помочь совхозу «Воронинский» в посадке картофеля. В течение десяти дней трудились наши товарищи. Более 300 гектаров картофеля посадили труженники совхоза совместно с шефами. Об этом писала районная газета «Знамя коммунизма».

Конкретные дела — ответ на решения майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС.

А. КРИКАЛОВ,
заместитель начальника аэроклуба по политчасти
Калуга

НАШ ГРАЖДАНСКИЙ ДОЛГ

КОЛЛЕКТИВ нашего клуба глубоко изучает доклад товарища Л. И. Брежнева на майском Пленуме ЦК КПСС, документы Пленума. В местах расположения личного состава — плакаты, стенды, посвященные Продовольственной программе СССР. На партийных и комсомольских собраниях обсудили задачи в свете решений Пленума. Единодушно одобрили их, мы наметили конкретные мероприятия по усилению помощи подшефному совхозу «Минское». И это считаем своим партийным и гражданским долгом.

В уборке сена, картофеля и зерна накопили значительный опыт. График работы в совхозе у нас, можно сказать, постоянный, мы только его корректируем. Так, в марте — апреле отправляем механизаторов в Пишугский район Костромской области. В совхозе «Минское» помогаем убирать урожай и заготавливать сено — в среднем ежегодно до 200 тонн. Для заготовки сена идет трава и с территории аэроклуба, с рабочей площади

аэродрома. В период уборки овощей заготавливаем до 500 тонн картофеля и до 150 тонн свеклы, моркови и других корнеплодов.

Наша подшефные благодарят аэроклубовцев за помощь.

Совхоз «Минское» — одно из передовых хозяйств Костромской области, занимает ведущее место в социалистическом соревновании, награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. И нам очень приятно, что в этом большом успехе есть доля и нашего труда.

Мы усилили борьбу с потерями и большими отходами в общественном питании, ныне налажен строгий контроль за правильным использованием продуктов с целью уменьшения отходов.

Б. КРАЕВ,
заместитель начальника аэроклуба по политчасти
Кострома

НЫНЕ САМОЛЕТ И ВЕРТОЛЕТ НЕ ТОЛЬКО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО. ВЕЛИКА ИХ РОЛЬ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОМ ПРОИЗВОДСТВЕ. ПО КОЛИЧЕСТВУ ПЛОЩАДЕЙ, ОБРАБАТЫВАЕМЫХ САМОЛЕТАМИ И ВЕРТОЛЕТАМИ, СОВЕТСКИЙ СОЮЗ ПРОЧНО ЗАНИМАЕТ ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ. ЯВЛЯЯСЬ НАДЕЖНЫМ ПАРТНЕРОМ ТРУЖЕНИКОВ СЕЛА В БОРЬБЕ ЗА УРОЖАЙ, АВИАТОРЫ ВЫПОЛНЯЮТ ГОЛЕЕ СОРОКА ПРОЦЕНТОВ ОБЩЕГО ОБЪЕМА РАБОТ ПО ВНЕСЕНИЮ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ, СЫШЕ ПОЛОВИНЫ РАБОТ ПО ЗАЩИТЕ РАСТЕНИЙ ОТ СОРНЯКОВ, ВРЕДИТЕЛЕЙ И БОЛЕЗНЕЙ, СТО ПРОЦЕНТОВ — ПО ДЕФОЛИАЦИИ ХЛОПЧАТНИКА И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ КУЛЬТУР. В ПЕРВОМ ГОДУ ПЯТИЛЕТКИ, НАПРИМЕР, АВИАЦИЯ ОБРАБОТАЛА С ВОЗДУХА ОКОЛО СТА МИЛЛИОНОВ ГЕКТАРОВ.

АВИАЦИЯ ЗАНЯТА НА СЕЛЕ ПРАКТИЧЕСКИ КРУГЛЫЙ ГОД. УСЛОВНО ЖЕ ВЕСЬ ПЕРИОД РАБОТ МОЖНО РАЗДЕЛИТЬ НА ТРИ ГЛАВНЕЙШИЕ КАМПАНИИ: ВЕСЕННЮЮ ПОДКОРМКУ ПОЛЕЙ УДОБРЕНИЯМИ, ЛЕТНЮЮ «БИТВУ» С СОРНЯКАМИ И ВРЕДИТЕЛЯМИ КУЛЬТУРНЫХ РАСТЕНИЙ И ОСЕННЮЮ ВАХТУ НА ХЛОПКЕ — ПОДГОТОВКУ «БЕЛОГО ЗОЛОТА» К МАШИННОЙ УБОРКЕ. В КАЖДОЙ ИЗ ЭТИХ ОПЕРАЦИЙ УЧАСТВУЮТ СОТНИ КРЫЛАТЫХ МАШИН — САМОЛЕТЫ И ВЕРТОЛЕТЫ АЭРОФЛОТА.

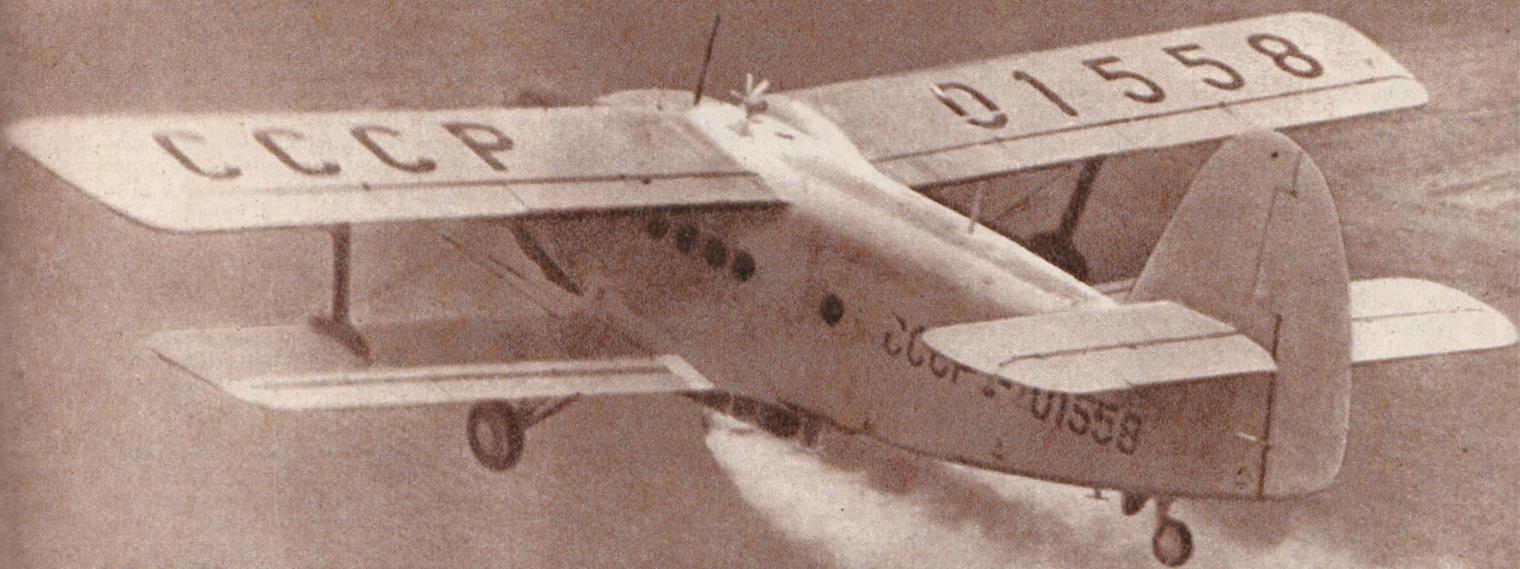
ВЕСНУ ПРИНОСЯТ ПИЛОТЫ

...Весна в этом году в Одесскую область пришла с опозданием. Лишь к концу апреля заулыбалась земля. И вместе с этой первой улыбкой на селе закипела работа.

Рядом с колхозным полем, прижавшись к лесополосе, чернеет укутанная досками сарай — ворох минеральных удобрений. Здесь же нехитрый походный багаж: летиме куртки, две пары резиновых сапог, огнетушитель, лопата, ящик с инструментом, красно-белые ленты стартового «Т». Движимое имущество «полпредов» Аэрофлота в деревне.

У белого сугроба удобрений — колхозный трактор с ковшом для загрузки хмизкатов. Пока крылатая «селянка» выполняет очередной заход над массивом озимых, тракторист приготовил очередную порцию удобрений. На горизонте показался Ан-2. Вот он коснулся земли, круто развернулся, подрулил к загрузочной площадке. Двенадцать центнеров «витаминов» — порция на один полет. Тяжело покачиваясь, самолет на секунду замриает на взлетной полосе, там, где железными штырями к земле припилены матерчатая буква «Т». Увеличивая обороты, Ан-2 набирает скорость, отрывается от земли.

В кабине на левом командирском сиденье прославленный «крылатый хлебороб» Аэрофлота заслуженный пилот СССР лауреат Государственной премии СССР Максим Гуржий. А вот и огромный, расчерченный продольными линиями всходов массив озимых. На дальнем конце поля замерли фигуры сигнальщиков. С резким звуком вырывается наружу белая выюга. Длина поля — два километра. Разворот, и снова «метель плодородия» ложится на поле. Пять минут полета, и самолет возвращается на загрузочную площадку.



НАД ПОЛЕМ КОЛХОЗНЫМ

Разгорячены лица пилотов. Слаженно трудятся загрузчики, улыбается тракторист. Проходят минуты, и Ан-2 снова уходит в небо. И так пять часов кряду. Один рабочий день вместо целой недели труда наземной техники.

Подсчитано, что подкормка посевов удобрениями дает прибавку урожая от 2 до 5 центнеров с гектара. Так, на Кубани средняя прибавка урожая от этого агроприема — до четырех центнеров. А в денежном выражении дополнительная чистая прибыль достигает двадцати одного рубля. Если учесть, что здесь ежегодно подкармливается не менее полутора миллионов гектаров, то станет ясно, что хозяйства Кубани получают от этого многомиллионные доходы. А главное — обеспечивается весомая прибавка урожая.

СОРНЯКИ ОТСТУПАЮТ

К середине лета центр авиационно-химических работ перемещается на восток страны — в целинные степи. Здесь проводится авиационно-химическая прополка посевов. В этом году свыше 600 самолетов Ан-2 помогли земледельцам Целиноградской, Кустанайской, Северо-Казахстанской и других областей собрать урожай на огромных площадях.

Авиационная техника позволяет высвободить много наземных машин (один Ан-2 заменяет не менее 20 тракторных опрыскивателей). По данным управления сельского хозяйства Северо-Казахстанской области, авиационная обработка посевов от сорняков обходится в среднем на двадцать процентов дешевле, чем наземными машинами.

Во время «химической прополки» в

практике полетов прочно укоренился такой эффективный метод авиационной обработки посевов, как ультрамалообъемное опрыскивание — с дозировкой рабочей жидкости 6 литров на гектар. В прошлом году против сорной растительности этим методом было обработано более двух миллионов гектаров сельскохозяйственных угодий. При этом производительность полетов составляла 265 гектаров в час, что на 62 процента выше, чем при обычном опрыскивании. Благодаря применению этого метода за сезон сэкономлено свыше 4 тысяч летних часов, 600 тонн горючего. С другой стороны, не остаются в проигрыше и труженики сельского хозяйства. Расходы на опрыскивание каждого гектара для них снижаются на 30 копеек, а качество обработки полей гораздо лучше, чем при любой другой дозировке.

В БОРЬБЕ ЗА «БЕЛОЕ ЗОЛОТО»

Завершающим этапом массовых авиационно-химических работ является дефолиация хлопчатника. Около 300 самолетов ежедневно опрыскивают дефолиантами плантации хлопчатника, чтобы освободить его от листьев, ускорить раскрытие коробочек и тем помочь хлопкоробам в машинной уборке хлопка.

Механизированная уборка хлопка в огромных масштабах стала возможна только благодаря авиации. В Среднеазиатские республики для обезлиствения хлопчатника прибывают на своих машинах сотни экипажей с Украины, Поволжья, Северного Кавказа, Центральной России и других районов.

Дефолиация требует от пилотов большого мастерства, филигранной точности маневра. Самолет должен лететь в пяти метрах от земли. Пилоты выполняют за один рабочий день до сорока взлетов и посадок. Подлинными масте-

рами дефолиации зарекомендовали себя многие пилоты сельскохозяйственной авиации. Среди них — ветеран Аэрофлота Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР Григорий Цховребов. Его опыт, методы работы на селе стали бесценным богатством для многих молодых пилотов.

★★★

Всенародным делом большой государственной важности является реализация Преодолевающей программы. Гражданские авиаторы видят свой патристический долг в том, чтобы усилить помощь селу. Объем авиационно-химических работ в одиннадцатой пятилетке в значительной степени возрастает. В колхозах и совхозах авиаторам предстоит обработать 482 миллиона гектаров сельскохозяйственных угодий. Это почти на 18 миллионов гектаров больше, чем за пять предыдущих лет. Расширится применение перспективных технологических приемов и видов обработки полей: некорневая подкормка зерновых минеральными удобрениями в комплексе с гербицидами и пестицидами для борьбы с сорняками и уничтожения вредителей сельхозкультур; воздушная некорневая подкормка пшеницы азотными удобрениями, повышающая ее качество, дисципация и дефолиация подсолнечника и картофеля, аэросев риса, семян трав и другие работы.

Б. ОРЛОВ,
инженер

© Ан-2 над рисовым полем колхоза имени Мичурина Краснодарского края.

Фото В. ГОРЛОВА

В таблице Международной авиационной федерации (ФАИ) приводятся данные о поднятии коммерческого груза в 381 108,25 кг и в 100 44,6 кг. Неужели существует разница для реактивных и турбовинтовых машин? Для самолетов с ТВД коммерческий груз 100 000 кг поднят на высоту 7848 м, а максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м, составляет в том же полете 100 444,6 кг. Где же логика?

В. ФИЛИППОВ

Ташкент

А ЛОГИКА ЕСТЬ

Все самолеты, по кодексу Международной авиационной федерации (ФАИ), делятся на три группы: с поршневыми двигателями, с турбовинтовыми двигателями, с турбореактивными двигателями.

Каждая группа имеет дополнительную разбивку по весовым категориям, так называемые подклассы. Подкласс С-1-а/о — вес до 300 кг (ультралегкая авиация), С-1-а — до 500 кг, С-1-б — 500—1000 кг, С-1-с — 1000—1750 кг, С-1-д — 1750—3000 кг. (Далее по весу идут служебные самолеты).

В соответствии со спортивным кодексом ФАИ коммерческая нагрузка состоит из мертвого балласта, который не может быть использован на самолете. Ее вес после приземления должен быть таким же, как и перед взлетом. Наибольший вес, поднимаемый на высоту 2000 метров, состоит из коммерческой нагрузки, которую летательный аппарат в состоянии поднять на указанную высоту за 20 минут.

В спортивном кодексе введен новый вид рекорда — наибольшая масса, поднимаемая на высоту 2000 метров. Масса — это расчетный полный вес летательного аппарата в момент взлета, включая топливо, коммерческую нагрузку, членов экипажа, пассажиров или любых предметов, находящихся на борту летательного аппарата. Ошибка в расчетах действительной массы на взлете должна быть в пределах 1%.

По данным ФАИ в официальной таблице рекордов мира, наибольший вес, поднятый на высоту 2000 м, на 1.01.1982 года значится: по группе № 1 — 15 166 кг установлен на самолете В-29, 11.05.1946 г., № 2 — 100 444,6 кг — Ан-22, 26.10.1967 г., № 3 — 381 108,25 кг — В-747-236-В, 1.11.1976 г.

Именно наибольшая масса в 381 108,25 кг была поднята 1 ноября 1976 г. пилотом В. Олсопом (США) на самолете В-747-236-В.

Международная авиационная федерация зарегистрировала этот рекорд и ошибочно внесла в графу максимальный вес, поднятый на высоту 2000 м, так как других граф в таблице не оказалось. Вес груза в этом рекорде пока остался неизвестным.

26.10.1967 г. пилот И. Давыдов (СССР) на самолете Ан-22 с грузом 100 444,6 кг, набрал высоту 7848 м. В одном полете установлено 15 рекордов мира. Это рекорды с грузом 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 и 100 т, поднятым на высоту 7848 метров (градация веса 1000—2000—5000—10 000 кг и т. д. через каждые 5000 кг). 100 444,6 кг — максимальный вес, поднятый на высоту 2000 метров. Как видим, логика в этом есть.

Международная авиационная федерация постоянно информирует национальные клубы обо всех изменениях в таблице рекордов. Такой таблицей, являющейся официальным документом, располагает и авиационно-спортивная комиссия ЦАК СССР.

А. ТЫРСИН,
ответственный секретарь
авиационно-спортивной комиссии
ЦАК СССР

В СТРОЮ!

...ВЫСОКИЙ, по-юношески стройный, быстрый в движениях, он кажется несравненно моложе своих 70 лет (авиационно-спортивная общесветность в эти дни отметила его семидесятилетие).

— Откройте нам секрет вашей молодости и бодрости, — не раз в шутку спрашивают Ивана Ивановича Лисова его друзья и знакомые.

— Спорт и еще раз спорт — и весь секрет. А дружу с ним шестьдесят второй год... Плавание, бег, лыжи, парашютные прыжки, гребля, ежедневные гимнастические упражнения, волейбол, прибавляют сил и от врачей отдаляют, — улыбаясь, отвечает он.

☆☆☆

Его жизненный путь — обычный для советского патриота. Комсомольская юность. Училище ФЗО в родном Витебске. С комсомольской путевкой пришел в военную школу, навсегда связав свою жизнь с армией. Коммунист, в ленинскую партию вступил в августе грозного 1941-го.

— Более сорока лет, — рассказывает Иван Иванович, — отдал службе в воздушно-десантных войсках. Почти вся жизнь прошла «под куполом парашюта». Ошибся ли я, став офицером-десанником? Нет, не ошибся! Мне трудно сейчас представить, что могло бы меня так

● Перед прыжком на воду: И. Лисов (справа) и Герой Советского Союза В. Романюк (1959 г.).



же глубоко увлечь, захватить без остатка, как избранная мною профессия. Трудна, порой рискованна и опасна десантная служба, но вместе с тем она очень почетна и нужна современной армии, по-своему романтична. Я горжусь необычной воинской формой парашютиста-десантника. Ведь поется же в песне: «Но есть десантные войска — и нет задач невыполнимых». В Великую Отечественную крепкая физическая закалка помогала мне, воздушному десантнику, смелее громить врага, легче преодолевать трудности военной поры.

На какой бы ступеньке служебной лестницы он ни находился, всегда оставался бойцом. И сейчас генерал-лейтенанта в отставке коммуниста И. Лисова, прошедшего путь от курсанта до заместителя командующего воздушно-десантными войсками, отличает высокая работоспособность, необыкновенная целеустремленность, желание всегда помочь, быть нужным людям, чувство личной причастности ко всему, чем живет страна.

Казалось бы, немало дел у доцента кандидата наук руководителя одной из кафедр Высшей комсомольской школы при ЦК ВЛКСМ. Но, видимо, может и обязан делать больше того, что определено служебными обязанностями. Энтузиаст ДОСААФ, он создал юношеский парашютный клуб «Голубые молнии», с помощью райкома ДОСААФ привлек к его работе инструкторов, помог обеспечить парашютами, учебными пособиями, сам ведет занятия. В клубе обучаются школьники и учащиеся ПТУ Перовского района столицы.

— В мае, — замечает Иван Иванович, — состоялся первый выпуск. Двадцати юношам-парашютистам мы дали путевку в 3-й Московский городской аэроклуб, где им предстоит тренироваться, оттачивать свою спортивную выучку.

Сколько же общественных забот у ветерана войны и труда? Вот он, главный консультант Всесоюзной пионерской военно-спортивной игры «Зарница», летит в Мурманск, чтобы помочь юным досафовцам — школьникам города подготовиться к финальным боям. Что может быть дороже человеческой памяти? Особенно когда речь идет о том, чтобы сберечь память о воинах, павших в боях за Родину. Страна не забывает своих героев; постоянно ведутся поиски сведений о погибших фронтовиках, о тех, кто пропал без вести в Великую Отечественную.

В этом благородном патриотическом деле активно участвует Иван Иванович Лисов, консультант Центрального штаба Всесоюзного похода молодежи и комсомольцев по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Благодаря его усилиям созданы, например, музеи боевой славы воздушных десантников в 19-й школе Димитровграда Ульяновской области, 31-й — Ульяновска, 25-й — подмосковного города Электростали, в школе, что на железнодорожной станции Кротовка (Куйбышевская область). Ребята получили из Москвы от своего старшего друга экспонаты, фотоснимки, материалы с биографиями героев-фронтовиков. Особенно крепкая дружба с юными досафовцами — учащимися 7«А» класса 2-й школы-интерната г. Лодейное поле, Ленинградской области, — здесь дей-

стует музей боевой славы полка, где служил И. Лисов. Этим летом по его приглашению ребята приезжали в столицу с рапортом о своих следопытских делах. Иван Иванович — один из инициаторов создания Музея ВДВ, ставшего центром пропаганды славных боевых традиций воинов-десантников.

В своей общественной деятельности много внимания уделяет пропаганде спорта. В эти августовские дни, например, он, член бюро Всесоюзной парашютной федерации, судья международной категории, возглавлял судейские коллегии крупных турниров парашютистов, проходивших в Донецке и Одессе. Прекрасно разбираясь в спорте, глубоко понимая его тонкости, Иван Иванович опекает молодых и опытных мастеров, встречается с ними на соревнованиях и тренировочных сборах. Его книги о парашютизме — хорошее подспорье спортсменам.

Свои первые шаги, а потом привязанность, любовь к спорту смелые многие связывают с именем И. Лисова. Скажем, Алена Горшкова из Каунаса и Зинаида Курицына из Рязани. Ныне они мастера спорта СССР международного класса, мировые рекордсменки, неоднократные победители чемпионатов страны и международных соревнований.

Нет ничего случайного в том, что Международная авиационная федерация избрала его, активного пропагандиста спорта, пожизненным почетным президентом своего парашютного комитета.

— Что вам, мастеру спорта, дал парашютизм? — спрашиваю Ивана Ивановича.

— Помог ценить время, дисциплину. Все успевать. Я уже не говорю о навыке умения общаться с людьми. В спорте очень развито чувство товарищества.

Обширна почта ветерана. Бережно хранятся письма от людей, для которых встреча с ним стала поворотной в жизненных судьбах. Эти письма, необыкновенно добрые, — для И. Лисова своего рода награда.

Время. Сколько его надо, чтобы все успеть? День на работе. После работы подготовка к занятиям, общественные дела члена парткома ВКШ, члена Национального Олимпийского комитета СССР и другие. И семье внимание нужно, и следить за книжными новинками, сходиться с женой в театр...

— Ваши близкие, видимо, сетуют на частые отлучки из дому?

— Привыкли. К слову, и все мои родные тоже военные. Жена, например, фронтовичка, сержант запаса, сын — подполковник-инженер, дочь — капитан медицинской службы, зять — майор, внук — кандидат в Высшее воздушно-десантное училище. У всех времени в обрез. Но раз успеваешь, пусть даже с трудом, — ты счастлив.

Говорят, солдатами не рождаются. Но те, кто становится солдатами в боях, остаются ими на всю жизнь. Ветеран войны и труда И. И. Лисов по-прежнему на передовой, в строю.

Спасибо фронтовику за жизненный подвиг, за то, что не сгибают его годы, за то, что он по-отечески дает нашей молодежи уроки мужества и патриотизма, учит верности и долгу.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ



*Аэродром... Вокруг бетонки
И разнотравье, и цветы,
И голос жаворонка звонкий
Пока несется с высоты.
Но остаются до полета
Уже минуты, не часы.
И вспомнить
Хочется кого-то
Сейчас у взлетной
Полосы.*

В КРЫЛАТОМ ДОЗОРЕ

*Опять плывет над взлетной полосой
Турбинный гром в предутреннем тумане.*

*Страна моя, военный летчик твой
Уходит снова в небо на заданье.
Под красноезвездным, под моим*

*крылом —
Лес новых строек, золото пшеницы,
Земля моя, горжусь твоим трудом,
Твои храню высокие границы.*

*Пусть нрав дорог в подвыси
непростой —
Не подведут ни руки, ни машина.
Ты положишься, любимый край родной,
На мастерство летающего сына.*

*Всегда, всегда на курсе боевом
Земли отцовской слышу я дыхание,
Земли, где ждет меня аэродром,
Ждет с девушкой застенчивой свиданье.*

МУЗЫКА

*Пока сигнальная ракета
Не разбудила гром в ночи,
Средь тишины и полусвета
Давай немного помолчим.*

*Тревожа душу и лаская,
Ты слышишь, скрипка как поет?
И авиация морская
Уходит мысленно в полет.*

*Как будто снова с небом споря,
Спешит занять высокий пост!
А под крылами — только море.
А выше — лишь сиянье звезд.*

*И в этой нежности, что лется,
Начало мужество берет.
...Летят, летят ракетносоцы,
Уходит музыка в полет.*

Евгений ГРЯЗНОВ



● АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ МОЖАЙСКИЙ

СТОЛЕТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО САМОЛЕТО- СТРОЕНИЯ

НАША СТРАНА всегда была богата пытливыми, смелыми и талантливыми людьми. Благодаря их умению смотреть вперед и работать «на будущее» Россия стала родиной многих эпохальных открытий, в том числе родиной авиации и космонавтики.

Среди десятков имен великих зачинателей новых направлений человеческой деятельности в памяти нашего народа навсегда осталось имя Александра Федоровича Можайского — выдающегося русского ученого и патриота, изобретателя и строителя «воздухолетательного снаряда» (как называли будущий самолет в Привилегии — патенте, выданном ему Департаментом торговли и мануфактур). Этот «снаряд» имел все основные части современного самолета: фюзеляж, крыло, хвостовое оперение, систему управления рулями высоты и поворота, силовую установку. Стоит добавить, что двигатели и воздушные винты для самолета Можайский спроектировал сам.

Летом 1882 года на военном поле у Красного Села была завершена сборка первого в мире аппарата тяжелее воздуха, способного оторваться от земли и совершить полет. Это был итог двадцатипятилетнего самоотверженного труда, настойчивых научных поисков, бесчисленных экспериментов. Научно-технические трудности усугублялись постоянными рогатками консервативных правящих кругов царской России, отсталостью ее промышленности, острым недостатком средств. Можайскому приходилось самому оплачивать многие работы и нужные для постройки самолета материалы. Поддержка небольшой группы передовых ученых,

особенно Д. И. Менделеева, воля и настойчивость в достижении цели, помогли патриоту преодолеть все преграды и завершить постройку самолета. Так 100 лет тому назад было положено начало самолетостроению в нашей стране и во всем мире.

Начаты летом 1882 года испытания и доводка «воздухолетательного снаряда» А. Можайского продолжались до 1885 года. К сожалению, сообщения об участниках испытаний и документы об их результатах не публиковались, видимо, потому, что они по военным соображениям были засекречены. Известны лишь немногие. Один из них — протокол специальной комиссии Штаба войск гвардии и Петербургского военного округа от 22 февраля 1883 года — дает представление об основных параметрах испытываемого самолета. Его масса 57 пудов (929 кг), длина каждого крыла (полуразмах) 15 аршин, ширина — 20 аршин, длина лодки — 20,5 аршина.

Великий научный и гражданский подвиг, каким является постройка А. Ф. Можайским первого в мире самолета, многие годы вдохновлял других новаторов, посвятивших свою жизнь проблемам покорения воздушного океана.

Настойчивость в поиске лучших, оригинальных решений, смелое техническое творчество, как эстафету, восприняли от А. Ф. Можайского многие его соотечественники. Благодаря этому был создан ряд великолепных самолетов, которые по своим данным превосходили лучшие зарубежные машины аналогичного назначения. В нашей стране взлетел первый в мире подкосный моноплан «Гаккель-8», на котором летчик Алехнович установил рекорд высоты. Конструкторы Д. П. Григорович и М. М. Шиммарев создали первый в мире самолет-торпедоносец, представлявший собой двухпоплавковый фюзеляжный биплан.

Как выдающееся, этапное событие вошло в историю самолетостроения создание первого в мире четырехмоторного биплана «Русский витязь». Он был построен по проекту И. И. Сикорского на Русско-Балтийском вагонном заводе и стал прототипом всех тяжелых самолетов с двигателями, установленными в ряд на крыле. Его развитием стали замечательные воздушные корабли «Илья Муромец» (ИМ), строившиеся на Русобалте серийно с 1913 по 1918 годы. Самолеты «ИМ» по своим летным качествам превосходили в то время все зарубежные машины такого же класса. На «Муромцах» было установлено несколько мировых рекордов грузоподъемности, дальности и продолжительности полетов.

Долгое время страны Запада не могли создать и равных по своим летным и мореходным качествам летающих лодок — разведчиков, какими были русские М-5 и М-9 конструкции Д. П. Григоровича. На М-9 летчики уверенно выполняли разведку и бомбометание. 17 сентября 1916 года летчик Я. Нагурский выполнил на М-9 с пассажиром на борту такую сложную эволюцию, как петля Нестерова.

В числе 240 типов самолетов, разработанных русскими конструкторами после «воздухолетательного снаряда» Можайского, кроме названных было немало других оригинальных машин. Но владельцы самолетостроительных предприятий, подражая правительственным кругам, слепо верили в «преимущества» зарубежной техники. Близорукая политика цар-

ского правительства тормозила развитие отечественного самолетостроения, ставила русскую авиацию в зависимость от заграничной.

☆☆☆

Советскому государству пришлось по сути дела заново создавать авиационную промышленность, которая отвечала бы оборонным, а затем и хозяйственным потребностям страны. Коммунистическая партия и Советское правительство в первые же месяцы после победы Великой Октябрьской социалистической революции приняли ряд неотложных мер, направленных на создание Красного Воздушного флота и его прочной материально-технической базы.

Задача эта для страны, разоренной длительной войной, была архитрудная. Но благодаря умелой концентрации сил, постоянному вниманию к развитию авиации партии и правительства, лично В. И. Ленина она решалась последовательно, целеустремленно, комплексно. Уже на первом этапе, одновременно с восстановлением дореволюционных заводов и налаживанием выпуска самолетов, создавались специальные авиационные научно-конструкторские организации, в частности такая крупнейшая, как ЦАГИ, во главе с «отцом русской авиации» профессором Н. Е. Жуковским. Были организованы первые учебные заведения для подготовки летных и инженерно-технических кадров. В комплексе решались вопросы, связанные с созданием новых образцов самолетов, моторов, авиационного оборудования и вооружения, с обеспечением авиапромышленности высококачественными материалами.

В первые же годы после окончания гражданской войны конструкторские коллективы, работающие в Москве и на Украине, создали несколько образцов военных и гражданских самолетов оригинальной конструкции: скоростной истребитель — моноплан И-1 Н. Н. Поликарпова, первый советский цельнометаллический самолет АНТ-2, пассажирский АК-1 «Латышский стрелок», истребитель И-2 Д. П. Григоровича, разведчик Р-3 (АНТ-3) А. Н. Туполева, пассажирский К-1 и многие другие, в том числе спортивные и учебные. Вершиной же конструкторского творчества этих первых лет советского самолетостроения стал тяжелый цельнометаллический бомбардировщик ТБ-1 (АНТ-4). Созданный коллективом под руководством А. Н. Туполева, этот самолет вызвал всеобщее восхищение своими прекрасными формами и на много лет стал прототипом для всех советских и зарубежных бомбардировщиков свободонесущей монопланной схемы. АНТ-4 долгое время оставался лучшим в мире самолетом своего класса.

Большую роль в становлении и развитии советской авиации сыграли массовые патриотические организации: Общество друзей воздушного флота — ОДВФ (1923 г.), Авиахим (1925 год), Осоавиахим (1927 год). Они активно вели пропаганду авиационных знаний, создавали авиамodelьные, планерные, парашютные кружки. На средства, собранные членами обществ, были построены сотни боевых самолетов. Авиахим, а затем Осоавиахим организовывали агитперелеты, конкурсы на лучший учебный и спортивный самолет, создали широкую сеть аэроклубов, в которых готовились летчики и авиаспециали-

АВГУСТ

сты. Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ) восприняло и развивает в новых условиях лучшие традиции своих предшественников, всемерно помогает стране крепить и совершенствовать ее Воздушный Флот.

Успешное выполнение первых пятилетних планов еще более укрепило производственно-техническую базу Советского Воздушного Флота. В эти годы был построен ряд новых мощных авиазаводов, коренным образом реконструированы многие действующие. Созданы предприятия, выпускающие самолетное оборудование и вооружение. Наша страна стала великой авиационной державой. Ее мощная авиапромышленность обеспечивала массовый выпуск самолетов, моторов, оборудования. Советская авиационная наука и отечественная конструкторская школа уверенно занимали передовое место в мире. В середине 30-х годов наша страна была единственной в мире, наладившей массовое производство таких огромных самолетов, как ТБ-3 (АНТ-6). На самолетах, созданных конструкторскими коллективами, возглавляемыми А. Н. Туполевым, С. В. Ильюшиным, Н. Н. Поликарповым, А. С. Яковлевым, наши летчики выполнили ряд выдающихся перелетов, установили несколько десятков мировых рекордов высоты, дальности и скорости.

В конце тридцатых годов Коммунистическая партия и Советское правительство приняли ряд решений, направленных на дальнейшее совершенствование советской авиации, расширение ее научно-конструкторской и производственной базы. Благодаря этому уже на рубеже сороковых годов на аэродромах появился ряд образцов истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков, которые по основным летно-техническим данным значительно превосходили строящиеся в это время. Лучшие из них — истребители МиГ, ЛаГГ, Як, бомбардировщики Пе-2 и Ту-2, штурмовики Ил-2 были приняты на вооружение.

☆☆☆

Великая Отечественная война подтвердила своевременность и эффективность мер, принятых Коммунистической партией и Советским правительством. Наша авиапромышленность и научно-конструкторские организации выдержали самые суровые испытания. После кратковременного спада, вызванного необходимостью перебазируовать заводы и КБ из западных районов на Восток, промышленность стала быстро наращивать выпуск боевых самолетов новых типов. Уже в 1942 году фронт получил с заводов 24 436 истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков — на 60% больше, чем в 1941 году. Одновременно с увеличением количества выпускаемых самолетов, шло их постоянное совершенствование. Качественное превосходство техники было одним из важных условий завоевания нашей авиацией превосходства в воздухе, повышения эффективности ее действий в интересах обеспечения операций наземных войск.

После победы над гитлеровской Германией и империалистической Японией авиазаводы получили задание готовиться к производству машин для гражданского воздушного флота, к освоению новой авиационной техники, в том числе реактивной. А она была «на подходе». Уже

в первом послевоенном году на аэродромах страны появились опытные, а затем и серийные реактивные машины.*

В этот первый и последующие периоды развития реактивной авиации, как и в годы господства самолетов с поршневыми двигателями, ярко проявилась главная черта отечественной школы самолетостроения: прочность теоретической базы, смелая конструкторская мысль, новаторство, учет перспектив развития не только авиационной промышленности, но и смежных с ней отраслей. А это было важным условием успешной разработки и освоения в серийном производстве все более совершенных боевых, а затем и гражданских самолетов с турбореактивными и турбовинтовыми двигателями. Уже к середине 50-х годов советская авиация была оснащена первоклассными реактивными самолетами различного назначения. Такими, например, как сверхзвуковой фронтовой истребитель МиГ-19, всепогодный ночной истребитель-перехватчик Як-25, фронтовой бомбардировщик Ил-28, дальний бомбардировщик-ракетоносец Ту-16 и другие. Следует отметить, что Ту-16 стал исходным образцом первого советского реактивного пассажирского самолета Ту-104, основоположника целой плеяды отличных пассажирских лайнеров Ту.

Неустанная творческая работа коллективов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро, постоянное совершенствование технического оснащения авиазаводов и технологии производства позволило нашей стране и в последующие годы прочно удерживать передовое место в мировом самолетостроении. Советская авиация уже к началу шестидесятых годов стала сверхзвуковой, ракетноносной, всепогодной. Шестидесятые и семидесятые годы были отмечены серией мировых рекордов скорости, высоты, грузоподъемности, установленных советскими летчиками на серийных истребителях, бомбардировщиках и транспортных самолетах и летающих лодках с газотурбинными двигателями.

Отечественному самолетостроению исполнилось сто лет. Но его настоящее восхождение к мировой славе началось практически лишь 60 лет тому назад, в год образования Союза Советских Социалистических республик.

Коммунистическая партия уделяла и уделяет развитию авиации и авиапромышленности постоянное внимание. Такая забота и поддержка вдохновляет деятелей авиационной науки и техники, всех работников авиапромышленности на творческий самоотверженный труд. Сегодня советская авиационная наука, конструкторские кадры, наша авиапромышленность способны решать любые задачи, связанные с разработкой и серийным производством самых совершенных летательных аппаратов, нужных для народного хозяйства и защиты нашей Родины и ее друзей.

Генерал-полковник-инженер
А. ПОНОМАРЕВ,
доктор технических наук

* О них «Крылья Родины» расскажут в разделе «Советские послевоенные самолеты», который начнет публиковаться в ближайших номерах.

15 августа — День Воздушного Флота СССР. Он установлен постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 28 апреля 1933 г. и отмечается ежегодно в третье воскресенье августа.

Незабываемы дни, когда многотысячное людское море — трудящиеся столицы и Московской области, представители союзных республик, гости из-за рубежа собирались на Тушинском аэродроме Центрального аэроклуба ДОСААФ имени В. П. Чкалова, чтобы увидеть искусство советских летчиков, парашютистов, вертолечников, плаверистов, авиамodelистов, новую советскую авиационную технику.

В первый праздник Дня Воздушного Флота впервые в мире совершили прыжки с самолетов одновременно 62 парашютиста. В 1934 г. их было уже 150. Затем прыжки больших групп парашютистов стали обычными. На авиационном празднике в августе 1947 г. в небе Тушина летчик И. Полушин впервые продемонстрировал перед большими массами людей индивидуальный высший прыжок на реактивном самолете Як-15, а групповой пилотаж на реактивных самолетах показало звено Н. Храмова. В дни авиационных праздников проводились соревнования спортсменов, беседы и лекции ветеранов авиации в организациях ДОСААФ.

23(11) августа 1887 г. Родился Ф. А. Цандер — советский ученый и изобретатель в области ракетной техники.

Август 1927 г. Состоялись вторые всесоюзные соревнования летающих моделей. Наилучшим достижением был полет модели с резиновым двигателем; построенной Л. Козловым, — 446 м.

18 августа 1932 г. Парашютист В. Петров совершил первый в нашей стране высотный прыжок с парашютом. Он покинул самолет на высоте 5200 м без кислородного прибора.

24 августа 1937 г. Капитан К. Кайтанов впервые в мире совершил парашютный прыжок из стратосферы с кислородным прибором. Он покинул самолет на высоте 11 037 м и открыл парашют после 1000 м свободного падения. Был установлен абсолютный мировой рекорд высотного парашютного прыжка с кислородным прибором.

19 августа 1942 г. Герой Советского Союза летчик-истребитель Б. И. Ковзан у Старой Руссы на встречном курсе совершил свой четвертый таран. Уничтожив вражеский истребитель, Б. И. Ковзан вынужден был покинуть самолет и приземлился на парашюте.

13 августа 1947 г. Московский авиамodelист Г. Любушкин установил абсолютный мировой рекорд высоты полета модели — 4152 м.

14 августа 1952 г. Авиамodelист Е. Борисевич из Пинска установил абсолютный мировой рекорд дальности полета модели — 378,756 км. Это достижение явилось также и мировым рекордом дальности полета по прямой для модели самолетов и гидросамолетов с поршневыми двигателями категории Ф-1, класса Ф-1-С.

21 августа 1957 г. Впервые в мире произведен запуск двухступенчатой межконтинентальной баллистической ракеты, которая была создана коллективом ОКБ под руководством С. П. Королева.

11 и 12 августа 1962 г. Два космических корабля один за другим вышли на околоземные орбиты. Корабль «Восток-3» пилотировал А. Г. Николаев, последовавший за ним на другой день «Восток-4» — П. Р. Попович. Между кораблями была установлена двусторонняя радиосвязь. Впервые осуществлен групповой полет в космическом пространстве.

14 августа 1967 г. Шесть отважных советских парашютистов — Александр Петриченко, Эрнест Севастьянов, Вячеслав Томарович, Владимир Чижик, Владимир Прокопов и Владимир Бессонов совершили на Памире первый в мире групповой высокогорный прыжок с парашютом на площадке, находившуюся на высоте 6100 м над уровнем моря.

СПОРТСМЕНЫ
ПРЕДЛАГАЮТ

СПЕЦИАЛИЗИ-
РОВАННЫЕ
СПОРТИВНЫЕ
СНАРЯДЫ



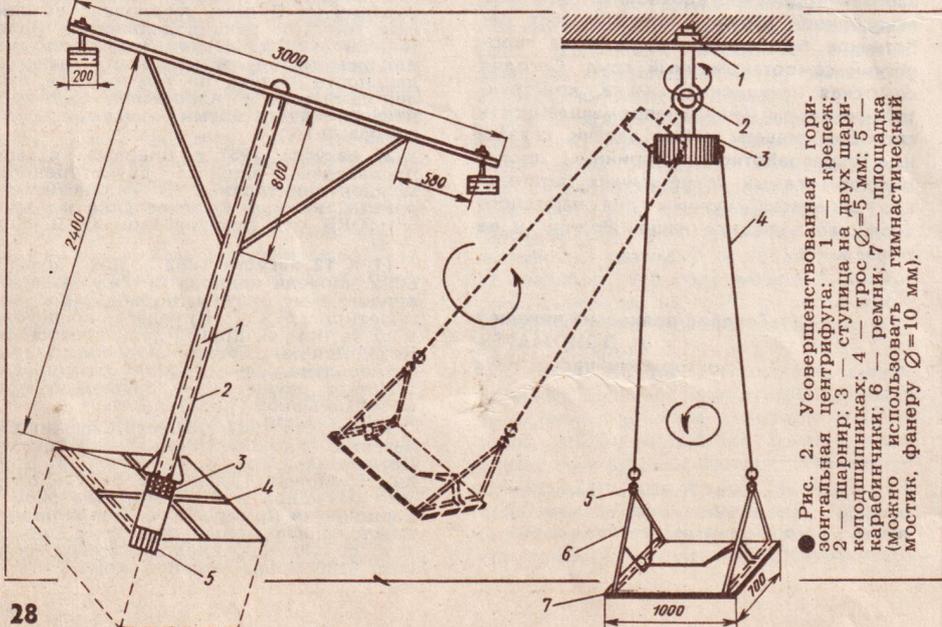
В аэроклуб прибывают, как правило, курсанты с разными физическими данными. Одни выполняют контрольные нормативы на первых же занятиях. Другие недостаточно физически развиты. К ним нужен индивидуальный подход, постоянное внимание и контроль. Наша задача — за короткий период обучения (2—3 месяца до полетов) развить у них основные физические качества: силу, быстроту реакции, выносливость и поддерживать их на оптимальном уровне весь период обучения. Для этого аэроклуб располагает комплексным спортивным городком, включающим гимнастические снаряды (стандартные и нестандартные), игровые спортплощадки, беговые дорожки («КР» № 5). Мною и В. Сиренко разработаны специализированные снаряды, позволяющие формировать психофизиологические качества. Вот некоторые из них.

НАКЛОННАЯ КАРУСЕЛЬ

Два курсанта, взявшись за ручки и оттолкнувшись в одной из точек, где угол наклона составляет 63°, начинают вращение. Один из них плавно подтягивается в верхней точке, второй плавно опускается, создает вращающее действие. Оно возможно и с одним курсантом. Упражнение способствует формированию и совершенствованию профессиональных качеств курсанта и спортсмена: вестибулярной устойчивости, устойчивости к перегрузкам, тонко-мышечного чувства и координации движений, силы и статической выносливости. И что особенно важно — это достигается комплексно.

Снаряд (см. фото) состоит из двойного

● Рис. 1. Наклонная карусель: 1 — внутренняя труба; 2 — наружная труба; 3 — шарикоподшипник; 4 — балка; 5 — подшипник.



● Рис. 2. Усовершенствованная горизонтальная центрифуга: 1 — подшипник; 2 — горизонтальная центрифуга; 3 — шарик на двух шарикоподшипниках; 4 — трос $\varnothing = 5$ мм; 5 — подшипник; 6 — ремень; 7 — площадка (можно использовать гимнастический мостик, фанеру $\varnothing = 10$ мм).

каркаса, закрепленного неподвижно сваркой с валом, который находится в шарикоподшипниках, расположенных в 70 см друг от друга. По концам верхней части трубы крепятся ручки, вращающиеся в месте крепления. Основание забетонировано неподвижно. Размеры указаны на рис. 1.

УСОВЕРШЕНСТВОВАННАЯ
ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ ЦЕНТРИФУГА

Курсант ложится на площадку лицом вверх, руками держится за ремни, ноги согнуты в коленях. Преподаватель создает вращательное действие (первоначально отведя в сторону площадку). Во время вращения занимающийся совершает разнонаправленное движение. Нагрузка регулируется скоростью и продолжительностью вращения. В зависимости от цели занятия упражнение выполняется с открытыми или закрытыми глазами. После выполнения вращения занимающемуся предлагается пройти 10 м по прямой линии (при строго обязательном сопровождении слева и справа).

Упражнение позволяет формировать устойчивость к укачиванию; экстраполяцию развития ситуации. Снаряд (рис. 2) состоит из вращающегося кинематического узла, прикрепленного к балке, перекрывающей спортзал. Через ушки узла проходит трос, двумя концами он соединяется через карабинчики с ремнями, к которым прикреплена площадка, ее расстояние от земли 60 см.

Снаряды, о которых мы рассказали, помогают всем курсантам формировать высокие морально-психологические и физические качества, способствовать успешному освоению сложной авиационной техники.

И. ТЮНИН,
помощник начальника аэроклуба
по физической подготовке

Калуга

ИЗ ВСЕХ СХЕМ моделей вертолетов, принимавших участие в соревнованиях, особенно хорошо зарекомендовала себя соосная схема (рис. 1). Являясь простой в изготовлении, она не требует дефицитных материалов, легко регулируется и может быть изготовлена в кружках.

На рис. 2 и 3 — узлы и детали. Несущий винт обеспечивает модели устойчивость при взлете и на авторотации, а также создает дополнительную тягу. Основную же тягу создает винт, установленный на валу двигателя.

Приступая к изготовлению несущего винта, следует быть особенно внимательным и не допускать перекосов. Передняя кромка, как силовая, изготавливается из сосны: у κοмля 10×10 мм, а на конце 3×5 мм; задняя — из липы 10×3 мм, выстрегивается на клин. Обе кромки соединяются нервюрами из стеклопластика толщиной 0,3 мм, которые легко вырезаются ножицами. Профиль — 8% САХ, плоско-выпуклый. У κοмля и на конце лопасти вставляются обтекатели из пенопласта.

Клей — эпоксидная смола. Лопасти обтягиваются микалентной бумагой и 2—3 раза проэмаличиваются. В конце передней кромки сверлится отверстие $\varnothing 6$ мм и глубиной 30 мм. В него на эпоксидной смоле вставляется стержень из алюминиевого сплава.

Для лучшего соединения стержня с лопастью на нем делается насечка. Упор и ограничитель угла установки — из алюминиевого сплава.

Несущий винт собирают так. Ограничитель угла установки надевают на стержень и заводят за упор. Затем трубку, надетую на стержень, вставляют в ограничитель угла установки и зажимают стопорным винтом. Лопасть с осевым шарниром крепится ко втулке не жестко, а через вертикальный шарнир, не лежащий на оси вращения, и фиксируется амортизатором. Такая система позволяет менять угол установки лопасти от -8° до $+20^\circ$ и отклонять ее в горизонтальной плоскости до 45° . Это особенно важно при посадке, когда лопасти могут задевать за грунт или препятствие. Противовесы — из сплава Д16—1,5 мм. На концах укрепляются свинцовые грузы по 10 г каждый. Противовесы крепятся к лопастям резинками, рыболовная леска 0,2 мм соединяет их с муфтой на валу.

Вал — трубка $\varnothing 10$ мм, длиной 310 мм — из алюминиевого сплава. В месте крепления моторамы забивается дюралевая пробка на глубину 30 мм. Моторама и рукоятка для запуска двигателя — из алюминиевого сплава. Выбирая место крепления в рукоятке бачка и таймера, надо следить за тем, чтобы их вес уравновешивал вес цилиндра. В противном случае модель будет трясти при взлете и на авторотации.

Фюзеляж — плоская ферма. На верхней и нижней полках нитками с клеем устанавливаются подшипники, уменьшающие трение вала о фюзеляж.

На носовой бобышке двумя винтами М3 крепят шасси. Спереди, около вала, вертикально крепится стабилизатор, повышающий устойчивость. Вал с несущим винтом вставляют в фюзеляж, сверху и снизу крепят двумя шпильками.

Регулировку углов проводят в следующем порядке. Модель устанавлива-

ется на столе. Из тонкой фанеры вырезают полоску 100×40 мм, у которой одна короткая сторона скошена на 6°. Прижимая этой стороной полоску к лопасти, поворачивают последнюю так, чтобы

длинная сторона была параллельна валу, проходящему через фюзеляж. Проделав такую операцию для каждой лопасти, фиксируют стопорными винтами ограничители угла установки. Затем по вертикальной рейке проверяют, чтобы все лопасти проходили на одной высоте. Далее в левую руку берут рукоятку,

вертолет можно запускать только на максимальных оборотах устойчиво работающего двигателя. Чем больше тяга, тем быстрее раскрутится несущий винт, тем быстрее лопасти переменят отрицательные углы на положительные, а это — дополнительная тяга, большая скорость набора высоты.

Время работы двигателя 6—10 с. В начале регулируют режим авторотации. Если после остановки двигателя несущий

винт начнет быстро вращаться и модель войдет в крутую правую спираль, то следует увеличить углы атаки лопастей. Это достигается двумя способами. Можно повысить величину грузиков противовесов или расстояние между втулкой и точкой крепления лески на валу. Если винт вяло раскручивается, а модель «проваливается» в воздухе, поступают наоборот.

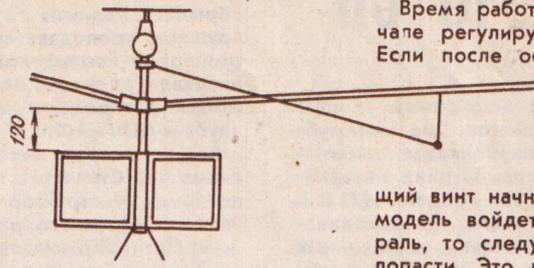
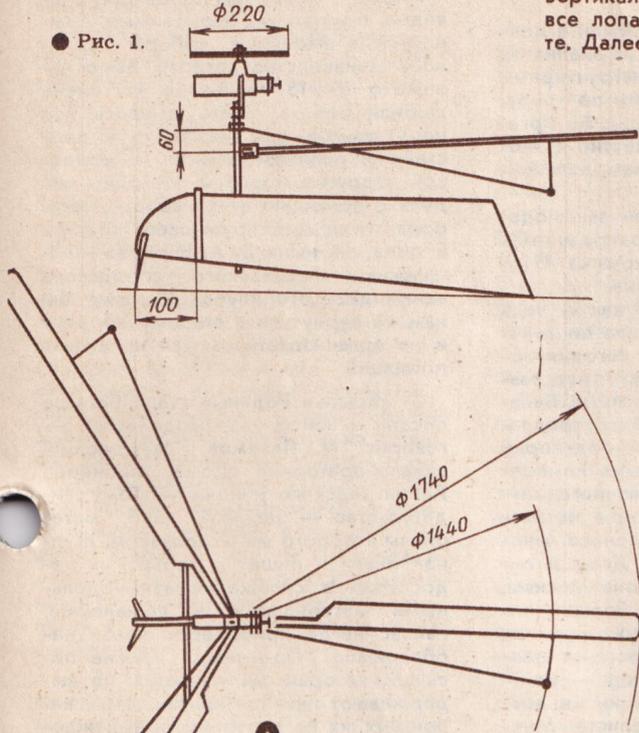
При взлете большую роль играет величина отрицательных углов. При больших отрицательных углах винту тяжело раскрутиться и перейти на положительные углы. При малых — трудный переход на авторотацию. Применяя тот или иной вариант регулировки, можно добиться наибольшей продолжительности полета.

Для транспортировки модели к месту полетов достаточно снять противовесы с лопастей и вынуть ось вертикального шарнира. Лопасти складываются вдоль фюзеляжа.

Ю. ПЕТРОВ,
мастер спорта,

инструктор авиамodelьного кружка
Ленинград

● Рис. 1.

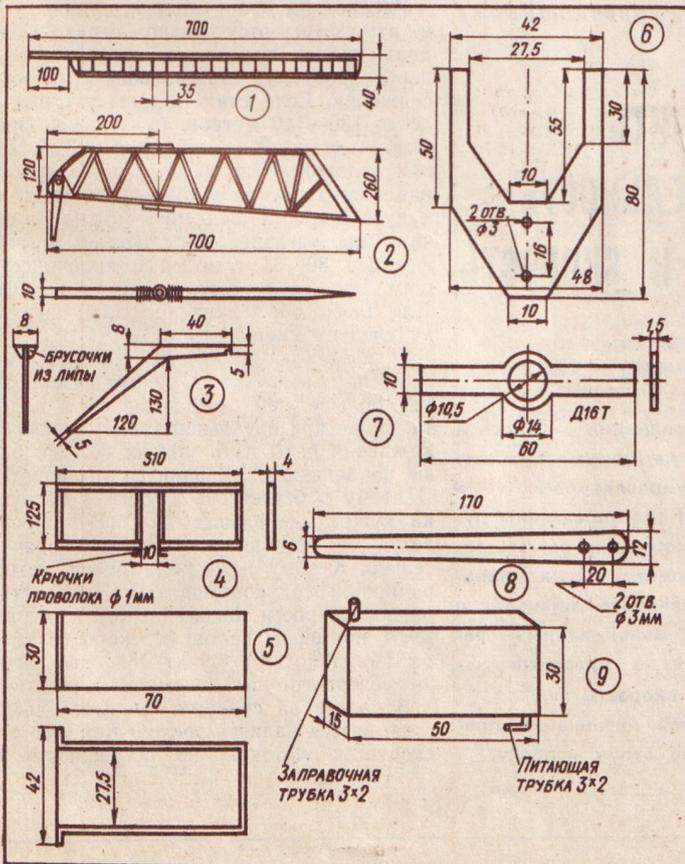


а правой запускают двигатель. В правую руку берут фюзеляж, а левой плавно, но энергично дают толчок несущему винту в направлении движения часовой стрелки. Проделав это несколько раз и освоившись с запуском, можно приступить к регулировочным полетам.

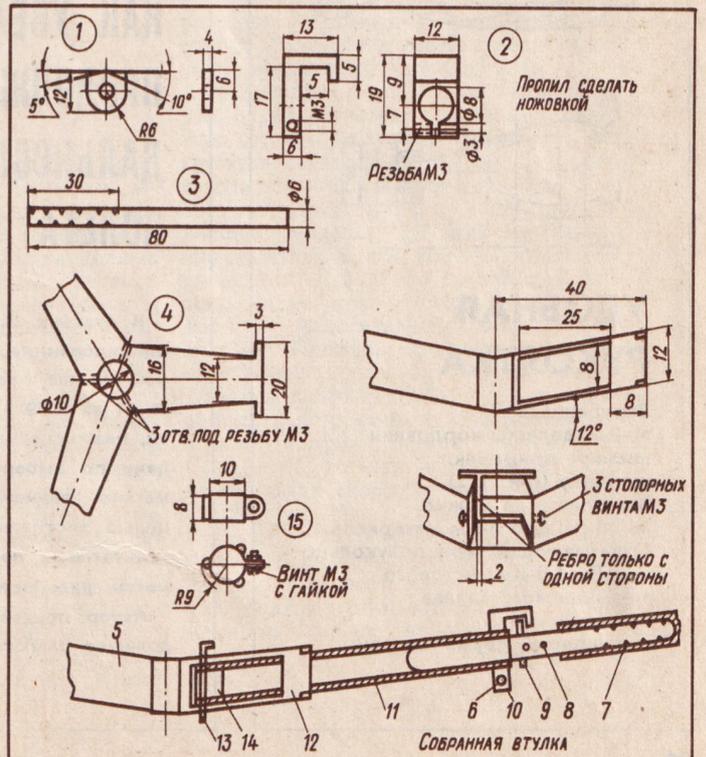
В противоположность моделям самолетов с поршневыми двигателями, наш

Соосная модель вертолета

● Рис. 2. Узлы и детали. 1 — лопасть, 2 — фюзеляж, 3 — противовес (Д16-Т; 1,5 мм), 4 — стабилизатор, 5 — рукоятка для запуска двигателя (Д16-Т; 1,5 мм), 6 — моторама (Д16-Т; 5 мм), 7 — подшипник (Д16-Т; 2 шт.), 8 — шасси (Д16-Т; 1,5 мм, 2 шт.), 9 — топливный бак (жесть; 0,2 мм).



● Рис. 3. Узлы и детали несущего винта. 1 — упор, 2 — ограничитель угла установки лопастей, 3 — стержень, 4 — втулка, 5 — собранная втулка, 6 — стопорный винт, 7 — комель лопастей, 8 — стержень, 9 — упор, 10 — ограничитель угла установки лопастей, 11 — трубка (8×6 мм), 12 — втулка, 13 — вертикальный шарнир, 14 — пробка (Д16-Т), 15 — муфта для крепления лески.



«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

СОВЕДУЮТСЯ

«КРЫЛЫШКИ» — заочный клуб юных авиамоделлистов. Под этой рубрикой журнал опубликовал шестнадцать бесед (первый цикл материалов — январь 1981 — апрель 1982 гг.). В них мы рассказали об аэродинамике и конструкции авиационных моделей, устройстве и работе микродвигателей. Сейчас готовится вторая серия материалов для «Крылышек». Журнал расскажет о летающих моделях различных классов — от простейших до более сложных, — их конструкциях, технологии изготовления, о том, как проводить соревнования, даст технические и методические советы. Все это должно помочь оживлению спортивной работы в кружках и секциях, привлечь к авиамоделлизму новичков.

Помогают ли публикации заочного клуба кружковцам, доходчивы ли они! Как их используют в практической работе инструкторы, тренеры! Соответствует ли программа «Крылышек» современным требованиям! Каким путем улучшить освещение темы авиамоделлизма в журнале!

Эти и другие вопросы были в центре внимания встречи журналистов «Крыльев Родины» с инструкторами кружков, преподавателями по труду, тренерами команд столицы. Ее организовали редакция совместно с Московским городским авиамоделльным клубом ДОСААФ.

Вот что сказал ветеран авиамоделлизма М. Степченко, преподаватель по труду, инструктор кружка 491-й школы Перовского района.

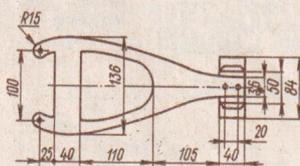
— План «Крылышек», как и весь тематический план журнала по авиамоделлизму, который мы сегодня обсуждаем, на мой взгляд, представляет интерес. Опубликованные беседы заочного клуба и то, что предлагается на будущее, — подспорье нам. Хорошо, что редакция намерена привлечь к работе заочного клуба опытных наставников и в их числе мастера спорта В. Насонова, много лет работающего во Дворце пионеров Бауманского района Москвы.

Пожелал бы журналу больше писать об инструкторе кружка, о его работе, с какими трудностями сталкивается. Ведь инструктор — центральная фигура в обучении и воспитании юного авиамоделлиста. Многие из них накопили богатый опыт, и о нем следует рассказать. Например, в нашей 491-й школе уроки по тру-

ду включают и занятия по конструированию и постройке авиамоделлей, и это, как показывает практика, приносит пользу.

И еще о посылках. Товарищи, очевидно, помнят, так называемые, комплексные школьные наборы, серийное производство которых было налажено 10—15 лет назад. Их очень любили ребята. Здесь имелось все необходимое для постройки и простейшей резиномоторной, и кордовой и других моделей. Не одну модель с помощью этих наборов построил тогда мой кружковец Володя Бурцев. А ныне В. А. Бурцев — начальник Московского городского авиамоделльного клуба. Почему бы нам не вернуться к старому образцу и не организовать выпуск школьных посылок?

— «Крылья Родины» стали больше писать о юных авиамоделлистах, — говорит М. Пахомов, заведующий авиалабораторией Дома пионеров Ленинградского района. — Тому свидетельство — заочный клуб, материалы которого мы используем. Журнал писал и пишет о серьезных недостатках в снабжении авиамоделльными материалами. К сожалению, сейчас негде приобрести самое необходимое. По-моему, многие посылки, которые выпускаются, не держивают никакой критики. Мы, например, их не покупаем, а вынуждены обращаться за помощью в мебельные магазины и магазины электротоваров и там покупаем тарные



УДОБНАЯ РУКОЯТКА

Зарубежные авиамоделлисты-кордовики широко применяют рукоятку (рис. 1, 2). Изготовить ее можно из листового 5-мм материала. Охватывающее руку полукольцо — из 0,8... 1,0-мм листового алюминиевого сплава присоединяется к рукоятке двумя винтами.

Возвращаясь к напечатанному

КАК УВЕЛИЧИТЬ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ, ДАЛЬНОСТЬ И СКОРОСТЬ ПОЛЕТА

В статьях В. Мерзликина «Глиссада планирования», Л. Алдошина «Скоростной полет радиоуправляемой» («КР» № 11 за 1979 и 1981 гг.) определены пути, позволяющие оптимально решать задачу по выбору геометрических параметров радиоуправляемого планера с целью достижения максимальных результатов в полетах на продолжительность, дальность и скорость.

Автор предлагаемой публикации продолжает разговор по этому вопросу.

Рассмотрим полет модели, приняв, что в атмосфере отсутствуют вертикальные движения. В полете на продолжительность требуется минимальная скорость снижения. Если считать высоту схода с леера 130—140 метров, то скорость снижения не должна превышать 0,35 м/с при условии очень чистого пилотирования и достаточной устойчивости модели. Такую скорость снижения можно получить при удельной нагрузке, не превышающей 30—35 г/дм², и с высококонесущим профилем достаточной кривизны. Для плоских и тонких профилей нагрузку следует уменьшить.

О полете на дальность. Качество не зависит от нагрузки. А радиус разворота тем больше, чем больше скорость полета. Даже при идеальной траектории прохождения базы путь модели больше базы на величину 1,2 радиуса разворота. Поэтому в безветренную погоду нагрузка нужна небольшая, но при наличии ветра ее увеличивают и порой значительно. К тому же полет против ветра рациональнее совершать на скорости, равной скорости максимального качества плюс примерно половина скорости ветра. Полет по ветру, учит мой опыт, лучше совершать на экономичном режиме.

В полете на скорость меньше всего сказывается наличие восходящих или нисходящих потоков, но погрешности в

ящики, все, что идет на упаковку. Думаю, что снабжение авиамоделистов, от которого зависит успех дела, будет всегда в поле зрения журнала.

Ю. Белецкий, инструктор юношеского клуба при жэке, что в Октябрьском районе, развивает мысль М. Пахомова.

— С посылками прямо беда: скажем, качество реек, фанеры и других материалов никудашное. Нередко детали, указанные в описи, отсутствуют в наборе. С подобным очко-вторительством надо бороться и с помощью печати. Беседы заочного клуба «Крылышки» нужны. Но хотелось, чтобы они были недлинными по размерам, содержали короткое описание плюс хорошие чертежи, интересно и доходчиво изложены. Нам, инструкторам, нужны специальные плакаты о конструкции модели, ее аэродинамике, о физических свойствах материалов и другие. Таких плакатов нет. И брошюр по авиамоделизму в помощь юным нет. Недавно вышла книга Б. Киселева о моделях воздушного боя. К сожалению, большей частью она рассчитана на ведущих спортсменов, а не на кружковцев.

— В постановлении партии и правительства о дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта, — продолжает Ю. Белецкий, — подчеркивается важность работы с молодежью по месту жительства. У нас в районе об этом много

говорят, но мало что делают. Наш юношеский клуб, например, «бесхозный», иначе не назовешь. В течение пяти лет мы не можем приобрести станок, даже списанный. Жэк не в состоянии этого сделать, а Октябрьский райком ДОСААФ не обращает никакого внимания на клуб, а только пишет сводки о нашей работе в вышестоящие организации. Давно пора разработать положение о юношеских клубах по месту жительства, определить, кто должен ими руководить, порядок снабжения и так далее. Рекомендую чаще писать о юношеских клубах.

В. Козлов, инструктор Люблинского дворца пионеров:

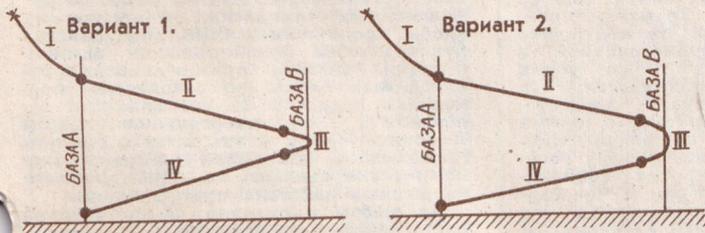
— Журнальные публикации в помощь юным авиамоделистам, как уже здесь говорили, представляют интерес. Благодарим редакцию и за статьи о героях-фронтовиках, о современной военной и гражданской авиации. Организуем их коллективные читки в кружках. Наши пожелания журналу: больше писать о ветеранах авиамоделизма, а также о снабжении кружков, о чем здесь говорили товарищи. Купили недавно 10 моторчиков «Ритм», и все они — брак. А ведь еще не так давно выпускались неплохие «Ритмы». О чертешках моделей. Некоторые из них — невысокого качества, в журнале пуб-

ликуются не в масштабе, а без этого теряют свою ценность.

По мнению **В. Бурцева**, начальника городского авиамодельного клуба, «Крылья Родины» правильно делают крен в сторону развития юношеского авиамоделизма, где, прямо скажем, дело обстоит неблагоприятно. Что касается уже помещенных бесед «Крылышек», то некоторые из них слишком академичны. Надо писать популярнее для юношей. Он советует это учесть в предстоящих беседах. Согласен с выступавшими, чтобы описания по размеру были небольшими, больше рассказывать о кордовых скоростных, пилотажных моделях, полукониях. Кружковцы, даже новички, тяготеют к сложным конструкциям, они их увлекают.

В обсуждении тематического плана журнала приняты также участие **Р. Богатов**, инженер, общественный тренер из Гагаринского района, **С. Карabanov**, заведующий авиалабораторией клуба, юных техников «Прожектор», мастер спорта **Ю. Клюков**, старший тренер городского авиамодельного клуба.

Редакция благодарит участников встречи и учет их советы, предложения и критические замечания.



технике пилотирования и невыдерживание оптимальных режимов могут резко снизить результат.

Остановимся на двух вариантах траектории полета (см. рис.). В 1-м варианте разворот модели (участок III) происходит в плоскости, близкой к горизонту. Во 2-м модель в конце участка II выполняет управляемую полубочку и затем на участке III полупетлю в вертикальной плоскости.

Для 1-го варианта близким к оптимальному будет режим, когда участки II и IV модель проходит с примерно одинаковой скоростью при слабом ветре. При сильном ветре (более 5 м/с) скорость на II участке должна быть больше скорости на IV участке на величину, примерно равную половине скорости ветра. Угол наклона траектории на участках II и IV зависит от высоты отцепки модели и от расхода высоты на участках I и III. Если на участке III расход

высоты будет постоянным во всех полетах, то на участке I затраты высоты зависят от факторов, которые не могут быть постоянными во всех полетах.

Оптимизация режимов полета должна решаться творчески в каждом запуске. Теоретически эту задачу можно решить, задавшись постоянными величинами высоты отцепки, скоростями и углами наклона траекторий на участках II и IV, скоростью ветра, потерями за счет неточности пилотирования. Для таких расчетов можно частично использовать методы, описанные в статье Л. Алдошина «Скоростной полет радиоуправляемой» («КР» № 11, 1981). На практике эта задача решается эмпирическим путем.

Для 2-го варианта полета оптимальным будет режим, когда скорость в начале участков II и IV больше, чем в конце. При этом можно получить среднюю скорость, такую же, как и при полете

с постоянной скоростью, но зато уменьшается угол наклона траектории, а значит и расстояние, пролетаемое моделью. Кроме того, уменьшение скорости перед разворотом позволяет уменьшить его радиус. Разворот в вертикальной плоскости используется для разгона.

Рекомендуем следующие параметры для радиоуправляемой модели планера. Она должна позволять варьировать нагрузку в пределах от 75 г/дм², что обеспечивается высокой прочностью, до 20—30 г/дм² (достигается весовой характеристикой модели). Так как максимальная полетная масса модели ограничена правилами — 5 кг, то ее несущая площадь более чем 66,7 дм² не позволит достичь максимальной нагрузки — 75 г/дм². Профиль крыла желателен с изменяемой кривизной средней линии. Толщина профиля выбирается в основном из конструктивных соображений.

Если профиль крыла обеспечивает $C_{y\max} \approx 1,5$, то при нагрузке 40 г/дм² минимальная скорость полета составит около 6 м/с, при 75 г/дм² уже 8,4 м/с. Если же крыло имеет профиль $C_{y\max}$ меньше 1, то при нагрузке 75 г/дм² минимальная скорость будет более 10 м/с. Это должно учитываться при выборе метода буксировки модели.

А. ЕВТЕХОВ

Киев

КТО ОРГАНИЗУЕТ АВИАЦИОННЫЕ КАТАСТРОФЫ?

*В стане
империализма*

МАЛЕНЬКИЙ самолет «Твин Остер 205», на борту которого находился лидер панамской революции генерал Омар Торрихос, в полдень 31 июля 1981 года взлетел с аэродрома Пенономс. Самолет пилотировал опытный летчик панамских ВВС, налетавший около 7 тысяч часов. Погода не вызвала опасений. «Твин Остер 205» направился по хорошо знакомому маршруту в Коклесито, до которого — считанные минуты полета. Но прошли часы, а самолет так и не приземлился. Личный состав контрольной башни, поддерживавший связь с экипажем, не получал никаких тревожных сигналов. Зато крестьяне близлежащих поселков слышали два взрыва.

Ни в Панаме, ни за ее пределами никто не сомневался: гибель Омара Торрихоса не трагическое происшествие, а заранее обдуманное и хорошо подготовленное убийство. Лидер панамской революции добивался подлинной самостоятельности республики, строгого выполнения договоров о переходе в ее руки контроля над Панамским каналом. Он активно способствовал освобождению Никарагуа, проявлял дружеское отношение к Кубе, поддерживал освободительную борьбу народа Сальвадора. Президент США Р. Рейган неоднократно высказывал свою неприязнь к Торрихосу. В одном из документов государственного департамента США прямо говорилось: «В нем трудно найти союзника, заслуживающего доверия. Он способен взять в свои руки контроль над ключевыми факторами, необходимыми США для проведения любых операций в регионе, — каналом и базами».

Трагическая авиационная катастрофа — не первая попытка Центрального разведывательного управления США «убрать строптивого генерала». Две предыдущие были своевременно разоблачены. На сей раз американские спецслужбы провели тщательную подготовку. Вот что писал по этому поводу панамский журнал «Диалого социал»: «Американские искусственные спутники Земли следят за всеми передвижениями самолетов и кораблей в районе Панамского канала. Вооруженные силы, относящиеся к южному командованию войск США, держали под своим наблюдением все

самолеты, которыми пользовался Омар, и все места, которые он посещал. Американцы прекрасно знали, что он летает в Коклесито дважды в неделю и наизусть знает его маршрут».

В Латинской Америке за короткий отрезок времени кроме Омара Торрихоса погибли в авиационных катастрофах президент Эквадора Рольдос и перуанский генерал Ойос. Они также были противниками засилья монополий США, активными борцами за национальную независимость. К этому следует добавить гибель кубинского пассажирского самолета с 73 человеками на борту, взрыв в столичном аэропорту Никарагуа и другие подобные факты.

Усилия ЦРУ обращены в первую очередь против стран, проводящих самостоятельную политику. Английская газета «Дейли Телеграф» писала: «Администрация Рейгана увеличивает присутствие персонала ЦРУ в Латинской Америке, планируя новые тайные акции против правительства в Никарагуа и Ф. Кастро на Кубе». Как сообщается, президент Рейган санкционировал оцениваемую в 19 миллионов долларов программу диверсионных действий. На эти деньги ЦРУ формирует, вооружает, обучает отряды наемников, засылая их на территории, где у власти находятся неугодные США правительства. Нынешней наемной эти «собаки войны», как называют наемников в свое время В. Шекспир, совершили ряд террористических и диверсионных актов.

Американские спецслужбы, конечно, привлекает и Европа, которую вашингтонские стратеги иначе и не именуют как ТВД (театр военных действий). Опираясь на ряд шпионско-диверсионных центров, законспирированных под самыми различными вывесками, ЦРУ раскинуло густую сеть шпионов и провокаторов по всем странам старого материка. Агенты спецслужб США маскируются личинами дипломатов, журналистов, представителей промышленных и торговых фирм, научных, культурных и профсоюзных деятелей, туристов. Используют провокации, шантаж, запугивание, подкуп. ЦРУ стремится влиять на политическую ориентацию влиятельных деятелей тех или других государств, используют в своих интересах и оказывают покровительство неонацистам в ФРГ, Испании, Португалии, ультраправым масонским ломам в Италии, экстремистам в Турции.

Но главное оружие подрывной деятельности обращено против стран социалистического содружества. Уже много лет США осуществляют полученную еще во времена президента Трумэна директиву — «повсюду насаждать контрреволюцию». В статье, опубликованной в американском журнале «Нью уорлд ревью», подробно рассказывается, что еще в 50-е годы ЦРУ начало осуществлять операцию «Редсокс-Ренэлз» против Венгрии, Чехословакии и Польши. Имелась цель спровоцировать в этих государствах выступления против социалистического строя. В Венгрии и Чехословакии эти попытки провалились, но спецслужбы не отказались от своих замыслов. В 70-е годы они избрали главным объектом подрывной деятельности Польшу.

Общее руководство и координация действий осуществлялись резидентурой ЦРУ в Мюнхене. Щедрая рука снабжала польскую контрреволюцию деньгами, оружием, инструкциями, средствами пропаганды. Уже были разработаны детальные планы свержения правительства, составлены списки коммунистов, которые подлежали «ликвидации». Как показал состоявшийся недавно процесс над лидерами «конфедерации независимой Польши», члены этой нелегальной антигосударственной организации тесно сотрудничали с разведслужбами НАТО и в первую очередь с ЦРУ.

Меры, своевременно принятые Государственным Советом ПНР, сорвали черные замыслы империализма. Документы, обнаруженные в штабах профобъединения «Солидарность», неопровержимо доказывают связь антисоциалистических сил с официальным Вашингтоном. В МИД ПНР была проведена специальная пресс-конференция, на которой продемонстрированы фотодокументы и средства

шпионской техники, изобличающие заокеанских эмиссаров. Журналисты увидели на стендах и такие внешне безобидные предметы, как помазок для бритья, обувные щетки и т. п., служившие тайниками для шифров и шпионских инструкций. Однако очередной провал не охладил рвения поборников грязных дел. Центральное разведывательное управление США усиленно продолжает свою подрывную деятельность против народной Польши и других социалистических государств.

Зоной повышенной активности ЦРУ является Ближний Восток. Американские спецслужбы действуют здесь в тесном контакте с израильской разведкой «Моссад» и с британской Интеллиджис сервис, имеющими многолетний опыт провокаций подрывной деятельности в арабском мире.

Позорная израильская акция по уничтожению ливанского и палестинского народов, безжалостные бомбардировки с воздуха городов и сел Ливана — открытый сговор заправил США и Израиля.

Самые высокопоставленные представители американской администрации открыто заявляют, что они и впредь намерены вести необъявленную войну против Демократической Республики Афганистан. Афганскую контрреволюцию организуют, вооружают западные и китайские покровители. На территории Пакистана обучают, снабжают оружием и взрывчаткой банды убийц, засылают их в ДРА для совершения диверсионных и террористических актов.

Газета «Нью-Йорк таймс» сообщала, что центральное разведывательное управление США осуществляет широкую тайную операцию против законного правительства Ирана. Сущность операции состоит в том, чтобы объединить разношерстные эмигрантские группировки с целью привести к власти в Иране такое правительство, которое преданно служило бы интересам Вашингтона. По данным газеты, на операцию ассигнованы многие миллионы долларов. Такие акции, как отмечают зарубежные средства информации, осуществляются по многим каналам, в том числе и с помощью самолетов.

Объектом разносторонних подрывных действий стала в последнее время Ливия. Что только ни предпринималось явно и тайно, чтобы поставить ее на колени. Летом прошлого года военные корабли США вторглись в территориальные воды этой суверенной страны, а базирующиеся на них истребители сбили два ливийских патрульных самолета. Потом была организована шумная возня вокруг мифических «ливийских террористов», якобы проникших в США для убийства руководителей Вашингтонской администрации. Рейган не преминул назвать руководителя ливийской революции полковника Каддафи «самым опасным человеком в мире, смертельным врагом Америки». Когда и эта затея с треском провалилась, Вашингтон применил экономические санкции, а ЦРУ усилило подрывные действия против Ливии.

На любом меридиане Земного шара легко обнаружить грязные следы американских спецслужб. Недавно газета «Восток Глоб» опубликовала следующее сообщение о том, что отряд командос из числа финансируемых ЦРУ лаосских наемников совершил рейд в глубь территории ЛНДР с целью сбора разведывательной информации. Операция спланирована бывшим подполковником «зеленых беретов» Джеймсом Гритцем. Главарь бандитов и шпионов заявил, что военная разведка США после провала ряда операций создала специальную секретную службу для руководства новыми операциями. Сам Гритц на снаряжение отдельных диверсионных групп получил 40 тысяч долларов. Тайные операции американских спецслужб в воздухе и на земле подобно эпидемии распространились ныне по всему миру. Главное отравленное жало их, как свидетельствуют факты, направлено против стран социалистического содружества, против всех, кто борется за мир и прогресс.

Все это обязывает нас повышать бдительность, решительно разоблачать любые происки поборников «плаща и кинжала».

З. ДАВЫДОВ

По страницам зарубежной печати

В НЕБЕ ИСПАНИИ...

ЭТО ПРОИЗОШЛО в небе Испании в ночь на 27 июля 1937 года. «Около 12 часов ночи нам сообщили по телефону, — вспоминает об этом бое генерал М. Н. Якушин, — что авиация мятежников бомбит республиканские войска в районе Эскориала. Серов и я взлетели и взяли курс в сторону фронта. Ночью к линии фронта нам пришлось лететь впервые. По очагам пожаров определили район патрулирования. Серов стал патрулировать на высоте две тысячи метров, а я поднялся на три тысячи. Минут через десять, увидев на встречном курсе бомбардировщик противника, я пропустил его вперед себя, развернул свой «чато» (иурносый) — так звали в Испании советский истребитель И-14 («Чайка») конструкции Н. Н. Поликарпова — на сто восемьдесят градусов и пошел на обложение сзади справа, почти на одной с ним высоте. Зная, что стык правого крыла с фюзеляжем — уязвимое место самолета, я пристроился к бомбардировщику почти вплотную и, уравнивая скорости, открыл огонь. С правой стороны фюзеляжа сразу же вспыхнуло пламя. Почти одновременно открыл огонь по моему истребителю вражеский стрелок, но было уже поздно: загоревшийся самолет противника начал падать...»

ФОТОВИКТОРИНА-82

Ответы на вопросы, помещенные в № 5

1. На снимке — известный русский летчик Л. М. Мацевич с женой. Лев Макарович Мацевич родился 13 (1) января 1877 г. После окончания гимназии учился в Харьковском технологическом институте. За год до защиты диплома стал работать в Севастопольском порту, где подготовил проект торгового парохода.

Заинтересовавшись первыми успехами авиации, Мацевич решил использовать ее в интересах Морского Флота. В марте 1910 г. его командировали во Францию. Он руководит группой офицеров, обучающихся в летных школах, учится летать в школе Фармана, является председателем комиссии по приемке заказанной за границей авиатехники.

По возвращении на родину, Л. М. Мацевич готовит книгу «Воздухоплавание в морской войне», разрабатывает приспособление для спасения летчика при вынужденной посадке на воду. Но выполнить задуманное он не успел. 24 сентября 1910 г., участвуя в состязаниях на Всероссийском празднике воздухоплавания, Мацевич погиб.

На добровольные пожертвования был построен самолет «Народный № 1 им. Л. М. Мацевича», учреждена стипендия имени погибшего авиатора в авиашколе, разыгрывалось несколько спортивных призов его имени. Ныне на родине Льва Макаровича Мацевича установлена мемориальная доска.

2. На снимке — дозаправка самолетов в воздухе.

В нашей стране дозаправка впервые была осуществлена в 1933 г. — самолет Р-5 получил горючее с бомбардировщика ТБ-1 с помощью системы, разработанной инженером А. Запанованным и летчиком И. Белозеровым.

В настоящее время наиболее широко применяются две системы дозаправки самолетов в воздухе — «Конус» и «Телескоп». В первом случае самолеты заправляются с помощью одного или нескольких шлангов, на концах которых находятся воронки. В носовой части или на крыльях заправляемой машины установлены полевые штанги. Когда самолеты сближаются, штанга вводится в воронку, автоматически срабатывают клапаны захвата и насосы за 6—7 минут перекачивают 25 тыс. л горючего. Контакт осуществляется пилотами заправляемого самолета и кормовым оператором танкера.

...«Юнкерс» валился вниз. Огненный крест с длинным оранжево-красным хвостом несся к земле. И вслед за ним спирально снижался «чато». На крыльях и ветровом козырьке истребителя играли огненные блики. Когда до земли осталось менее пятисот метров, Якушин вырвал машину. И тут сразу взметнулся ослепительный столб пламени. Бортовые часы показывали 1 час 45 минут среднеевропейского времени. Михаил Якушин прошел над местом падения «юнкерса» и развернул истребитель к Алькале...

На приеме, устроенном в честь летчиков, премьер-министр Испанской республики Хуан Негрин объявил, что летчики Карло Кастехон и Родриго Матеу (под такими именами находились в Испании Михаил Якушин и Анатолий Серов) за мужество и летное мастерство, проявленное в ночных полетах, награждаются золотыми часами и легковыми машинами.

— Мне-то за что? — удивился Серов. — Сеньор Матеу, — ответил Негрин, — мы надеемся, что это не последний «юнкерс», сбитый ночью советскими летчиками. Мы желаем вам и вашим товарищам новых побед в воздухе.

И Анатолий Серов оправдал надежды премьер-министра. В ночь на 28 июля 1937 года в зоне Мадрида он перехватил и сбил Ю-52.

А через несколько дней в Испанию пришло известие: ЦИК СССР наградил Михаила Якушина и Анатолия Серова орденами Красного Знамени.

А. РУНКИН

В системе «Телескоп» всю работу выполняет оператор заправщика. При помощи специальных, похожих на крылья бабочки, рулей он должен ввести штангу в отверстие заправочного узла другой машины. «Телескоп» позволяет перекачивать топливо в два раза быстрее, чем «Конус». Но с помощью «Конуса» можно одновременно заправлять несколько самолетов.

3. Ил-2 — один из самых массовых самолетов советских ВВС в годы Великой Отечественной войны. Многие тысячи фашистских танков, автомашин, артиллерийских батарей и огневых точек уничтожены советскими летчиками, сражавшимися на «летающих танках» конструкции С. В. Ильюшина. Машины, подобной Ил-2, не имели во время второй мировой войны ни наши союзники, ни противники.

Разработка бронированного штурмовика была начата в коллективе С. В. Ильюшина во второй половине 30-х годов.

В 1939 г. начались испытания двухместного штурмовика БШ-2 (ЦКБ-55) с двигателем АМ-35. В целом конструкция самолета оказалась удачной, но дальность полета и мощность двигателя были недостаточны. Тогда было предложено передать штурмовик в одноместный и увеличить запас топлива.

В этом варианте самолет БШ-2 (ЦКБ-57) с двигателем АМ-38 совершил первый полет 12 октября 1940 г. В серийном производстве с апреля 1941 г. штурмовик стал называться Ил-2. Бронекорпус переменной величины в носовой и средней части фюзеляжа защищал пилота, двигатель, топливный и масляный баки и радиатор. Впервые в мировой практике броня не только выполняла функцию защиты, но и органически вошла в силовую конструкцию самолета.

В конце 1942 г. на фронте появились двухместные Ил-2. В таком виде с небольшими модификациями самолет прошел всю войну. Серийно строились модификации Ил-2М, Ил-2 тип 3, Ил-2 тип 3М, Ил-2Т, Ил-2У. Всего было выпущено 36 163 штурмовика Ил-2.

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ ВТОРОГО ТУРА «Фотовикторины-82». Редакция получила 147 ответов.

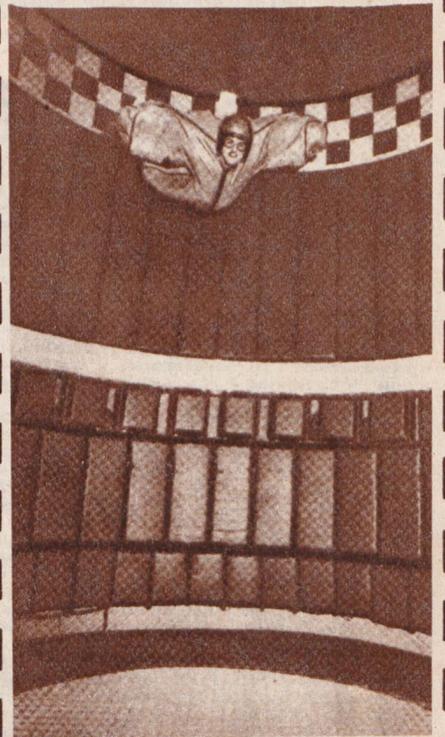
По итогам второго конкурса жюри отмечает участников, приславших наиболее полные и правильные ответы: В. Мухин (Североморск), Н. Соико (Калининград, Московская область), В. Станейко (Рязань), И. Березовский (Ленинград), В. Перминов (Шимановск, Амурская область), Д. Пивцаев (Рязань), Н. Гребенюк (Харьков), А. Титаренко (п. Большой Камень, Приморский край), С. Лукин (Калуга), В. Чурочкин (Куйбышев).



СВОБОДНОЕ ПАДЕНИЕ... В ТРУБЕ

КАК СООБЩАЕТ журнал «Парашиотист», вблизи Монреаля построена аэродинамическая труба для тренировки парашютистов. Она представляет собой стальной цилиндр высотой 10 м, диаметром 6 м. В нижней части расположен винт от самолета ДС-3, обращенный к потоку и приводимый в действие двигателем мощностью в 400 л. с. От вращения винта создается поток воздуха со скоростью 112,63 км/ч. Один спортсмен или несколько, облачившись в надувные большие комбинезоны, могут парить, выполнять развороты, салто, делать какие-либо другие упражнения или... просто получать удовольствие от «искусственного свободного падения». Для страховки существует нижняя и верхняя сетка, а стены и часть пола обиты мягкими материалами.

На снимках: внешний вид аэродинамической трубы и тренировка спортсмена.



СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ



Вам,
любо-
затель-
ные

ВЕРХОМ НА... АЭРОСТАТЕ

В стремлении удивить публику, добиться известности, а известность — это деньги, на Западе все средства хороши. Англичанин Дэрк Дусет решил использовать для этого обычный аэростат. Он поднялся на нем на километровую высоту, пролетел по прямой 15 километров и объявил себя «рекордсменом мира».

Суть этого «рекорда» в том, что Дусет во время полета находился не в гондole аэростата, а... на самом верху наполненной газом оболочки, где до старта приспособил специальную доску со страховочным тросом.

Цель — приобрести известность, хоть и не полностью — газеты уделили полету лишь несколько строк — была достигнута. Для любителей подобных «рекордов» Дусет оставил возможность совершить полеты на боковых поверхностях аэростатов.



КУВАЛДОЙ... ПО ИСТРЕБИТЕЛЮ?

ПРИ ПОПЫТКЕ совершить посадку на палубу авианосца «Констеллейшн» истребитель F-14 упал в океан. Это была 161-я, «не боевая» потеря самолетов и вертолетов США в 1981 году.

В списке машин, разбиившихся в минувшем году, можно увидеть почти все типы самолетов, состоящих на вооружении американской авиации — от новейших истребителей F-15 и F-16 до гигантских дозвуковых стратегических бомбардировщиков B-52 и сверхзвуковых FB-111. Характерно не только большое количество серьезных аварий и катастроф, являющихся следствием форсирования подготовки и боевому применению, но и «география» потерь. Если отметить на карте все места падений самолетов США, то получится цепочка, опоясывающая весь земной шар. Она наглядно показывает глобальные аппетиты американского империализма, готовящегося применить свои вооруженные силы во всех регионах земли.

Среди причин аварий и катастроф, кроме таких «обычных», как столкновения, заводской брак, отказы двигателей и ошибки летчиков, в авиации США отмечены и весьма своеобразные. Специальная комиссия ВВС расследовала 250 «инцидентов» — пятую часть от общего их количества за четыре года — и пришла к выводу: четверть из них вызвана умышленными повреждениями самолетов, самими людьми, которые их обслуживают. Комиссия перечисляет основные мотивы таких поступков: прикрытия собственных упущений, чтобы избежать за это ответственности; месть сослуживцу; создание себе авторитета для продвижения по службе за «обнаружение» дефекта. Журналы «Авиэйн Уик энд Спейс Технолоджи» (№ 7, 1982 г.) и «Флайт Интернейшнл» (№ 1, 1982 г.), сообщая об этих выводах комиссии, не нашли в этом ничего удивительного.

Действительно, в обществе, где человек человеку — волк, всегда находятся люди, которые ради достижения своих целей готовы совершить любое, даже самое тяжкое преступление.

ПЕРЕЛЕТ БЕРЛИН — ПЕТЕРБУРГ

...1912 ГОД. Газета «Петербургский листок» с восторгом сообщила: «Воздушный путь Берлин—Петербург открыт! Обе столицы соединил смелый летчик В. М. Абрамович, который вчера, 24 июля, блестяще закончил перелет».

— Я вылетел из Берлина первого июля, — рассказывал корреспондентам петербургских газет Всеволод Михайлович, — и был в пути 23 дня. Полеты совершал по утрам на высоте 1200 метров и по вечерам — на 1000 метров со средней скоростью 90 верст в час. Все расстояние в 1500 верст пролетел за 17 летних часов.

Вот как проходил перелет. Через полтора часа после старта из-за ветра и сильного холода авиатор вынужден был совершить посадку, пролетев всего 50 верст от Берлина. Всего же в первый день перелета авиатор и его пассажир Гакштеккер (архитектор по профессии и аэронавт-пилот по призванию) проделали 175 км. В моторе самолета сломались два цилиндра.

На следующий день аппарат был готов к продолжению перелета. Абрамович незамедлительно поднялся в воздух, но вскоре пришлось приземлиться, так как солнечный свет сильно слепил глаза. В очередном полете по курсу началась гроза, аэроплан сильно закачало, а затем бросило метров на двести вниз. Продолжать полет стало опасно, приземлились на небольшой полянке. Потом снова полет чередовался с вынужденными посадками и поломками различных частей аппарата.

Чем дальше от Берлина, тем сложнее было заменять вышедшие из строя части, приходилось ждать, пока их доставят на автомобиле. 12 июля, в начале девятого вечера, под крылом аэроплана проплыли кварталы Риги. Здесь авиатора поджидали очередные неприятности. Вот как об этом вспоминал Абрамович: «Вследствие порядочной качки аппарата и невозможности в случае необходимости быстро выбрать при наступившей темноте место для спуска, пришлось опуститься на небольшой полянке, окруженной густым лесом, не долетев пяти верст до запланированного места спуска». Разведав дорожку, летчик сделал попытку взлететь, но это не удалось из-за ограниченных размеров полянки. Пришлось высадить пассажира и взлететь одному.

На следующий день перелет пропался. Впереди был Псков. «Погода благоприятствовала, дул попутный ветер. — рассказывал Абрамович, — и мы летели со скоростью 135 верст в час. Все шло как нельзя лучше». Внезапно раздался сильный треск и мотор замолк. После спуска выяснилось — сломался коленчатый вал мотора.

18 июля из Берлина на автомобиле был доставлен новый мотор. «К 11 часам аппарат был готов к полету, и мы немедленно тронулись в дальний путь». Через некоторое время на горизонте показался Псков. При спуске, опасаясь наскочить на многочисленную толпу встречающих, авиатор круто повернул аппарат в сторону и сломал крыло. В Берлин срочно полетела телеграмма о присылке нового крыла...



● Авиатор В. М. Абрамович на Комендантском аэродроме после перелета. (Июль 1912 г.)

Радушно встречали героя перелета военные летчики на Гатчинском аэродроме. С нетерпением ожидала отважного авиатора столица. На Комендантском аэродроме собралась огромная толпа. В 6 часов вечера Абрамович поднялся с Гатчинского аэродрома «с твердым намерением долететь до Петербурга без спуска». Но «пролетая вдоль взморья, — рассказывала газета «Кронштадтский вестник», — летчик заметил неисправность мотора. Пришлось опуститься на небольшой отдели и заняться его ремонтом».

И вот, наконец, встречающие увидели, как со стороны залива быстро приближается аэроплан. Через несколько минут он появился над аэродромом и, описав круг над ним, совершил спуск. «Аппарат надо строить не для побития рекордов, — заявил авиатор окружившим его журналистам, — а для того, чтобы они принесли жизненную пользу, и только тогда авиация займет подобающее ей место».

Перелет имел большое значение в жизни русской авиации. Несмотря на несовершенство аппарата и постоянную в связи с этим опасность полета, по тому времени он был выполнен блестяще!

Отмечая конструкторскую деятельность одного из пионеров русской авиации, В. В. Шавров писал в своей «Истории конструкций самолетов в СССР», что «Всеволод Михайлович Абрамович, несмотря на свою недолгую жизнь, оставил о себе память как о выдающемся летчике-новаторе и изобретателе. На перделанном им «Райте» Абрамович производил полеты, изумлявшие его современников. Овладев до тонкости искусством пилотирования на этом аппарате, он удивлял зрителя «захватывающими дух выражениями» почти у самой земли». Абрамович поставил мировой рекорд продолжительности полета с четырьмя пассажирами и рекорд высоты с пассажиром.

Имя В. М. Абрамовича осталось в истории русской авиации наряду с именами известных пионеров летного дела в России, прославивших Родину на заре авиации.

В. КОРОЛЬ

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

ФРАНЦУЗСКИМ ЛЕТИКАМ ПОСВЯЩАЕТСЯ...

ЮНЫХ следопытов из средней школы № 9 г. Борисова заинтересовала судьба французского летчика Жака Гастона, погибшего в годы Великой Отечественной войны и похороненного недалеко от Борисова. Ребята собрали интересные документы, книги, фотографии. Из Парижа мать Жака Гастона прислала белорусским школьникам мундир сына. Она

благодарила ребят за внимание к памяти ее сына.

Ныне в школе создан музей авиационного полка «Нормандия—Неман», в составе которого воевал Жак Гастон.

Здесь бывает много посетителей. Приезжал в Борисов гость из Франции — Гастон де Сан-Марсо, летчик полка «Нормандия—Неман».

Теперь школьники собираются расширить экспозицию музея, рассказав в ней подробнее о дивизии, в состав которой входил полк «Нормандия—Неман».

Е. САДОВСКИЙ

Белорусская ССР

- 44-й чемпионат СССР по планерному спорту.
- Призы журнала «Крылья Родины» — Л. Ключевой и О. Пасечнику.
- Пройдено подоблачными дорогами 57969 километров.



СПОР ПОД ОБЛАКАМИ

Фото Б. ВАСИНОЙ, А. СЕРГЕЕВА, Е. ШВАРЦА



● Абсолютная чемпионка СССР Л. Ключева (Кишинев) с сыном.

● Командир звена Центрального планерного аэроклуба ДОСААФ В. Черняев готовится к буксировке планеров.



● Участники 44-го чемпионата СССР по планерному спорту (слева направо): абсолютный чемпион СССР А. Рукас (Каунас), С. Тимкова (Гомель), Н. Рятупова (Таллин), тренер В. Загайнов (Орел), чемпион страны по упражнению В. Извеков (Орел), чемпион СССР по упражнению, серебряный призер в сумме многоборья О. Пасечник (Москва), серебряный призер по упражнению М. Герасимов (Москва).

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», 1982.

Н. Новин. Плодотворное со- трудничество	1
Л. Батехин. Часовые неба От- чины	1
В. Виткявичюс. Юности крылья даны	4
Советская Литва	6
А. Иванов. Так сдают позиции	6
С. Приалгауснас. У каунасских дельтапланеристов	7
Ленин и авиация	8
Советская Молдавия.	10
Я. Дегтярев. Небо у них одно	10
Е. Грязнов. Сполохи над аэро- дромом	12
Д. Ильенко. Подвиг служит примером	14
А. Марнов. Брянские многобор- цы	15
Б. Неринга. Спор под облаками	17
Авиационные старты-82	18
А. Мальков. И вновь одни слова	19
А. Косс. Шаги самолетного спорта	20
Продовольственная программа— дело всенародное	22
Б. Орлов. Над полем колхоз- ным	23
М. Лебединский. В строю.	24
А. Пономарев. Столетие отече- ственного самолетостроения	26
Авиационно-спортивный кален- дарь	27
И. Тюнин. Специализированные спортивные снаряды	28
Ю. Петров. Соосная модель вер- толета	28
«Крылья Родины» советуются	30
А. Евтехов. Как увеличить про- должительность, дальность и скорость полета	30
З. Давыдов. Кто организует авиационные катастрофы?	32
Фотовикторина-82	33

На 1-й стр. обл. — фото
Ю. ПЕТШАКОВСКОГО и А. РЯБ-
КО. Вертолет Ми-2 над вино-
градниками Молдавии. — Фото
В. ГОРЛОВА. Юные планеристы
из Паневежиса. Слева — инст-
руктор мастер спорта Б. Ша-
кенас. — Фото Б. ВАСИНОЙ.

Главный редактор
Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН,
Ю. С. ВАСЮТИН, Н. Н. ГУСЬКОВ,
А. П. КОЛЯДИН, Ю. А. КОМИЦЫН,
М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответствен-
ный секретарь), А. Ф. МАЛЬКОВ,
И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ,
А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМЕРНОВ,
П. С. СТАРОСТИН, Ю. Н. УТКИН,
Ю. Л. ФОТИНОВ, М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязан-
ская ул., д. 26. Телефоны: 267-65-45,
261-66-08, 261-68-35, 261-73-07,
261-68-90

Сдано в производство 22.06.82 г.
Подписано в печать 14.07.82 г.
60×90%, 5 п. л. Г-51362.
Тираж 55 000. Зак. 1814.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

Из истории советского планеризма

ОСЕНЬЮ 1983 года исполнится 60 лет советскому планеризму. Его история началась с Первых всесоюзных планерных состязаний в Контелебе (ныне — Планерское) в Крыму. К этой дате Министерство связи СССР выпускает большую серию почтовых марок. Первые пять марок серии (см. 4-ю стр. обл.) выйдут в этом году, остальные пять — в следующем. Интересно отметить, что изображенные планера на советских почтовых марках впервые появились еще в 1938 году, но специальных серий, посвященных планеризму, до сих пор не было.

С планеров начинали свой путь в авиации многие конструкторы и ученые, получившие впоследствии мировую известность: С. Ильюшин, О. Антонов, А. Яковлев, С. Королев, С. Люшин, Б. Черановский, В. Болховитинов...

В Первых всесоюзных планерных состязаниях в Контелебе участвовали всего 9 планеров, в их числе построенный молодым слушателем Военно-воздушной академии Сергеем Ильюшиным ВВА-3 «Мастяжарт» (марка 4 н.). Название было дано планеру по месту его строительства — в московских мастерских тяжелой артиллерии. Планер — цельнодеревянной конструкции, пилот сидел под крылом, посадка и взлет производились на колеса. За выполнение оригинальной конструкции текстов состязаний премировал автора «Мастяжарта». С этого аппарата, построенного на общественных началах, началась блестящая конструкторская биография С. В. Ильюшина.

На второй марке (6 н.) изображен планер СК-3 «Красная звезда», причем в полете вниз головой. Цельнодеревянный, он спроектирован и построен Сергеем Королевым в рекордно короткий срок — за 47 дней — и назван в честь газеты «Красная звезда». При весе в 250 кг нагрузка на крыло у СК-3 составляла 22,5 кг/м². Испытания «Красной звезды» проводил сам конструктор, получивший к этому времени свидетельство пилота. С. П. Королев, будущий выдающийся конструктор ракетно-космической техники, первые планеры строил по заданию Осоавиахима.

Когда на VII планерном слете было решено испытать один из планеров на высший пилотаж, выбрали СК-3 как наиболее надежный. «28 октября 1930 года на южном старте горы Клементьева, — вспоминал Королев, — при ветре от 12 до 15

метров в секунду пилот-паритель тов. Степанченко совершил свой исключительный по смелости и красоте полет, исполнив на «Красной звезде» три «мертвые петли». Вот почему планер «Красная звезда» на марке изображен в перевернутом положении. Конструкцию СК-3 Королев принял за основу при создании первого отечественного ракетоплана СК-9 (РП-318-1), построенного в 1935 году.

В начале 30-х годов исследования различного рода велись на специально построенных экспериментальных планерах, таких как «летающие крылья» и «параболы» Б. И. Черановского и бесхвостые ЦАГИ-1 и ЦАГИ-2 В. Н. Беляева. На третьей марке (10 н.) — экспериментальный планер ЦАГИ-2: двухкильевая бесхвостка с обратной стреловидностью крыла. На нем была выполнена большая серия программных испытаний, результаты их в конце 30-х годов В. Н. Беляев использовал при разработке двухмоторного бесхвостого бомбардировщика ДБ-ЛК.

Для обучения курсантов-планеристов парящим полетам требовался двухместный учебно-тренировочный планер. Одним из наиболее удачных являлся вышедший в серию двухместный паритель «Стахановец», созданный конструктором В. И. Емельяновым в 1939 году. На базе этого планера был построен экспериментальный паритель с серповидным крылом «Стахановец» — на марке (20 н.).

С 1930 по 1941 год в нашей стране было построено более ста планеров оригинальной конструкции, установлено 13 рекордов из 18, зафиксированных в таблице ФАИ.

Великая Отечественная война помешала дальнейшему развитию спортивного планеризма. Понадобились большие десантные планеры. Строительство их было поручено конструкторам, имевшим большой опыт в этой области.

В первые же дни войны планерный завод, где главным конструктором работал В. К. Грибовский, получил срочное задание — построить десантный планер на 11 человек. Через два месяца его опытный экземпляр Гр-29 (Г-11) был построен. Он изображен на пятой марке новой серии (32 н.).

Л. ЭГЕНБУРГ,
инженер

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

«БОЕМ ЖИВЕТ ИСТРЕБИТЕЛЬ»

В многочисленных письмах, которые получает от молодежи дважды Герой Советского Союза Н. М. Скоморохов, нередко звучат вопросы: где истоки мужества? как стать мужественным человеком? с чего начинать воспитание себя?

Как ответ на эти непростые вопросы родилась документальная повесть заслуженного летчика СССР маршала авиации Н. М. Скоморохова «Боем живет истребитель»*. В ней Николай Михайлович вспоминает свою жизнь, фронтовые годы, боевых друзей, как учился летному мастерству, какой ценой доставались им победы...

Родители автора — потомственные волгари, рыбаки. В Астрахани Николай закончил ФЗО, работал слесарем, потом токарем на заводе имени III Интернационала. Учился в семилетке, затем в библиотечном техникуме.

«Но настоящая моя жизнь, — пишет автор, — началась лишь после поступления в Астраханский аэроклуб». Навсегда запомнились первые полеты и первый инструктор — летчик Лев Иванов.

После аэроклуба Скоморохов был направлен для продолжения учебы в авиационную школу, где готовили летчиков-истребителей. В напряженной учебе пролетели год и три месяца.

* Скоморохов Н. М. Боем живет истребитель. М., Воениздат. 1981. 284 с.

...Скоморохов сражался в небе Кубани и Курска, Донбасса, у берегов Черного моря, над Бухарестом и Белградом, а закончил свой боевой путь над Будапештом. Он совершил 143 воздушных боя, сбил 46 вражеских самолетов; лично 8 — в группе.

Рассказывая о своих друзьях, о жестве и героизме советских летчиков, герой-авиатор отвечает на вопрос о том, как воспитать в себе мужество. Воспитание его, считает автор, начинается с обостренной любви к Родине, ответственности перед народом и партией. Законы мужества — особые. Они не терпят полуправды, полуотдачи, им нужно от человека все: любовь к Родине, верность идеям партии, знания, умение, воля, решительность, готовность к самопожертвованию.

Б. НЕПОМНЯЩИЙ

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Учитывая запросы читателей, редакция журнала «Крылья Родины» сообщает, что подписка на журнал проводится без ограничений на протяжении всего года.

Подписка принимается по месту работы общественными распространителями печати, в агентствах «Союзпечати» и отделениях связи.



БРЯНСКИЕ МНОГОБОРЦЫ

СМЕЛОСТЬ, СИЛА, ЛОВКОСТЬ, МЕТКОСТЬ — КАЧЕСТВА, НЕОБХОДИМЫЕ КАЖДОМУ ЮНОШЕ И ДЕВУШКЕ, ИХ РАЗВИВАЕТ ПАРАШЮТНОЕ МНОГОБОРЬЕ. ЭТОТ МОЛОДОЙ ВИД СПОРТА СТАЛ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ СРЕДИ МОЛОДЕЖИ БРЯНСКА [см. стр. 15].

*За массовость
спорта*

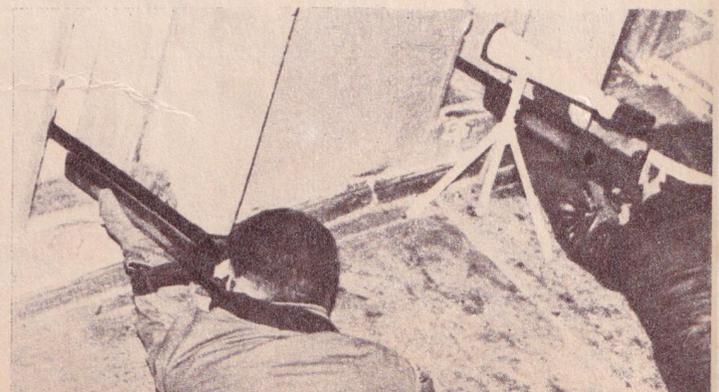
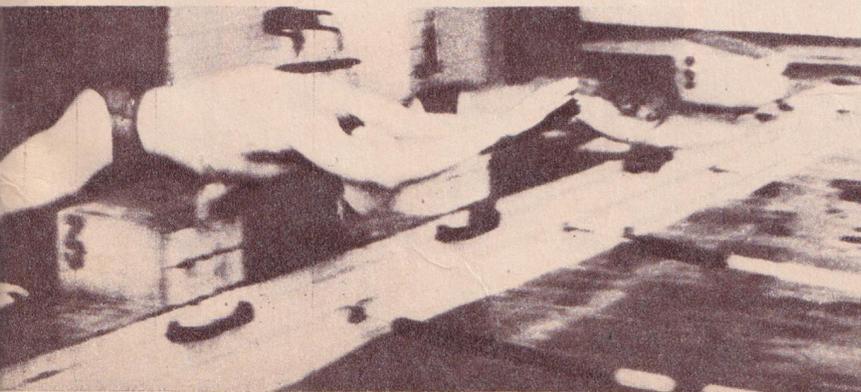
● Есть «ноль»! Приземлился токарь Е. Прокошин.

● На трассе трехкилометрового кросса наладчик И. Семенчук.

● Старт.

● На огневом рубеже — учащийся ПТУ Ю. Нехаев и старший инструктор-парашютист клуба Ю. Лысак.

Фото А. ЛЕБЕДЕНКО





ИЗ ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО ПЛАНЕРИЗМА



Роль пионеров



Цена 40 коп.

Индекс 70450