

1979 год — Международный год ребенка



Олег Хацкевич 1-го сентября впервые сел за школьную парту. Этот серьезный шаг в своей жизни юный авиамоделист отметил важным событием: выступая на соревнованиях, он выполнил норму третьего юношеского разряда.

[Читайте на стр. 18—19].

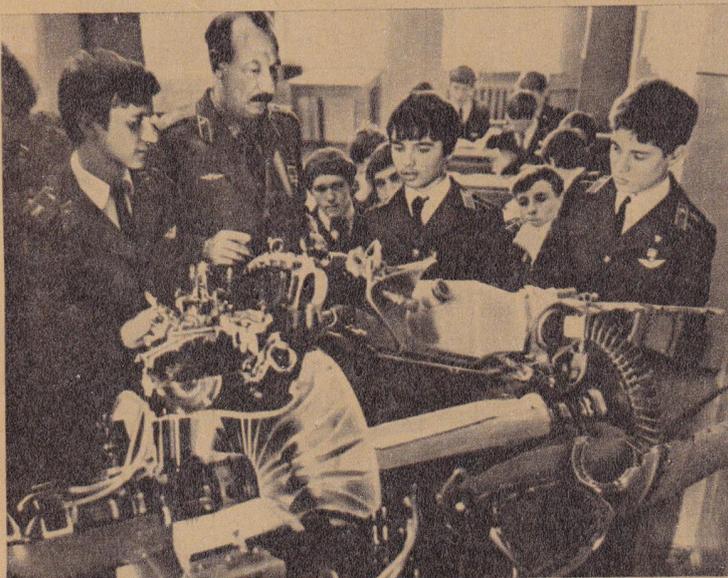
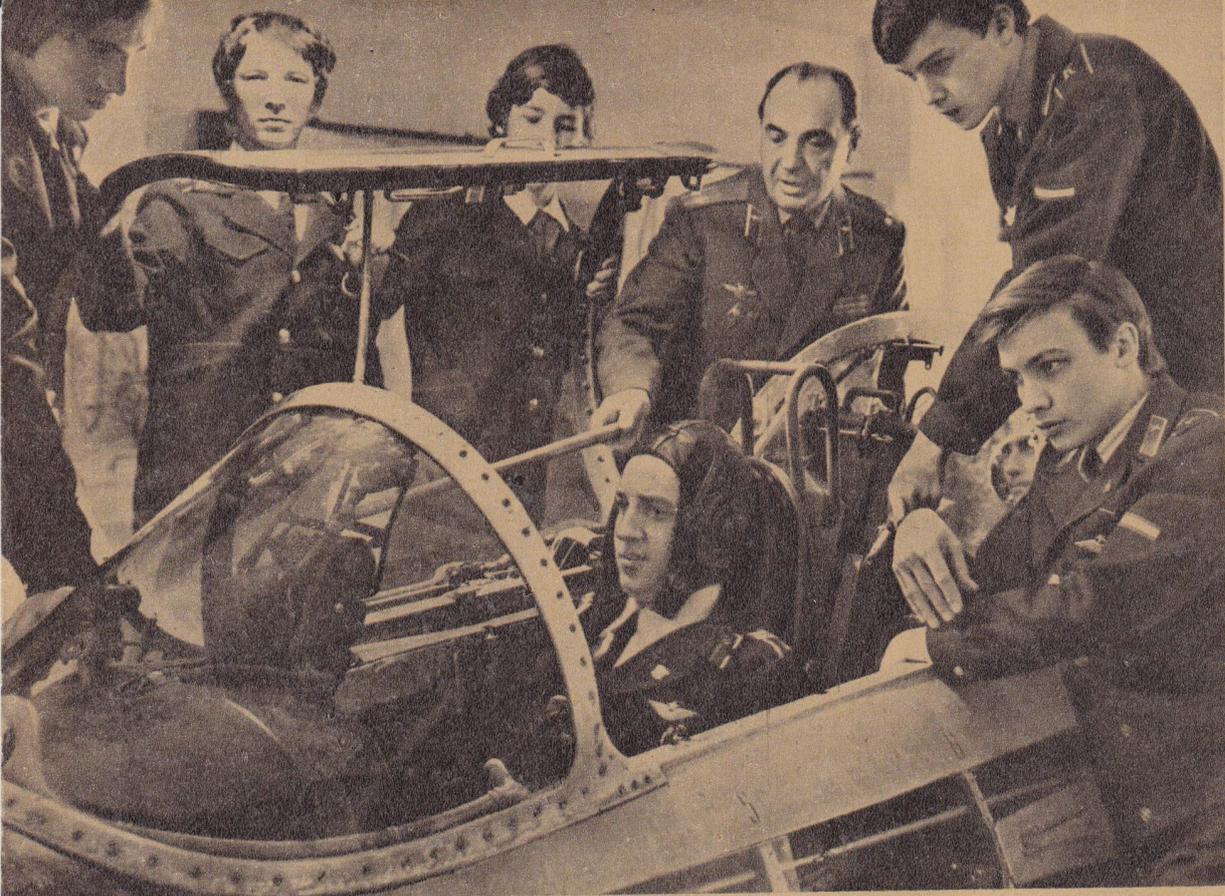
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

•• СЕНТЯБРЬ ••

9

•• 1979 ••



Эти снимки сделаны в Куйбышевской городской школе юных летчиков-космонавтов. Больше двухсот старшеклассников ежегодно занимаются здесь. Опытные преподаватели знакомят ребят с профессиями пилота, штурмана, радиста, метеоролога, авиационного врача и другими, помогают юным определить свои способности, найти призвание.

Занятия по двигателям летательных аппаратов ведет полковник запаса И. Леонов.

В самолетном классе. С основами техники пилотирования знакомит юных летчиков подполковник запаса М. Басаргин.

Идет психологический практикум — решение задач в условиях ограниченного времени.

Фото В. СМЕТАНИНА



ЗДРАВ

Сентябрь по доброй традиции является месяцем особенным: юность страны в первый месяц золотой осени отправляется в поход за знаниями, садится за школьные парты, занимает места в лекционных залах институтов и техникумов, встает к станкам учебных мастерских производственно-технических училищ, чтобы вооружить себя прочными знаниями современных наук, расти идейно, совершенствоваться в духе активного строителя коммунистического общества. В нынешнем году сентябрь дважды особенный — 1979 год объявлен и проводится как Международный год ребенка, как год исключительного внимания и заботы к тем, кому суждено на планете Земля жить и работать в грядущем веке.

В наступившем учебном году нашим школам, техникумам, училищам, институтам предстоит решать задачи совершенствования обучения и воспитания молодого поколения, выдвинутые XXV съездом КПСС, а также недавним Постановлением ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». В постановлении четко сформулирована задача — «добиваться органического единства учебного и воспитательного процессов, формирования у учащихся и студентов научного мировоззрения, высоких морально-политических качеств, трудолюбия. Прививать учащейся молодежи интерес и политическим знаниям, всемерно развивать их общественную активность. Принять меры для дальнейшего развития внешкольной работы, технического и художественного творчества, физкультуры и спорта».

Многогранный процесс вооружения юной смены прочными знаниями и твердыми коммунистическими убеждениями способствует выработке у молодежи активной жизненной позиции как гражданина Страны Советов. Мы с гордостью говорим о том, что в нашей стране учится каждый третий гражданин. За этой внушительной цифрой — огромные социальные завоевания нашего строя, закрепленные в Конституции СССР. В условиях всеобщего обязательного среднего образования особую значимость приобрело развитие всего комплекса различных форм обучения и воспитания. Как указывает товарищ Л. И. Брежнев, «Коммунистическое воспитание предполагает постоянное совершенствование системы народного образования и профессиональной подготовки. Это особенно важно сейчас, в условиях научно-технической революции. Она придает иной, чем прежде, характер труду, а стало быть, и подготовке человека к труду».

Большая и ответственная задача по воспитанию молодежи возложена Коммунистической партией на дважды орденоносное оборонное Общество. Главная задача организаций ДОСААФ — активное содействие укреплению обороноспособности страны и подготовке трудящихся, особенно молодежи, к защите социалистического Отечества. Многие в этом отношении делается. Комитеты ДОСААФ, учебные и первичные организации, выполняя указания XXV съезда КПСС о комплексном подходе к постановке всего дела воспитания, добиваются, чтобы военно-патриотическая работа проводилась на высоком идейно-политическом уровне, способствовала формированию у советских людей и особенно у молодежи активной жизненной позиции, готовности и умения строить и защищать коммунизм.



СТВУЙ, ШКОЛА!

Немало интересных мероприятий для юных патриотов Отчизны было проведено за минувшие летние месяцы. Совместно с профсоюзами, комсомолом и другими общественными организациями и ведомствами комитеты ДОСААФ республик, краев, областей, районов и городов многое сделали в проведении Всесоюзного похода молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, месячника и недель оборонно-массовой работы, военно-спортивных игр «Зарница» и «Орленок». Финал игры «Зарница», прошедший в этом году в Туле, явился ярким праздником юных патриотов, демонстрацией их любви к Родине и готовности защищать великие завоевания советского народа.

Заслуживает всяческого одобрения деятельность организаций и комитетов оборонного Общества по созданию и оказанию помощи в работе клубов и школ юных летчиков, космонавтов, кружков и секций авиамodelистов, парашютистов. Юность хочет знать о героическом прошлом ветеранов минувшей войны, об истории частей и соединений, участвовавших в разгроме гитлеровских захватчиков на территории родного края или района, и в этом отношении активисты оборонного Общества — добрые наставники, лекторы, следопыты, идущие вместе с молодежью дорогами поиска под девизом «Никто не забыт, ничто не забыто!»

Да, весом вклад оборонного Общества в общее дело военно-патриотического воспитания подрастающего поколения. И тем не менее, приходится признавать, что многое еще не сделано, многое предстоит осуществить, чтобы с честью выполнить свящую обязанность перед молодежью. В решениях VIII съезда ДОСААФ СССР было записано, что в ряде организаций еще не достигнута высокая действенность военно-патриотической работы, не полностью учитываются возросшие требования в области подготовки молодежи к военной службе, не проявляется необходимая забота о вовлечении молодежи в занятия военно-техническими видами спорта.

В решениях VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ говорится о том, чтобы комитеты оборонного Общества всемерно улучшили учебно-методическое руководство начальной военной подготовкой призывников на учебных пунктах, оказывали помощь общеобразовательным школам и учебным заведениям в проведении начального военного обучения молодежи. «Шире вовлекать молодежь, и прежде всего школьников, учащихся профессионально-технических училищ, студентов к работе в технических кружках, лабораториях и клубах, систематически проводить смотры, конкурсы и выставки технического творчества досоафовцев» — таково одно из требований резолюции съезда. К сожалению, несмотря на то, что после съезда прошло более двух лет, в ряде организаций заметного сдвига в решении этой задачи не наблюдается.

Работники комитетов ДОСААФ, активисты оборонного Общества еще мало бывают в общеобразовательных школах, техникумах, производственно-технических училищах, в институтах, не удовлетворяют запросов юношей и девушек в их стремлениях овладеть знаниями и навыками, необходимыми, к примеру, авиамodelисту, планеристу, парашютисту, дельта-планеристу. В свою очередь первичные организации ДОСААФ, действующие в общеобразовательных школах, высших и сред-

них специальных учебных заведениях, училищах профтехобразования, еще недостаточно глубоко работают во всей системе обучения и воспитания будущих строителей коммунизма, умелых и мужественных защитников Родины.

Опыт лучших организаций по военно-патриотическому воспитанию молодежи и развитию военно-технических видов спорта у нас имеется. Вот один из городов Украины — Белая Церковь. Почти в каждой общеобразовательной школе здесь создан авиамodelный кружок, и ребята увлеченно занимаются этим видом авиационного спорта. Больше двадцати лет успешно работает юношеская планерно-парашютная школа при спортивно-техническом клубе Жовтневского района ДОСААФ Киева. В школе ежегодно обучается более 150 школьников, и она зарекомендовала себя с самой положительной стороны. Успешно работают клубы юных космонавтов и летчиков в Москве, Оренбурге, Куйбышеве и ряде других городов. Добрую славу завоевали ребята из авиамodelного кружка, работающего в районном центре Семилуки при Доме пионеров. Команда семилукских пионеров-авиамodelистов заняла первое место на областных соревнованиях в Воронеже.

Подобных примеров много. Но их должно стать десятикрат больше.

Учебный год взял старт. В школах, техникумах, институтах, профтехучилищах идет великий процесс обучения и воспитания будущих строителей коммунизма. Комитеты, первичные организации оборонного Общества обязаны внести свой весомый вклад в это благородное, общегосударственного значения дело.

В добрый путь, новый учебный год, в Международный год ребенка!

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 9
(348)
1979

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

Издается с 1950 года

© «Крылья Родины», 1979.

Чемпион Спартакиады РСФСР по таймерным моделям Ю. Абламский (Волгоградская область).



Чемпион Спартакиады РСФСР по моделям-копиям самолетов Ю. Крылов (Ярославская область).



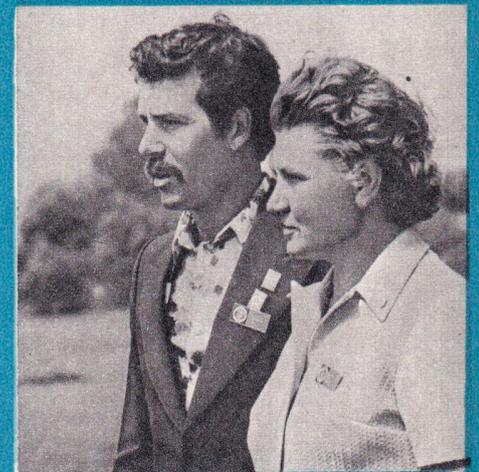
Чемпион Спартакиады Москвы по моделям-копиям самолетов В. Мальцев.



Чемпионы Спартакиады Москвы гоищики Ю. Смирнов и В. Смоляков.



Чемпион Спартакиады РСФСР в гонках по 220-километровому треугольному маршруту планерист А. Соколов (Краснодарский край).



Абсолютные чемпионы Спартакиады РСФСР планеристы Л. Васюнов (Орджоникидзе) и В. Кузнецова (Орел).

Серебряный призер Спартакиады РСФСР П. Засянов (Татария) готовит модель к запуску.



Призер Спартакиады РСФСР авиамоделист-радиот В. Архиповский из Подмосквья (справа) и тренер А. Щеглов.



СПАРТАКИАДА НАЗЫВАЕТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Фото: С. АНТОНЮКА, А. КОВАЛЯ, А. ЛОВОВА, В. РУБАНА, В. ТИМОФЕЕВА

Важное место в многогранной деятельности Коммунистической партии занимают вопросы идейного воспитания советских людей, проблемы формирования нового человека — активно строителя коммунизма.

Воспитание трудящихся — это главный фронт борьбы за коммунизм. В прямой зависимости от его результатов находится экономическое, социально-политическое и культурное развитие, укрепление оборонного потенциала страны и ее Вооруженных Сил.

Сила социализма, как известно, в сознательности масс, в их заинтересованном творческом подходе к решению задач коммунистического строительства, к воплощению в практические дела планов партии, государственных заданий. В развитом социалистическом обществе, которое XXV съезд КПСС определил как постепенное перерастание в коммунистическое, роль сознательного отношения к осуществлению коммунистических идеалов, своих гражданских обязанностей возрастает неизмеримо.

Успешное решение задач, поставленных XXV съездом партии, предъявляет к каждому советскому человеку все более высокие требования и как к работнику, и как к личности вообще, к его общеобразовательной и профессиональной подготовке, к политической культу-

ре. В результате неуклонного развития советской экономики постоянно повышается уровень образования и культуры народа. Показательно, что в настоящее время 82 процента военнслужащих имеют высшее и среднее образование. Накануне Великой Отечественной войны этот показатель был равен только 12 процентам.

Необходимость усиления идеологической работы вызывается и обострением идеологической борьбы между миром социализма и миром капитализма. Империализм и его идеологи прибегают ко все более изощренным методам, стремятся извратить идеалы марксизма-ленинизма, опорочить достижения стран социализма, приукрасить прогнивший строй капитализма.

Советский человек воспитывается в духе высоких коммунистических идеалов, беспредельной преданности своей прекрасной и великой социалистической Родине.

Наш народ — народ-патриот и интернационалист. «Утверждение в сознании трудящихся, прежде всего молодого поколения, идей советского патриотизма и социалистического интернационализма, — говорит тов. Л. И. Брежнев, — гордости за Страну Советов, за нашу Родину, готовности встать на защиту завоеваний социализма было и остается

чески проводятся месячники и недели оборонно-массовой работы, лекции и доклады, Ленинские чтения. Содержательно прошли в последнее время читательские конференции по книгам товарища Л. И. Брежнева «Малая земля», «Возрождение», «Целина», научно-практические конференции по книге «На страже мира и социализма».

Юноши и девушки, занимающиеся в авиационно-спортивных клубах, — частые гости воинов-авиаторов и десантников. Здесь они знакомятся с укладом жизни частей и подразделений, с опытом службы отличников боевой и политической подготовки.

Большое значение имеет воспитание на героических, революционных, боевых и трудовых традициях советского народа. Познавая их, молодые люди проникаются стремлением как можно лучше учиться и работать, изучать военное дело, закаляться и крепнуть в занятиях спортом.

Уместно в этой связи привести слова абсолютной чемпионки мира по самолётному спорту заслуженного мастера спорта Лидии Леоновой, сказанные ею с трибуны VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ: «Нам... нельзя летать плохо. Ведь у нас такие замечательные традиции. Нам есть у кого учиться. С аэродромов Общества взлетали Чкалов и Байдуков, Покрышкин и Кожедуб, Гризодубова и Чечнева, Гагарин и Терешкова». А теперь уже и с самой Леоновой и других нынешних лидеров советского авиационного, других видов военно-технического спорта молодежь берет пример беззаветного служения Отчизне.

Традиции — это и положительный опыт, и люди, его творившие и творящие. Хорошо поставлена работа по обобщению и пропаганде передового опыта военно-патриотического и интернационального воспитания в организациях оборонного Общества Волгограда, Рязани, Сум, Минска, Ленинграда, Куйбышева, в 1-м Московском аэроклубе, в Тульской оборонной организации и других.

В Махачкалинском авиаспортивном клубе, например, имеется хорошо, со вкусом оформленный стенд, посвященный мастеру парашютного спорта Наби Аминтаеву. Клуб носит его имя. Молодые ребята, приходя в учебные классы, начинают знакомство с аэроклубом с биографии отважного парашютиста. Здесь же стенд с показателями лучших спортсменов, передовиков социалистического соревнования. В стенной газете статьи самих спортсменов — отличников учебы с рассказом о том, как они добиваются успехов в овладении авиационными видами спорта.

Активно служит делу военно-патриотического воспитания юношей и девушек участие оборонного Общества в проведении Всесоюзного похода по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа и его Вооруженных Сил, Всесоюзных военно-спортивных игр «Зарница» и «Орленок», в организации вахты Памяти.

В то же время в пропагандистской работе организаций ДОСААФ имеются и серьезные недостатки. Ее качеству не всегда отвечает образовательному и культурному уровню людей, их запросам, недостаточно учитывается динамичность социально-экономических процессов и духовной жизни современного советского общества.

РАСТИТЬ ПАТРИОТОВ

ре и нравственному сознанию. В основе коммунистической идейности лежит научное, марксистско-ленинское мировоззрение. Поэтому партия с такой остротой и принципиальностью ставит всегда вопрос о его формировании у советских людей, о необходимости повышения эффективности и качества идеологической работы, комплексного подхода к постановке дела воспитания с учетом особенностей различных групп трудящихся.

★★★

Новым проявлением заботы партии об идейном росте советского человека явилось Постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». Документ большого исторического значения встречен советскими людьми с глубоким пониманием и горячим одобрением. Члены многомиллионного оборонного Общества, как и весь наш народ, видят в нем боевую программу действий. Безмерно велико значение комплексного подхода в воспитании трудящихся в духе высокой идейности и преданности своему социалистическому Отечеству, делу коммунизма.

Возрастание роли и значения идеологической работы определяется качественными изменениями состава населе-

одной из важнейших задач партии».

Если говорить об оборонном Обществе, и прежде всего, применительно к такой важнейшей области деятельности, какой является выполнение основной его задачи по активному содействию укреплению обороноспособности страны и подготовке трудящихся к защите Родины, то следует подчеркнуть: значение идеологической работы в современных условиях постоянно возрастает, и в связи с тем, что неизмеримо усложнилось военное дело, еще более повысилась социально-политическая ответственность воинов, выросли требования к уровню их боевого мастерства, морально-политической и психологической подготовке.

Положения и выводы, указания и рекомендации, содержащиеся в Постановлении ЦК КПСС, полностью относятся к деятельности ДОСААФ. Они определяют основные направления дальнейшего совершенствования военно-патриотического воспитания членов оборонного Общества, подготовки юношей к военной службе, обучения кадров технических профессий для народного хозяйства, повышения массовости военно-технических видов спорта, спортивного мастерства, улучшения воспитательной работы среди спортсменов.

В оборонном Обществе много делается для дальнейшего совершенствования военно-патриотической пропаганды, политико-воспитательной работы в первичных и учебных организациях. Системати-

Надо признать, что в ряде случаев лекции, политические занятия и информации в школах, аэроклубах не удовлетворяют слушателей, не соответствуют их развитию, осведомленности, интересам. Слабо еще многие комитеты, учебные организации связаны с обществом «Знание», военно-шефскими комиссиями, не привлекают к выступлениям перед молодежью квалифицированных лекторов, представителей творческой интеллигенции. К сожалению, нередки факты, когда молодые люди, обучающиеся в аэроклубах, авиационно-спортивных клубах, не знают их истории, своих предшественников — Героев Советского Союза, чемпионов, рекордсменов.

Беседа в одном из аэроклубов показала, что молодые летчики ничего не знают о своем предшественнике, учившемся здесь до войны, ставшем дважды Героем Советского Союза, возглавлявшем этот аэроклуб в послевоенные годы. Значит воспитанием в аэроклубе на традициях фронтовиков занимаются слабо...

По-прежнему лишь незначительная часть руководящих работников комитетов, учебных организаций ДОСААФ принимает личное участие в военно-патриотической пропаганде, выступает в организациях ДОСААФ с лекциями и докладами о заветах В. И. Ленина, требованиях КПСС по защите социалистического Отечества, героических традициях советского народа и его Вооруженных Сил, истории и сегодняшней патриотической деятельности оборонного Общества.

Постановление ЦК партии обязывает каждого коммуниста, где бы он ни трудился, выступать пропагандистом и проводником идей ленинской партии, отдавать этому исключительно важному делу все свои знания, всю силу души. Личное участие коммуниста, тем более руководителя, в идейно-политическом воспитании трудящихся, молодежи — это конкретное выражение его активной жизненной позиции, показатель идейной убежденности и политической зрелости.

Важно, чтобы каждый работник, активист ДОСААФ показывал в этом подлинный пример.

Задача состоит также в том, чтобы усилить эффективность и конкретность идейно-политической, трудовой и нравственной воспитательной работы, ее организационную связь с практическими задачами оборонного Общества. Все, что делается в этом отношении организациями ДОСААФ, должно быть направлено, и, в основном, практически направляется, на выполнение стоящих перед нами задач.

Однако и здесь есть все основания говорить об отсутствии в некоторых организациях ДОСААФ должной целеустремленности, настойчивости в проведении в жизнь тех требований, которые предъявляют к оборонному Обществу Коммунистическая партия и Советское правительство.

Недостаточно активно, например, внедряется в жизнь организаций ДОСААФ комплексный подход к военно-патриотическому воспитанию членов Общества, медленно устраняются недостатки в работе по улучшению руководства первичными организациями, совершенствованию стиля работы комитетов. Много еще недостатков, фактов упрощенчества в подготовке специалистов для Вооруженных Сил, нет должной требовательности комитетов к учебным организациям, занимающимся этим важным делом.

Несмотря на значительную в целом воспитательную работу, проводимую в авиационных организациях ДОСААФ, в некоторых из них имеются серьезные недостатки в выполнении задачи государственной важности — обеспечении безаварийной летной работы, изжитии летных происшествий, особенно по вине личного состава. Это, в первую очередь, относится к Ярославскому, Калужскому аэроклубам, в которых допускаются грубые нарушения дисциплины, отступления от правил, регламентирующих учебно-летную подготовку.

Руководители Калужского аэроклуба неоднократно подвергались серьезной критике за негодный стиль работы. Однако начальник клуба И. Урзов правильных выводов из этой критики не делал. Пришлось освободить его от занимаемой должности.

Серьезные недостатки в руководстве оборонно-массовой, учебной и спортивной работой имели место в досаафовских организациях Красноярского края. Председатель краевого комитета ДОСААФ В. Кочетков, заместитель председателя Н. Кубанов, другие ответственные работники крайкома ослабили воспитательную работу с кадрами. Все это отрицательно сказывалось на состоянии дел в организациях Общества. В значительной части первичных организаций вся работа сводилась по существу к сбору членских взносов. ЦК ДОСААФ СССР глубоко разобрался в сложившейся обстановке и принял меры по устранению вскрытых недостатков.

Оборонное Общество гордится своими спортсменами-летчиками, вертолечниками, планеристами, парашютистами, авиамоделистами, дельтапланеристами. И все-таки уместен вопрос о том, как обеспечить подъем массовости авиационных видов спорта, повысить мастерство и идейную закалку авиационных спортсменов.

Формирование высоких идейно-политических, трудовых и нравственных качеств людей, их морали и мировоззрения осуществляется в борьбе с негативными явлениями. Успех обеспечивается в тех комитетах, первичных и учебных организациях ДОСААФ, где создана атмосфера критического отношения, непримиримости к упущениям и нерешенным вопросам, остроты в реагировании на любого рода нежелательные явления.

Еще случается, что критику зажимают, глушат, «сор из избы» стараются не выносить. А где не в чести критика и самокритика, где недостает гласности в общественных делах, там наносится прямой ущерб активности масс, нравственному их воспитанию.

Партия требует дальнейшего усиления борьбы с бытующими еще в жизни враждебными социализму уродливыми пережитками прошлого. А ведь они есть в отдельных коллективах. Не перевелись лодыри, бракоделы. Не изжиты еще стяжательство, бесхозяйственность, расточительство, пьянство, бюрократизм и бездушное отношение к людям.

С подобными фактами надо вести решительную и бескомпромиссную борьбу. Эффективность воспитательной работы снижается, если возникает разрыв между словом и делом, между накопленными человеком знаниями и его реальными поступками.

Партия учит всех нас оценивать работу каждого человека — рядового или руководителя — не только по достиг-

нутым показателям, но и по уровню дисциплины, морально-политического климата в коллективе, по условиям труда и быта. Это звучит весьма актуально и в применении к организациям ДОСААФ. Есть немало фактов, свидетельствующих о том, что в ряде коллективов хромает дисциплина, работники опаздывают на работу, раньше времени уходят со своих рабочих мест, злоупотребляют «перекурами», посторонними разговорами и личными телефонными звонками в рабочие часы.

Одна из важнейших задач всей идеологической и политико-воспитательной и информационной работы — помогать советским людям распознавать фальшь империалистической и пекинской пропаганды, разоблачать ее коварные методы. Многие представители оборонного Общества, в том числе и спортсмены по самолетному, вертолетному, парашютному и другим видам спорта периодически выезжают за рубежи Родины, бывают и в странах капитализма. Кому, как не им вносить в эту работу свой достойный вклад.

Постановление ЦК партии требует более полного использования воспитательных возможностей социалистического соревнования. Необходимо прежде всего добиваться сознательного выполнения взятых обязательств, а при подведении итогов соревнования обязательно учитывать моральный климат в коллективах, состояние воспитательной работы в организациях ДОСААФ.

Постановлением ЦК КПСС предусмотрены ряд мер по расширению и улучшению использования имеющейся материальной базы идеологической работы. С этой целью, говорится, в частности, в Постановлении, необходимо с максимальной отдачей, независимо от ведомственной принадлежности, использовать все имеющиеся в стране дворцы, клубы, библиотеки, залы, стадионы для развертывания политико-воспитательной, культурно-массовой и спортивной работы. Делая правильные выводы из этого требования, комитеты и организации ДОСААФ должны более эффективно работать с молодежью, добиваться активного привлечения других ведомств в интересах расширения масштабов военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы.

Исходя из выводов и требований Центрального Комитета партии, Президиум ЦК ДОСААФ СССР недавно принял постановление «О задачах организаций ДОСААФ по выполнению Постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» и наметил основные мероприятия по выполнению требований партии. Задача каждого комитета, первичной и учебной организации ДОСААФ состоит в том, чтобы всю свою политическую и организаторскую работу направить на полное и качественное выполнение Постановления ЦК КПСС. Это является важным фактором дальнейшего совершенствования деятельности Общества в интересах успешного выполнения стоящих перед ним задач по активному содействию укреплению обороноспособности страны и подготовке трудящихся к защите Родины.

А. МАМАЕВ,
начальник Управления
оргмассовой работы
и военно-патриотической пропаганды
ЦК ДОСААФ СССР

ДИСЦИПЛИНА И ЛИЧНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Из опыта политико-воспитательной работы в аэроклубе.

Нинель-Черкасский аэроклуб в течение ряда лет занимает призовые места во Всесоюзном социалистическом соревновании учебно-спортивных авиационных организаций ДОСААФ. Этому способствует целеустремленная политико-воспитательная работа, проводимая с учетом решаемых конкретных задач.

С каждым годом к нам в клуб приходит все более грамотная молодежь. Значительно возросли ее запросы, тяга к овладению сложной авиационной техникой. Это накладывает на нас большую ответственность за воспитание у курсантов высоких моральных качеств — глубокой убежденности в идеалах коммунизма, любви к социалистической Родине, готовности ее защищать, высокой сознательности, дисциплинированности и выносливости, мужества и отваги, настойчивости и решительности.

Воспитывая нужные молодежи качества, мы опираемся на указания В. И. Ленина, историю КПСС, решения партийных съездов, труды Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева.

Новый значительный импульс дало Постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». На собраниях коллектива у нас шел деловой разговор о том, как претворить в жизнь указания партии. Выступавшие коммунисты и беспартийные говорили о необходимости еще более глубокого разъяс-

нения курсантам и спортсменам ленинских заветов о защите Родины, решений Коммунистической партии и Советского правительства, требований Конституции о дальнейшем укреплении оборонной мощи нашей страны, задач оборонного Общества, клуба и каждого его работника.

Наставниками молодежи являются, как известно, инструкторы-летчики, командиры звеньев. Именно они, обладая высокими морально-волевыми качествами, педагогическим мастерством, способны своим примером влиять на подчиненных. Хорошими воспитателями рекомендовали себя командиры звеньев М. Гордеев, П. Ширнин, П. Маженков, инструкторы-летчики В. Колесов, П. Карюкин, Н. Поляков и К. Де.

Среди инструкторов есть и недавние выпускники Волчанского авиационного училища ДОСААФ. Они еще не обладают достаточным опытом воспитательной работы. С ними постоянно работают, передают свое мастерство Г. Олейниченко, И. Мясников, Н. Щеткин. Частый гость клуба бывший его начальник Герой Советского Союза В. Хальзов. Его душевные беседы о героических подвигах наших летчиков в Великой Отечественной войне вдохновляют курсантов и спортсменов на патриотические дела.

Постоянно, день за днем отрабатываются упражнения, совершенствуются летные навыки курсантов. Тут не должно быть упущено ни одно звено учебного процесса. Любое упущение незамедлительно повлияет на всю летную подготовку. Вот почему организации каждого летного дня, политико-воспитательной работе накануне и в день полетов мы уделяем самое пристальное внимание.

Как известно, обеспечение полетов включает заботу о здоровье, отдыхе и питании, соблюдении летным составом предполетного режима. Оборудована комната предполетного и послеполетного отдыха инструкторов и курсантов. Начальник медслужбы аэроклуба А. Юрченко ревностно следит за здоровьем курсантов.

«Летному дню — высокую организованность, строгую дисциплину и исполнительность». Это наш девиз. Текущие задачи решаем совместными усилиями руководства клуба, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций. Хорошо это уяснили в передовом подразделении, где командиром Н. Царев.

Инженер-коммунист, ударник коммунистического труда А. Кашин выполняет регламентные работы на самолете.



Один из лучших методистов ударник коммунистического труда инструктор-летчик П. Карюкин перед очередным вылетом.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Здесь мероприятия, предусмотренные планом политико-воспитательной работы, распределяются между командирами звеньев, инструкторами. Их выполнение контролирует секретарь парторганизации В. Шендрик.

В период подготовки к полетам в подразделении проводятся беседы о внутренней и внешней политике нашей партии и правительства. До летных экипажей, инженерно-технического состава и лиц, обеспечивающих полеты, доводятся задачи, характер и особенности предстоящих упражнений. Прежде всего, внимание обращается на всестороннюю и качественную подготовку и выполне-



ние заданий, обеспечение безотказной работы, авиатехники, средств управления полетами. С чувством высокой ответственности каждый стремится точно выполнять установленные правила и законы летной службы, повышать организованность и крепить дисциплину. Широко развывается социалистическое соревнование. Особую популярность приобрело соперничество за право первого вылета на учебно-боевом самолете Ути МиГ-15. Этого права добились курсанты И. Судаков, А. Неговоров, А. Колбин.

Перед летным днем выпускается боевой листок и «молния», а еженедельно — радиогазета. Обобщается и внедряется в практику положительный опыт подготовки к полетам авиационной техники и средств обеспечения. Областной Дом ДОСААФ выпустил листовку, в которой рассказывается об этом передовом подразделении.

Большой интерес всего коллектива вызвали читательские конференции по книгам Л. И. Брежнева «Малая земля», «Возрождение», «Целина». Их организовала партийная организация. Эти конференции тщательно готовил партком, осо-

бенно много поработала член парткома Л. Куренкова. Запомнились также тематические вечера на тему «Герои войны», «Как ты знаешь самолет, на котором летаешь?» и другие. Успешно прошел смотр художественной самодеятельности подразделений.

Все наши усилия направлены на то, чтобы хорошо подготовиться к выполнению полетных заданий. Боевые помощники руководства и парторганизации клуба — комсомольцы. Вожаком у них коммунист В. Кирич. Наши комсомольцы — застрельщики X заочной спартакиады ДОСААФ СССР, в которой мы заняли первое место. В ходе спартакиады 66 спортсменов выполнили нормативы I и II разрядов по самолетному спорту, легкой атлетике, волейболу, лыжам и другим видам спорта. Все курсанты стали третьеразрядниками по парашютному спорту. Участие в спортивных мероприятиях помогает курсантам выработать в себе нужные летчику качества.

В день полетов мы используем такие формы политико-воспитательной работы, как короткие беседы, выпуск боевого листка и радиопередачи. Они преследу-

ют более конкретные цели: своевременная предполетная подготовка, доведение возможных изменений в характере полетов, обеспечение высокого уровня дисциплины и образцового порядка на земле и в воздухе. Стараемся создать такую морально-психологическую обстановку, взаимопонимание в коллективе, когда каждый работник чувствует личную ответственность за порученное дело, понимает, что без его усилий не будет успеха коллектива. Ныне в авангарде соревнования идут подразделения и службы, которые возглавляют коммунисты Б. Захаров, В. Пашков, В. Назаренко, М. Фролов, А. Плотников, В. Жуков.

Подводя итоги полетов, мы в то же время оцениваем эффективность политико-воспитательной работы: насколько она оперативна, действенна, как расставлялся по конкретным участкам партийно-комсомольский актив, какие были упущения и что необходимо сделать, чтобы их не повторять.

В. САФОНОВ,
заместитель начальника аэроклуба
по политчасти

Кинель-Черкассы

Активисты оборонного Общества

ОПИРАЯСЬ НА ОБЩЕСТВЕННИКОВ

У парашютистов Воронежского аэроклуба ДОСААФ много славных традиций, которые передаются из поколения в поколение, что помогает добиваться хороших показателей в социалистическом соревновании.

Ежегодно более 200 рабочих и студентов, служащих и учащихся проходят теоретическую подготовку и совершают прыжки с парашютом. За последние десять лет 20 воспитанников клуба выполнили нормативы мастеров спорта. Наши спортсменки В. Бухтоярова, Л. Тихонова, Е. Логинова, И. Дудецкая — ныне военнослужащие Воздушно-десантных войск — внесли поправки в таблицу мировых рекордов в затяжных и в прыжках на точность приземления. Парашютисты совершают показательные прыжки, выступают с лекциями перед молодежью города, они частые гости на заводах и в учебных заведениях.

Мы, работники клуба, не смогли бы вести такую большую работу без общественников. Более десяти лет работает парашютная секция в Воронежском Государственном университете. Сейчас там ведет занятия мастер спорта Т. Липатова. Многие кружковцы стали спортсменами-разрядниками. Студентка V курса Галина Гречишникова и инженер Сергей Боярских выполнили нормативы 2-го спортивного разряда, совершили по 70 прыжков.

В авиационном техникуме занятия с начинающими парашютистами ведет общественный инструктор спортсмен 2-го разряда Борис Титов, на заводе «Электросигнал» — перворазрядник Анатолий Можжаев.

Зимой работа в клубе не прекращается. Более 40 спортсме-

нов под руководством опытного инструктора мастера спорта Тамары Липатовой проходят теоретическую и наземную подготовку, тренируются в прыжках с парашютом. Мастер спорта Инна Толмачева проводит занятия с инструкторами-общественниками, которые сами будут готовить начинающих парашютистов.

Много у нас хороших помощников. Среди них — шофер Семилукского райпотребсоюза Н. Богомолов, оператор А. Кирьянов, инженер Н. Первахин, техник связи В. Скакодуб, студентки Воронежского строительного института Л. Бунева и Л. Леонова, выполнившие на стартах Спартакиады нормативы первого спортивного разряда.

М. АННЕНКОВ,
инструктор-парашютист аэроклуба ДОСААФ

Воронеж



Фото В. ТИМОФЕЕВА

Ударник коммунистического труда мастер спорта Т. Липатова (в центре) проводит занятия с молодыми парашютистами.

УЛУЧШАТЬ МАТЕРИАЛЬНО- ТЕХНИЧЕСКУЮ БАЗУ

Наша белокрылая чайка... Так называют спортсмены полюбившийся авиационно-спортивный комплекс «Чайка», под Киевом. Здесь тренируются летчики и планеристы, парашютисты, авиамоделлисты и вертолетчики, проводятся самые различные соревнования — от клубных стартов до чемпионатов мира. Современный авиационно-спортивный комплекс действует и в Витебске, новые авиаспортклубы — в Улан-Удэ и Новокузнецке. В Симферополе вступил в строй после реконструкции крупнейший в оборонном Обществе кордодром, который недавно «принимал» воздушных бойцов — финалистов VII Спартакиады и участников международных соревнований кордовиков социалистических стран. Новые комплексы сооружаются в Борках и Волокове под Москвой. Расширяются авиационно-ремонтные предприятия.

Неузнаваемо изменилась учебно-материальная база аэроклубов. В Рязанском, например, в учебных классах и классах предварительной подготовки к полетам — совершенное оборудование, многочисленные приспособления и действующие стенды. Все это помогает обеспечивать безопасность полетов и парашютных прыжков, успешно проводить теоретические занятия с курсантами и спортсменами, вести техническое обслуживание авиационной техники.

Из года в год укрепляется, расширяется материально-техническая база ДОСААФ. Всего в оборонном Обществе с 1971 по 1978 годы построено и введено в эксплуатацию 1470 учебных зданий и других объектов общей стоимостью 253 миллиона рублей, более чем в два раза возрос объем производства на предприятиях ДОСААФ. Это оказало существенное влияние на подготовку молодежи к армейской службе и кадров массовых технических профессий для народного хозяйства, на развитие военно-технических видов спорта, в том числе авиационного.

Претворяя в жизнь требования XXV съезда партии, решения VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, организации Общества вносят свой вклад в дальнейшее повышение качества и эффективности военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы.

В современных условиях, выполняя требования партии к работе Общества, мы обязаны полнее и эффективнее использовать все возможности и резервы для ее улучшения. Именно с этих позиций очередной IV пленум ЦК ДОСААФ СССР рассмотрел вопрос «О состоянии и мерах по улучшению материально-технической базы для дальнейшего подъема военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы в организациях ДОСААФ». С докладом выступил председатель ЦК ДОСААФ трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин.

Пленум всесторонне проанализировал состояние дел и определил пути дальнейшего совершенствования материальной базы, призванной быть на уровне современных научных, методических и технических требований. В этой важной работе, подчеркивается в резолюции пленума, еще немало недостатков, что отрицательно сказывается на повышении качества подготовки молодежи к армейской службе, специалистов для народного хозяйства, на расширении массово-

сти военно-технических видов спорта и росте мастерства спортсменов.

Не могут удовлетворить темпы роста материально-технической базы первичных организаций, особенно сельских. Многие из них до сих пор не имеют материальной основы для обучения трудящихся, молодежи военному делу, для занятий спортом. Именно здесь, в первичных организациях, являющихся основой Общества, должна быть развернута массовая военно-патриотическая и спортивная работа. Комитетам ДОСААФ нужно добиваться создания в оборонных коллективах предприятий, колхозов и совхозов, строев, учреждений и учебных заведений кружков и курсов, секций и команд по военно-техническим видам спорта. Путь к этому — рациональное использование средств, выделяемых хозяйственными и профсоюзными организациями, а также доходов, получаемых от хозрасчетной деятельности, строительство спортивных сооружений и военно-спортивных площадок.

Первичные организации ждут помощи авиационных клубов в развитии учебной и спортивной базы, в налаживании работы военно-технических кружков и секций. Клубы обязаны предоставлять для этого, не нарушая учебного процесса, классы, тир, учебную технику, наглядные пособия.

Не отвечает требованиям дня уровень развития военно-технических видов спорта, что в значительной мере объясняется отсутствием во многих организациях спортивной техники и оружия, стрелковых тиров, кордодромов, простейших спортивных сооружений. Медленно выполняется требование VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ о расширении сети спортивно-технических клубов при районных, городских комитетах и крупных организациях Общества, о создании при каждой школе спортивного клуба.

Задача комитетов и организаций ДОСААФ, подчеркивалось на пленуме, — выработать и осуществить дополнительные практические меры, направленные на дальнейшее развитие, совершенствование материально-технической базы, изыскание и использование внутренних резервов и возможностей. Всемерное повышение качества обучения специалистов для Вооруженных Сил, кадров технических профессий для народного хозяйства, подготовки авиационных спортсменов, особенно их практической выучки, в свою очередь требует дальнейшего наращивания и модернизации этой базы, рационального ее использования, более широкого внедрения в воспитательный процесс прогрессивных методов обучения.

В Крымской области, скажем, серьезное внимание уделяется реконструкции учебных зданий, спортивных сооружений, замене устаревшего учебного и спортивного оборудования более современными образцами. Тому пример

Симферопольский кордодром, отвечающий самым современным требованиям. Душой стройки были работники обкома ДОСААФ и его председатель И. Тюханов, выкававший во все детали, налаживший деловые связи с хозяйственными организациями. Спортивный комплекс включает две отлично оборудованные площадки, одна из которых — с травяным покровом, боксы для команд, шестикомнатную авиамоделльную лабораторию и трибуны для трех тысяч зрителей.

Не везде должной заботой окружены авиаспортсмены. Во Владимире, например, авиамоделлисты лишились городской учебной базы. Об этом писал наш журнал в опубликованной в апрельском номере корреспонденции «Ухабы на пути спортсменов». Положение, к сожалению, не изменилось.

Пленум рекомендовал комитетам ДОСААФ активнее развивать строительство хозяйственным способом, более широко использовать возможности строительных организаций Общества и местных органов, а также студенческие строительные отряды.

Признано целесообразным в одиннадцатой пятилетке продолжать строительство в областных центрах и крупных городах комплексов для учебных организаций, в которых иметь пункты технического обслуживания, общепита, столовые, лекционные, актовые и кинозалы, спортивные сооружения, в том числе для сдачи норм комплекса ГТО. Речь идет и о новых зональных крупных спортивных комплексах для проведения соревнований различных рангов и учебно-тренировочных сборов.

В 1980—1981 годах решено создать мелкооптовые магазины при всех ЦК ДОСААФ союзных республик, а в течение одиннадцатой пятилетки — в комитетах 1, 2 и 3-й групп. Повысить их роль в материально-техническом снабжении организаций Общества как за счет централизованных, так и нецентрализованных фондов.

Важная задача — неуклонно повышать качество выпускаемой продукции, особенно микродвигателей, радиоустройств, модельных наборов, на основе стандартизации, аттестации и внедрения на предприятиях комплексных систем управления качеством, прогрессивных технологических процессов, средств технического оснащения и механизации труда.

В целях совершенствования учебной и спортивной базы следует всемерно использовать объявленный ЦК ДОСААФ СССР Всесоюзный смотр-конкурс районных и городских организаций ДОСААФ, посвященный 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, а также проходящий в этом году тематический конкурс на создание новых образцов технических средств обучения в школах и клубах ДОСААФ.

Комитеты и организации ДОСААФ, руководствуясь требованиями XXV съезда КПСС, а также решениями VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, призваны настойчиво продолжать наращивать и совершенствовать материально-техническую базу оборонных организаций, улучшать капитальное строительство, производственную и финансово-хозяйственную деятельность как важное условие успешного выполнения задач, возложенных на оборонное Общество Коммунистической партией и Советским правительством.



СЕГОДНЯ — ЗАВТРА —

Сегодня этот юный калининградец разведчик «Орленка», а завтра радиоспециалист на крылатом сверхзвуковом ракетносоце.

Недавно мы побывали в Калининградской области. Земля Калининградская богата благодатным материалом для формирования сознания юношей и девушек на героических примерах подвига старших поколений советских патриотов. Область по праву считается краем боевой славы советского оружия. В ожесточенных сражениях с фашистскими полчищами советские воины проявили здесь, как и на других фронтах, массовый героизм и отвагу. Ратные подвиги многих тысяч воинов, сражавшихся на этих землях, отмечены боевыми правительственными наградами. 680 из наиболее отважных удостоены высшей награды — звания Героя Советского Союза, 25 стали дважды Героями, свыше 730 тысяч представителей нашей многонациональной Родины с гордостью носят медаль «За взятие Кенигсберга».

Калининградцы свято чтут память героев Великой Отечественной войны. Ежегодно в дни всенародных праздников на могилы павших воинов возлагаются венки и гирлянды славы, проводятся многотысячные митинги.

Многие города, десятки поселков, сотни улиц названы именами тех, кто отдал свою жизнь за счастье и свободу Отчизны. Только в Калининграде более 60 улиц носят имена воинов, отличившихся в жестоких боях на завершающих этапах Великой Отечественной войны. Имена Героев Советского Союза носят более 50 кораблей рыбного промыслового флота. На каждом из них установлены мемориальные доски, созданы уголки славы.

В школах вошло в традицию начинать новый учебный год уроками мужества, беседами о Родине, о боевых подвигах ее сынов, а второе полугодие — уроками трудовой славы. В такие дни приходят к учащимся в классы, в актовые залы знатные гости. Они рассказывают — за что, за какие конкретные дела награждены орденами и медалями. Такие встречи с ветеранами былых сражений, воинами Краснознаменного Прибалтийского военного округа, передовыми ра-

бочими, колхозниками, инженерами, учеными оставляют глубокий след в сознании юношей и девушек.

Одной из активных форм воспитания подростков на героических традициях народа является неугомонная деятельность красных следопытов. Педагогические коллективы большинства школ, комсомольские организации, первичные организации ДОСААФ стремятся сделать эту форму работы глубоко осмысленной и целенаправленной. Например, следопыты школы № 3 города Советска, обратившись в архив Министерства обороны СССР, установили наименование частей и соединений, участвовавших в освобождении города от гитлеровцев. Разыскали через военкоматы адреса многих командиров, солдат и офицеров, отличившихся в боях. Началась интенсивная переписка. Письма и документы, собранные следопытами, послужили основой школьного музея боевой славы.

В школе сложились свои традиции по военно-патриотическому воспитанию, такие как ежегодные в День Победы встречи юношей и девушек с ветеранами воинских соединений и частей, соревнования по военно-прикладным видам спорта, встречи учащих с выпускниками школы — ныне офицерами и молодыми воинами.

В области немало других примеров, подтверждающих увлеченность, настойчивость и трудолюбие красных следопытов, большую общественную значимость их деятельности, ни с чем не сравнимое воспитательное воздействие на формирование нравственных качеств юношей и девушек.

Заслуживает внимания опыт работы первичной организации ДОСААФ, всего педагогического коллектива калининградской средней школы № 31. В школе много лет существует созданный педагогами и учащимися музей боевой славы. Он занимает три зала, где размещено более двух тысяч экспонатов. В залах музея регулярно проводятся уроки мужества, семинары по военно-патриотическому воспитанию, пионер-

ские сборы. Райком комсомола в торжественной обстановке вручает вновь принятым в члены ВЛКСМ билеты. Музей ведет переписку почти с сотней городов и населенных пунктов страны, со школами ГДР и Польской Народной Республики, поддерживает связь с бывшими фронтовиками, среди которых десять Героев Советского Союза, двадцать командиров соединений и частей, десять научных работников, пятнадцать писателей и журналистов. Музей боевой славы 31-й школы награжден дипломом I степени Министерства просвещения РСФСР и Центрального Совета общества по охране памятников, а также памятной медалью к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

В Багратионовске одна из улиц носит имя летчика Героя Советского Союза Льва Захарова. Вначале у следопытов были очень скудные сведения о ратных делах авиатора. Собирали по крупицам. Узнали, например, что родом он из Москвы, окончил Балашовскую школу. В составе 999-го штурмового авиационного полка совершил 131 боевой вылет. На своем Ил-2 штурмовал вражеские укрепления, артиллерийские позиции. Был награжден тремя орденами. Будучи командиром эскадрильи, старший лейтенант Л. Захаров вел группы на штурмовку скопления фашистских танков. В одном из очередных вылетов 25 апреля самолет Л. Захарова был подожжен. Летчик все же привел охваченную пламенем машину на аэродром, но уже на пробежке Ил-2 взорвался... Отважного летчика похоронили с воинскими почестями, а на представлении его к награде Маршал Советского Союза А. М. Василевский написал: «...достоин звания Героя Советского Союза...» И это звание было присвоено Л. Захарову посмертно 29 июня 1945 года. Школьники Багратионовска ведут переписку с однополчанами героя, а у подножия обелиска, что возвышается над могилой авиатора, всегда живые цветы...

Калининградская молодежь хорошо знает и необыкновенную судьбу летчи-

ЮНАРМЕЕЦ, СОЛДАТ!

Уметь в походе развести костер, приготовить обед — немаловажно для будущего воина.



ка-истребителя Петра Семеновича Шемендюка, друга Алексея Маресьева. Вместе они строили Комсомольск-на-Амуре, вместе учились в аэроклубе, почти в одно время вступили в войну. В воздушных боях П. С. Шемендюк сбил 14 самолетов и сам был сбит. Долгое время его считали погибшим. Как герою ему был даже поставлен обелиск. Но комсомолец Шемендюк был лишь тяжело ранен, потерял руку. После долгих месяцев лечения он вновь вернулся в авиацию, в небо.

Калининградское телевидение подготовило о нем фильм «Биография подвига», который широко используется ныне в молодежных аудиториях. Сам Петр Степанович ведет большую военно-патриотическую работу, выступает в школах Калининграда, по радио. Говорит о мужестве и отваге боевых друзей, о великой силе советского патриотизма.

Хорошей школой формирования высоких морально-психологических качеств молодежи, подготовки ее к несению воинской службы является участие юношей и девушек в военизированных играх «Зарница», «Орленок», в работе военно-спортивных лагерей, отрядов «Юный друг Советской Армии», «Юный друг летчиков». В области работают свыше 320 таких отрядов, 14 военно-спортивных лагерей.

Интересен опыт работы военно-патриотического клуба «Соколенок», созданного при Доме пионеров и школьников г. Черняховска.

За годы работы «Соколенка» сделано много: расширилась поисковая работа по изучению боевого пути одного из авиационных полков, сотни юнармейцев не только получили в клубе навыки в военно-технических кружках, но и стали инструкторами в своих школах. Клуб «Соколенок» — инициатор проведения ежемесячных соревнований «Юнармейские старты».

Проходят годы. Одни ребята уходят из клуба, другие приходят. Служит в Вооруженных Силах первый командир «Соколенка» Владимир Федоров, учит-

ся в авиационном училище Сергей Носков — второй командир клуба. С благодарностью вспоминают ребята уроки, полученные в клубе «Соколенок».

Девиз клуба:

Мы в деле гвардейцы,
Огня и задора полны,
Сегодня — юнармейцы,
Завтра — солдаты страны!

Целенаправленной пропаганде героико-патриотических материалов среди молодежи большое внимание уделяют областные газеты «Калининградская правда», «Калининградский комсомолец», «Маяк». Систематические передачи для юношества ведутся по местному телевидению и радио. Средства массовой информации раскрывают все новые и новые страницы героического подвига советских людей, знакомят учащихся с жизнью Советской Армии, Военно-Воздушного и Военно-Морского Флотов. Телевизионные программы «Самый западный гарнизон», телеклубы «Сильные, смелые, ловкие», «Подвиг» пользуются в области широкой популярностью. Интересные материалы еженедельно передаются областным радио под рубрикой «Воинские будни». По итогам Всесоюзного конкурса освещения военно-патриотической тематики газета «Калининградская правда» заняла первое место, а редакция ее была награждена Почетной грамотой и первой премией Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Высокий воспитательный и эмоциональный заряд местным программам телевидения и радио создают рассказы участников боевых сражений, живых свидетелей героизма нашего народа. Так, одна из еженедельных программ «Самого западного гарнизона» началась рассказом известного балтийского летчика Героя Советского Союза Л. Г. Белоусова, человека легендарной судьбы, лицо которого испещрено шрамами от ожогов и операций. В Великую Отечественную войну летчик-истребитель Л. Г. Белоусов нещадно бил врага, но и сам был

несколько раз сбит, неоднократно ранен. Самолет его горел, сам летчик получил ожоги. Ему ампутировали ступни обеих ног. Потом перенес десятки пластических операций. Но снова и снова поднимался в небо, шел в бой. И побеждал!

Проводимая многогранная работа по военно-патриотическому воспитанию учащейся молодежи дает свои положительные результаты. На службу в Советскую Армию, Военно-Воздушный и Военно-Морской Флоты из Калининградской области уходит в основном хорошо подготовленное молодое поколение с высокой морально-политической, военно-технической и физической подготовкой. Абсолютное большинство выпускников учебных заведений, призванных в Советские Вооруженные Силы, являются отличниками боевой и политической подготовки, классными специалистами.

Заметно повышается интерес юношей к военному делу и службе в Вооруженных Силах. Каждый третий курсант военных училищ, имеющих на территории области, — выпускник ее школ. Большинство выпускников учебных заведений становится спортсменами-разрядниками по стрельбе, овладевает специальными навыками шоферов, мотоциклистов, радистов, электромонтажников, приобретает навыки в конструировании самолетов и кораблей. Значительная часть девушек является значкистами «Юному отличнику санитарной обороны СССР», «Юный санитарный инструктор», «Активисту общества Красного Креста».

Система военно-патриотического воспитания молодежи в области носит характер целенаправленного процесса формирования идейно-политической, морально-психологической, физической и военно-технической ее готовности к выполнению священного долга защиты социалистического Отечества.

Б. ЛЕВАНОВ,
кандидат исторических наук
Э. СПИРИНА,
кандидат юридических наук

Калининград—Москва



ПОБЕДА ДОБЫВАЕТСЯ В БОРЬБЕ

Финал VII летней Спартакиады народов РСФСР по 11 военно-техническим видам спорта, в том числе по авиамodelьному и парашютному, проходил в Омске — одном из крупнейших индустриальных центров Сибири. Такого созвездия турнирных бойцов на берегах полноводного Иртыша не видели давно. Из 918 спортсменов, принявших участие в финальных соревнованиях, были заслуженные мастера спорта, 44 мастера международного класса, около трехсот мастеров, свыше 500 кандидатов в мастера и перворазрядников.

Столицей Спартакиады России Омск избран не случайно. Это почетное право завоевано хорошо поставленной военно-патриотической работой первичных организаций ДОСААФ, увлеченностью молодежи военно-прикладными техническими видами спорта. В городе и области ими занимается 350 тысяч юношей и девушек. Только за три года десятой пятилетки здесь подготовлено около 65 тысяч спортсменов-разрядников, 57 мастеров спорта, 109 кандидатов в мастера. Омские авиационные спортсмены успешно выступают на зональных, республиканских, союзных соревнованиях. Здесь начиналась слава чемпионов и рекордсменов мира парашютистки Валентины Селиверстовой, летчика Виктора Лецко и других.

Трудящиеся Омска тепло и сердечно принимали участников финала Спартакиады народов РСФСР. К началу соревнований областной и городской комитеты ДОСААФ подготовили спортивную базу, многое было построено или оборудовано заново. Авиамodelьисты, например, обогатились двумя прекрасными кордодромами.

Открытие финальных стартов Спартакиады ознаменовалось большим и интересным авиационным праздником. 200 тысяч зрителей собралось на зеленом ковре аэродрома гражданской авиации местных авиалиний. Свое высокое мастерство на празднике во всем блеске продемонстрировали летчики и парашютисты, вертолетчики и планеристы. Присутствовавшие увидели виртуозный пилотаж заслуженного мастера спорта Лидии Леоновой, Вячеслава Секацкого, спортсменов-вертолетчиков Новосибирского аэроклуба, в том числе призера третьего чемпионата мира мастера спорта международного класса Виктора Соловьева, неизменного участника авиационных праздников мастера парашютного спорта, кандидата медицинских наук Владислава Лучшева и других.

...ПОГОДА НЕ БАЛОВАЛА спортсменов. Сильный ветер, порой доходивший до ураганных порывов, почти ежедневные проливные дожди мешали, особенно парашютистам и авиамodelьистам. И все же борьба за призовые места проходила с накалом. У парашютистов в первом упражнении — одиночные затажные прыжки с выполнением комплекса фигур во время свободного падения — настоящий бойцовский характер показала мастер спорта из Куйбышева Елена Короткова. Она обошла таких опытных парашютисток, как мастера спорта международного класса Зою Комратову и заслуженного мастера спорта представительницу Чувашии Маю Костину. Результат Коротковой — 7,466 с. У мужчин победителем в данном упражнении с результатом 6,966с стал воспитанник Тульского аэроклуба мастер спорта Алексей Миланс. Второе место занял представитель Рязани мастер спорта международного класса Геннадий Юрко (7,0) и третье — мастер спорта из Куйбышева Валентин Гаврилов (7,1). Юрко участвовал в соревнованиях и предыдущей спартакиады. Тогда он замыкал шестерку лучших, набрав 8,20. В лидеры в 1975 году в личном зачете по первому упражнению вышел представитель Московской области Юрий Чернов, мастер высокого класса. Тогдашние итоги соревнований на личное первенство по акробатике считались весьма и весьма хорошими. Минувло четыре года, и мы видим, насколько выросли точность, филигранность техники выполнения комплекса фигур в свободном падении. То, что сравнительно недавно было под силу лишь маститым парашютистам — в омском небе успешно выполнили многие спортсмены. Кандидат в мастера спорта Сергей Ульянов, например, стал шестым с показателем 7,833.

Еще более впечатляюще проходила борьба за чемпионские и призовые места в одиночных и групповых прыжках на точность приземления (2-е и 3-е упражнения). На краю летного поля — широкий свежеспаханный круг, напоминающий цветочную клумбу. В центре четкого круга выделяется песочная насыпь — мишень диаметром 10 сантиметров. Отклонение от края мишени замеряется с точностью до сантиметра, и за каждый сантиметр отклонения — штраф в 0,01 очка. Приземлился в метре от края мишени — штрафное очко.

Электронный судья фиксирует результат приземления спортсмена.



НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ.....

Выполняется упражнение № 2 — индивидуальное первенство. Самолет Ан-2 уходит в небо, разукрашенное редкими кучевыми облаками. Высота 1000 метров. Один за другим спортсмены покидают машину. Раскрываются парашюты, начинается сложный расчет, чтобы угодить в самое «яблочко» мишени. Первое приземление, и на табло вспыхивают 3 ноля. Болельщики награждают спортсменов дружными аплодисментами. Второй, третий, четвертый наступают на мишень в самом ее центре... Кому же отдать предпочтение? Судейская коллегия назначает претендентам на первое место дополнительные прыжки, но и во второй, и в третьей попытках у мастеров спорта Анатолия Стручкова, Валентина Гаврилова, Владимира Потапова, мастера спорта международного класса Владимира Александрова показатели не меняются. Все приземления совершаются, как говорят в таких случаях, точно на «шайбу».

Победителем называют мурманчанина Анатолия Стручкова. Серебряным призером — Владимира Александрова и третьим — Валентина Гаврилова.

Женщины почти не уступили мужчинам в мастерстве и точности расчета. Алла Коньшева выполнила упражнение без малейшего отклонения от центра мишени и стала победительницей. На пьедестал почета взошли также серебряная и бронзовая медалистки Елена Короткова из Куйбышева, Ольга Комарова из Рязани.

И, пожалуй, самая острая «битва» разыгралась во время групповых прыжков на точность приземления. Команда за командой подымались в подоблачную высь. Успех каждой в значительной, если не в решающей, степени зависел от действий капитана команды, определения им момента выброса из самолета и раскрытия куполов. Ветер то стихал, то усиливался до 5—6 метров в секунду. В воздухе все это надо было учитывать, быстро менять темп снижения, маневрировать в соответствии с обстановкой.

Борьба за общекомандные места не стихала ни на минуту. Завершающие сражения внесли существенные коррективы в обстановку на финишной «прямой». Девять команд, одержавших победы в зональных встречах, упорно теснили друг друга. Буквально в последние часы выявились и лидеры и замыкающие. Чемпионами VII летней Спартакиады народов РСФСР и XIX чемпионата республики стали парашютисты Рязанской области. Серебряные медали завоевали спортсмены Хабаровска и третье место досталось представителям Московской области.

Тем временем, пока шли дружеские, но бескомпромиссные состязания спортсменов-парашютистов, почти в центре города, на кордодромах и просторных луговых полях, раскинувшихся за новыми микрорайонами Омска, демонстрировали свое мастерство авиамodelисты. В финальных соревнованиях приняло участие 146 человек, в том числе 6 мастеров международного класса, 86 мастеров спорта, 37 кандидатов и перворазрядников. Самым юным не было еще и 16, а старшим по возрасту, следовательно и по опыту, перевалило за 30 лет.

В четком парадном строю проходят спортсмены-знаменосцы.

Приземление после выполнения акробатического комплекса.



НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ

В первый день состоялись воздушные бои. Едва модели с лентами на прицепе взмывали в воздух, оглашая кордодром звонкими голосами моторов, как резкие порывы ветра начинали бросать их из стороны в сторону. И только крепкие умелые руки спортсменов удерживали их в нужных позициях. С самых начальных схваток инициативой завладели свердловчане, выступавшие в личном зачете, и представители команды Горьковской области.

Первое место завоевали мастера спорта пилот Олег Титов и механик Александр Коптелов (Свердловская область), второе горьковчане Владимир Тютин и Геннадий Стулов. Один — кандидат в мастера, второй — мастер спорта международного класса. Дуэт опытного бойца с молодым принес им заслуженный успех. Неоднократные победители республиканских, союзных и международных состязаний братья Олег и Владимир Дорошенко на сей раз довольствовались бронзой.

Уверенно выступали представители Московской области. Мастер спорта Н. Свирьянов на кордовой скоростной достиг 243 километров в час. На два километра меньше показала модель мастера спорта А. Ильинова. Неплохие показатели в классе гоночных моделей продемонстрировал экипаж В. Лавров — А. Черняков — 4 минуты 29 секунд. Сборная авиамodelистов Московской области в итоге упорной борьбы вышла на первое место, набрав 40 очков. Успех команде обеспечили пилотажники, мастера по радиоуправляемым планерам, резиномоторным и таймерным моделям. В этих видах у них было не так уж много достойных соперников.

Второе место прочно заняла команда Горьковской области. Особенно высокую выучку спортсмены показали на пилотажном, гоночном стартах и по радиопланерам. Большую волю, характер проявили хозяева. Итог — третье призовое место. Далеко позади себя оставили омские спортсмены авиамodelистов Татарии, Башкирии, Ярославской, Куйбышевской и Калужской областей. Ниже своих возможностей выступила команда Ростовской области. Почти постоянные призеры многих крупных состязаний, авиамodelисты с берегов Дона на этот раз откатились на пятое место. Представитель Ростовского обкома ДОСААФ признал, что в области заметно ослабло внимание к авиамodelьному спорту.

— Из прошедших состязаний мы сделаем серьезные для себя выводы, — сказал он в заключение.

Окончились соревнования, спущен флаг Спартакиады. Мы сидим и беседуем со старшим тренером сформированной сборной авиамodelистов РСФСР Владимиром Коровиным.

— Финальные состязания авиамodelистов показали со всей очевидностью, — говорит Владимир Федорович, — что у нас за минувшие годы выросли техническая подготовленность, мастерство авиамodelистов. Пилотаж стал точнее, эlegantней. Так, на таймерном старте победитель определился в дополнительных турах. Им стал представитель Волгоградской области мастер спорта международного класса Юрий Абламский.

— Какие, вы считаете, Владимир Федорович, проблемы особенно волнуют ныне авиамodelистов?

— Их немало. Нет добротных моторов, трудно достать хорошие материалы для планеров. Главное — надо чаще встречаться. Больше проводить соревнований городских, районных, межобластных, зональных. Мы в Свердловске проводим их на самых различных уровнях до 15 раз в году. При этом надо исключить сезонность. Наша практика показывает, что и зимой вполне возможно достигать немалых результатов. Такие встречи стимулируют рост массовости, числа разрядников, мастеров.

☆☆☆

Общеконандное первое место по результатам всех технических видов спорта завоевали спортсмены Московской области. Команде присуждена и главная награда — переходящий приз Совета Министров РСФСР. Уже в который раз спортсмены области выходят в лидеры. Объясняется это тем, что областной комитет ДОСААФ техническим видам спорта уделяет повседневное и самое серьезное внимание. Успешно выступали в финале и многие команды других областей, краев, в частности, Дальнего Востока, Сибири, Урала.

За период ее шестивия по областям, краям и автономным республикам России в соревнованиях приняло участие около 40,5 миллиона человек. Свыше 4 миллионов юношей и девушек стали мастерами спорта, разрядниками. Выросло число энтузиастов авиационных видов спорта. Многих из них мы видели на финальных соревнованиях в Омске среди парашютистов и авиамodelистов. С юношеским задором оспаривали они спортивную честь своих родных краев, областей и республик, проявляя в небе и на земле настойчивость и волю к победе.

А. МАЛЬКОВ,
[спец. корр. «Крылья Родины»]

Омск

Авиамodelисты готовятся к соревнованиям.
Фото С. АНТОНЮКА



МАСТЕРА ДАЮТ УРОК

В эти дни в Борках было солнечно, ветрено. И... малоллюдно. Борются за первенство России по самолетному спорту приехало всего четыре команды. Вместе с выступавшими на личное первенство набралось шестнадцать участников плюс одна (I) участница — мастер спорта Н. Сергеева из Центрального аэроклуба. Не налетали необходимых двадцати часов спортсмены Краснодара и Калининна. «Кто есть кто?» — судьи определили за два дня. Работали плотно и четко: одна машина заканчивала пилотаж, другая — в резервной зоне.

Уже после обязательного первого упражнения стало ясно, что конкуренции тулякам никто не составит. Так и оказалось. Борьба разгорелась между представителями Тульской области — инструктором-летчиком А. Кольцовым и мастером завода электроэлементов М. Кудряшовым. Кудряшов первенствует в обязательном комплексе, Кольцов в «темном» и произвольном. Первый становится абсолютным чемпионом России, выиграв у товарища и своего тренера всего 1,3 очка (9182,7 и 9181,4). На третью ступеньку почета поднимается их земляк — электромонтер А. Юрасов. Туляки увозят с собой и переходящий приз за командную победу. Второе место за Тамбовом, третье — Ессентуками. Замыкают эту короткую таблицу, как и в прошлом году, летчики-спортсмены Серпуховского авиаспортивного клуба, представляющие Московскую область.

В соревнованиях участвовало 9 мастеров спорта и 8 перво-разрядников. Мастерские звания смогли подтвердить только четверо. Новых — не стало. Что же стоит за этими результатами?



Первое, что поразило — «олимпийское» спокойствие серпуховичей. Даже не спокойствие, а какая-то обреченная уверенность в том, что ни команде, ни кому-то лично ничего «не светит». Они и заняли по упражнениям седьмое, тринадцатое и последнее места. И в этом добровольном отказе от борьбы, думается, прежде всего виновата не техника пилотирования, а настрой на проигрыш, оправдание которому было сформулировано заранее, еще дома. Объясняют уныло и просто: «Всего один Як-50 у нас». Этим же объяснили свою невяку краснодарцы и калининцы. Объективно? Можно и хочется согласиться. Но что-то заставляет сомневаться в абсолютной объективности этой причины. Очень уж легко проигрывают, без злости, без горечи. Отлетав, с улыбкой и шуткой садятся на скамейку и в небо-то смотрят через плечо, изредка. Не очень-то обеспокоены и представители.

А рядом напряженные, собранные туляки. После каждого полета — разбор ошибок. Рядом тамбовцы с портативным магнитофоном. Командир звена В. Козодаев «наговаривает» ошибки перво-разрядника С. Батюка.

На высоте ветер метров шесть в секунду. Сносит. И вот Батюк крутит пять фигур «в лесу», а потом всей командой его отчитывают: «Одну бы испортил и вошел в квадрат, а так сколько очков потерял...»

В зоне В. Козодаев. Хорошо пилотирует, надежно. В таблице он первым за туляками, но на магнитофонную ленту негромко диктуется: «При взятии ручки на себя на четвертушке выходишь с креном...» «Проворот пять градусов на четвертушке...»

А как угрюмо, скупно переговариваясь, переживали ставропольцы неудачу «двенадцатого». И есть отчего. Только вошел в квадрат, а с земли команда: «Облако. Займите резервную зону». Ушел. Наконец, дали «добро». И вдруг с земли опять: «Займите резервную зону». Занял и слышит: «Команда не вам, а тринадцатому. Продолжайте выполнять комплекс». Выполнил. А нервы? Сел со второго захода с большим перелетом. Видели бы вы лицо этого хрупкого невысокого паренька! Старший тренер сборной страны, а на этих соревнованиях —

главный судья, К. Нажмудинов непреклонен в мнении, что и серпуховичи могли подготовиться лучше, и краснодарцы с калининцами могли быть здесь. Все дело в отношении к авиационному спорту. Есть в экономике понятие: показатели фондообразующие и учитываемые. Первые создают материальные блага предприятию, его фонды. Вторые... — Их выполнение зависит от понимания необходимости, если хотите, энтузиазма, и прежде всего — руководителей. Так вот, самолетный спорт для авиаспортивных клубов — учитываемый показатель, требующий энтузиазма и любви к себе. И это объективно. Тому доказательство — успехи туляков и тамбовцев, переживания из-за неудач ставропольцев и... спокойствие серпуховичей. Единственный клуб, который не выставил «личников», не воспользовался возможностью обстрелять молодежь. И когда его представители в документе, сопровождающем переходящий кубок, отыскивают годы, когда им владел Серпуховский авиаспортивный клуб, то становится как-то обидно за них, как за людей, обрекающих себя лишь на способность к воспоминаниям.

Совсем недавно мне пришлось побывать на аэродроме этого клуба. Там проходили зональные соревнования по авиамоделизму. Как хозяева серпуховичи имели право выставить команду, но не выставили.

Именно другим подходом объясняются, в первую голову, успехи туляков. Не только команду, но еще и двух «личников» привезли они на чемпионат России. Одиннадцатое и двенадцатое места, которые они заняли, не смущают.

— Не в месте дело, — говорит А. Кольцов, — а в том, что ребята набирают уверенность. Мы всегда говорим: «Не ползи в зону, входи уверенно. Плохо начал фигуру — четко закончи». Смотрел я, как наши летали, и отметил, что у каждого свой почерк, но у всех еще и наш — тульский. Этим почерком писал я и произвольный комплекс, который позволил мне стать чемпионом России. Создали его замечательные спортсмены-летчики Виктор Лецко и Михаил Молчанюк. Не представляю, что может быть комплекс лучше этого.

Вручены призы, дипломы и жетоны. Мысленно отстранившись от спортивной борьбы, вспоминаешь разговоры, реплики, оценки участников, организаторов, судей. Обидное отсутствие болельщиков частично можно как-то объяснить тем, что соревнования проводились в будние дни, изменились намеченные сроки. Но только частично. А вот замечание тамбовцев о том, чтобы такие соревнования проходили в более поздние сроки, чтобы и налет необходимый был, и подготовка, думается, заслуживает внимания. И еще. Все в один голос говорили о чрезмерно жесточайшем нормативе мастера спорта. Ведь чтобы завоевать это звание, необходимо набрать не менее 85 процентов очков от максимального.

К. Нажмудинов прояснил: «С 1969 по 1977 год из-за отсутствия техники практически не выполнялся высший пилотаж. Мастерами спорта становились после полетов по маршруту под колпаком, что гораздо проще. Тогда и были введены эти 85 процентов. Сейчас дело другое. Набрать такое количество очков под силу очень немногим. Доказательством тому эти соревнования. Думаю, что процентную следовало бы пересмотреть».

В связи с возрождением пилотажа возникают вопросы о подготовке судей, повышении их квалификации. Многие из тех, кто судил на этом чемпионате по 7—8 лет, имеют республиканскую категорию, а получить всеобщую шансы небольшие. Для этого надо быть как минимум в качестве старшего судьи не менее чем в пяти соревнованиях республиканского (зонального) и в двух соревнованиях всеобщего масштаба.

На разборах справедливо отмечалась четкость организации судейства, максимальное отклонение от средней оценки не превышало ста очков. Это говорит о зрелости судей, которые пока еще имеют лишь республиканскую категорию.

Много вопросов возникло на соревнованиях, но главный вывод — самолетный спорт в Российской Федерации пошел в гору. Есть уже приглашенные (из молодых!) кандидатами в кандидаты (выражение старшего тренера) в сборную страны. А вот угол подъема в гору будет зависеть от организации работы на местах.

Крутого подъема, самолетный!

А. ТУРБАНОВ

Борки, Калининская область

В НАГРАДУ — ПЛАНЕР

Финальные старты Спартакиады России по планерному спорту привлекли, пожалуй, самый сильный за последние годы состав участников. Об этом красноречиво говорят результаты многоборья.

В соревнованиях приняли участие 9 команд краев, автономных республик и областей, в составе которых было 2 мастера спорта международного класса, 13 мастеров и столько же перворазрядников.

Мужчины летали на «Кобрах-15», женщины — на тихоходных «Бланиках»; последнее обстоятельство весьма неудобно, так как на всесоюзном финале женщины будут стартовать на планерах «Кобра-15».

Накануне чемпионата на Орловщине держалась чудесная для парителей погода, а в ту неделю, что была отпущена гонкам, она заметно испортилась. Тем не менее удалось разыграть три зачетных упражнения.

В первой гонке по 220-километровому треугольнику условия благоприятствовали спортсменам: нижняя кромка облачности 1500—2000 м, средняя скорость восходящих потоков около 2,5 м/с.

Победитель Александр Соколов (Краснодарский край) затратил на всю дистанцию 2 часа 16 мин, достигнув средней скорости полета около 97 км/ч. Шесть минут проиграл ему товарищ по команде Лев Пархомцев. Третье время у Валерия Самушкина (Пенза). Двое из 19 участников дистанцию не закончили, не дотянув до финишной черты буквально сотни метров.

Женщинам пришлось помериться силами в гонке по 146,5-километровому треугольнику. Здесь места призеров распределились в таком порядке: Валентина Кузнецова (Орел), Вера Шишлакова (Казань), Наталья Ермакова (Орджоникидзе).

По метеоусловиям соревнования продолжились лишь через день. Первыми по 143-километровому треугольному маршруту стартовали мужчины. Нижняя кромка облаков достигала 1700—2000 м, но очень отличалась интенсивность восходящих потоков под разными облаками. Однако спортсменов подстерегала другая трудность. Несмотря на горизонтальную и вертикальную видимость, полностью гарантировавшую безопасность полетов, ведение ориентировки, особенно при полете против солнца, было затруднено, так как белесая дымка скрывала от взора парителей так нужные им земные «вехи». Участники полета успешно справились с навигацией, и средняя скорость, достигнутая в этих условиях победителем прошлогоднего чемпионата белгородцем Геннадием Дорофеевым, достаточно высока — более 80 км/ч (1 ч 46 мин). Около минуты уступил ему Леонид Васьков (Орджоникидзе). Третьим призером стал Михаил Удалов (Пенза).

Не совсем удачно складывалось начало гонки по 111-километровой замкнутой трассе у женщин. Когда они взлетели, над аэродромом наступил момент термической депрессии и некоторым планеристкам вновь пришлось воспользоваться услугами буксировщиков. Трудно стартовала Татьяна Чупрунова (Майкоп). Ее «Бланик» буквально «переполз» стартовую линию, имея высоту около 600 м. Позже спортсменка нашла в себе мужество не только догнать подруг, но и показать следующее за победительницей Валентиной Кузнецовой время. Однако судейская коллегия оценила ее полет «нулем»

очков. Чупрунову подвела бортовая фотоаппаратура, используемая для контроля прохождения поворотных пунктов. В результате команда Краснодарского края, безусловный претендент на победу в многоборье, скатилась в хвост турнирной таблицы. Второе место по упражнению присуждено Ларисе Емельяновой (Таганрог), третье — Вере Шишлаковой.

В командном зачете победили пензенцы. Они и возглавили турнирную таблицу соревнований.

И вот — третий, решающий полет. Разрыв между лидерами, особенно в личном первенстве, невелик. Так, шедший впереди Геннадий Дорофеев имел в своем активе 1895 очков, а следующий за ним Леонид Васьков отставал всего на 2 очка. Их вплотную «поджимали» Михаил Удалов, Валерий Самушкин и другие.

Когда планеристы поднялись в воздух, выяснилось: восходящие потоки очень слабы. Парителям пришлось цепляться за каждый встреченный восходящий поток, дабы удержаться в воздухе. В этой сложной обстановке никто не спешил стартовать. И когда запросил разрешение уйти на маршрут Л. Васьков, пожалуй, все, кто был в воздухе, расценили это как желание «вытолкнуть» впереди себя тех, у кого нервы послабее. Но опытный Васьков, хотя и вынужден был использовать, в сравнении с соперниками, более слабые потоки, все же выиграл благодаря высокой тактике и технике полета. Это был точно рассчитанный и полностью оправдавший себя прием.

Победа в гонке по 191-километровому треугольнику принесла ему звание победителя и в многоборье.

Женщины в последний день соревновались в скорости на 122-километровой дистанции. Призовые места заняли Л. Емельянова, В. Шишлакова, В. Кузнецова. Запаса очков, сделанного орловчанкой в первых двух упражнениях, оказалось достаточно, чтобы не уступить лидерства и сохранить за собой звание победительницы Спартакиады, абсолютной чемпионки РСФСР.

Следует отметить большой успех команды Пензенской области (начальник АСК — отличный планерист, мастер спорта А. Фафурин), впервые завоевавший победу в командном зачете. Пензенцам, выступавшим дружно, напористо, вручены кубки за победу. Кроме того, команда награждена весьма необычным призом: пластмассовым планером «Янтарь-Стандарт».

Планеристы Татарии заняли второе командное место в многоборье. На третьем — спортсмены Северо-Осетинской АССР.

Радует устойчивое восхождение по ступенькам мастерства перворазрядницы из Казани Веры Шишлаковой, она стала призером во всех упражнениях. Не будет преувеличением сказать: в ее лице ведущие планеристки страны могут видеть достойную преемницу.

Нельзя не отметить факт, имеющий прямое отношение к этике соревнований. Их финальная часть — награждение победителей — должна быть яркой, праздничной. Созданию такого колорита способствуют алые ленты, вручаемые чемпионам. Непонятно, почему от этой доброй традиции отказались? И от жетонов на ленте. В этот раз чемпионы спартакиады уносили с пьедестала почета медали, зажатые в кулаке, и складывали их возле себя на... асфальте.

А. КОВАЛЬ,
мастер спорта

Орел

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Командное первенство (многоборье). 1. Пензенская область — 8151 очко, 2. Татарская АССР — 7903, 3. Северо-Осетинская АССР — 7802, 4. Белгородская область — 6645, 5. Краснодарский край — 6623, 6. Орловская область — 6282, 7. Ростовская область — 5616, 8. Новосибирская область — 3344, 9. Московская область — 2828.

Личное первенство. Мужчины: 1. Васьков — 2893,0 очков, 2. Дорофеев — 2808,3, 3. Удалов — 2808,0, 4. Самушкин — 2774, 5. Пархомцев — 2737, 6. Дятлов — 2629. **Женщины:** 1. Кузнецова — 2909, 2. Шишлакова — 2858, 3. Емельянова — 2818, 4. Просвирнина — 2569, 5. Ермакова — 1780, 6. Чупрунова — 1287.

☆☆☆

Команда планеристов Пензенского авиационно-спортивного клуба — победитель Спартакиады народов РСФСР 1979 года (слева направо): М. Удалов, Н. Просвирнина, В. Самушкин.

Фото автора



МОСКВА— СОФИЯ



Гостеприимно встретили столичные парашютисты своих друзей — спортсменов Болгарии. Теплые улыбки, крепкие рукопожатия. Главный судья — судья всесоюзной категории Николай Быков — при первом свидании ознакомил болгарского тренера — судью международного категории Георгия Воеводова — с календарем соревнований.

Одновременно с финалом Спартакиады и XXXI чемпионатом Москвы по парашютному спорту предстояла первая матчевая встреча спортсменов аэроклубов Москвы и Софии. В программу вошли три упражнения: одиночные акробатические затыжные прыжки, одиночные и групповые на точность приземления. Соперники — опытные, хорошо подготовленные к спортивной борьбе. В команде Болгарии три женщины и четверо мужчин. Все — мастера спорта, имеющие не менее чем по тысяче прыжков каждый. Команду 3-го Московского городского аэроклуба составляют участники международных, всесоюзных и республиканских соревнований.

у представительницы Софии Иорданки Симеоновой и выступавшей на личное первенство мастера спорта Людмилы Маликовой (ПВО). Отклонение в трех прыжках — 8 см. Среди мужчин в болгарской команде первенствовал Желью Жилев.

Победили московские спортсмены, занявшие три первых места — мастера спорта международного класса Михаил Кожаткин и Александр Парфенов и мастер спорта Александр Антонов.

Нельзя не отметить большую выдержку, проявленную капитаном команды Александром Парфеновым, когда ему, по не зависящим от него обстоятельствам, пришлось повторить два прыжка. Нередко парашютисты при этом нервничают и не только не повышают, а ухудшают свои показатели. Парфенов проявил завидное хладнокровие. Все три затыжных прыжка пришлись в центр круга. Кстати, первый свой прыжок Парфенов сделал 21 год тому назад. В настоящее время на его счету 4785 прыжков.

Одиночные затыжные прыжки (высота 2000 метров) с выполнением комплекса

нах составило всего 0,19 м; у женщин — А. Даниловой, мастеров спорта М. Мухортовой, Л. Щербаковой — 2,14 м.

...Оживление у зачетного круга. Туда устремились спортсмены с букетами цветов. Приземляется инженер-конструктор по радиоаппаратуре Галина Юдаева. Ее целуют, поздравляют с тысячным прыжком.

Подведем итоги. По первому упражнению среди женщин победу одержала Антонина Данилова — 7,25 с, у мужчин — мастер спорта Вячеслав Глухов — 7,05 с (ПВО). По второму упражнению: среди женщин Людмила Маликова, среди мужчин — Александр Парфенов.

Абсолютной чемпионкой Москвы в личном двоеборье стала Людмила Маликова. По точности приземления — отклонение 8 см; результат по акробатике — 8,2 и 8,25; среднее — 8,22 с.

— Могла бы и большего добиться, — говорит Людмила. — Ведь в прошлом году у меня было 7,8 с. Вывод для себя делаю такой: надо больше тренироваться!

У мужчин в личном двоеборье победил Александр Антонов.

Среди молодых спортсменов достоин быть отмеченным спортсмен первого разряда из команды Центрального аэроклуба Сергей Мирный. По точности приземления все три прыжка у него в центре круга — и в результате призовое место по второму упражнению.

В общекомандном первенстве места распределились так: первое — МГАН-1 (капитан А. Парфенов), второе — МГАН-2 (капитан В. Каничев), третье — Центральный аэроклуб (капитан В. Федотов).

В заключение два кратких интервью.

— Прежде всего, — говорит Георгий Воеводов, — хочу поблагодарить советских друзей за приглашение. Все нам было интересно и важно — организация и структура клубной работы, сами соревнования, высокое мастерство московских парашютистов, особенно это относится к акробатическим прыжкам. Стало очевидно, что мы еще не добрались до некоторых «секретов» этого вида парашютного спорта. Самое лучшее впечатление оставили Данилова, Парфенов, Антонов. Все они «вращались» около семи секунд, а по точности приземления попадали точно в цель.

Надо крепить нашу дружбу, чаще встречаться. Мы уже получили приглашение приехать в Москву в будущем году. И со своей стороны пригласили столичных парашютистов принять участие в X юбилейном чемпионате в Софии, который состоится осенью текущего года.

И несколько слов о советском парашюте ПО-9. Превосходный парашют!

— В целом парашютисты Софии, — заявил Александр Парфенов, — хорошо подготовленные спортсмены. Об этом свидетельствуют, в частности, высокие результаты Симеоновой, Илиевой, Жилева. Чувствуется, что и другие болгарские друзья обладают качествами, необходимыми для авиационного спорта.

Мне довелось неоднократно встречаться с парашютистами Болгарии. И каждая встреча способствует росту мастерства, укреплению братских связей.

И. ЖАРКОВСКИЙ

Призеры соревнований И. Симеонова (1-е место), Л. Щербакова (2-е место), М. Мухортова (3-е место).

Сборная команда Софии.

Призеры соревнований А. Парфенов и М. Кожаткин (1-е место), С. Мирный (3-е место).
Фото Г. ЯСЕНЕВА



Кроме болгар прибыли семь команд: от Московского городского аэроклуба (две), Таджикистана, Центрального аэроклуба, Московского авиационного института, Коломенского аэроклуба, Московской области, а в розыгрыше личного первенства участвовали парашютисты Военно-Воздушных Сил, Воздушно-десантных войск, Противовоздушной обороны и другие.

Чемпионат и матчевая встреча весьма представительны. Из 89 участников — 3 мастера спорта международного класса, 35 мастеров спорта и 9 кандидатов в мастера.

Торжественное открытие. Повсюду реют красочные флаги. Гром оркестра. Обмен вымпелами. Московские пионеры приветствуют парашютистов, подносят им букеты цветов.

И вот начались соревнования. Стоящая последняя время пасмурная погода, как по заказу, сменилась на солнечную (к сожалению, не надолго).

Разыгрывается упражнение — одиночные прыжки на точность приземления с высоты тысяча метров. Счет «нолям» открыл соперник болгар мастер спорта Владимир Газетов. В первом заходе такие же показатели у 21 спортсмена, в том числе у 6 женщин. Восемь спортсменов из девяти (зачет по семи) из первой команды Московского городского аэроклуба приземлились точно в центр круга. Лучшие результаты дня среди женщин

акробатических фигур прошли в острой борьбе. Впереди — представительницы Москвы, хотя и спортсмены Софии проявили высокое мастерство. Так, Иванка Илиева заняла третье призовое место среди женщин — 8,9 с. У Цветана Койчева 7,8 с — третье место. Среди женщин первая — мастер спорта международного класса Антонина Данилова, среди мужчин — Александр Антонов.

В личном двоеборье между командами Москвы и Софии победила среди женщин мастер спорта Людмила Щербакова. На втором месте Иорданка Симеонова (София). У мужчин победу завоевал Александр Антонов.

В матчевой встрече на первом месте команда Москвы.

Два упражнения — первое и второе разыграны. Затем на целые сутки зарядил дождь. И на следующий день, в первой его половине в небе ни одного пролета. Буквально лоя минуты, уже после обеда удалось выполнить третье упражнение — групповые прыжки.

Снова на высоком уровне выступила первая команда Московского городского аэроклуба. По метеорологическим условиям отделиться от самолета пришлось чуть ли не за два километра от зачетного круга. Тем не менее в первом же прыжке у мужской команды в составе А. Парфенова, М. Кожаткина, А. Антонова, В. Газетова и мастера спорта О. Чернышенко отклонение в двух прыж-

ДРУЖБА В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ





Старший лейтенант В. НЕРЧУ.

ОКРЫЛЕННОСТЬ

«Разрешаю самостоятельный вылет...»
 Прошло уже несколько лет, как Валерий Нерчу услышал эти слова, но иногда ему кажется, что это было совсем недавно. И это естественно. Первый самостоятельный запоминается на всю жизнь. С годами пилот осваивает более совершенные самолеты, летает в сложных метеорологических условиях, мастерски поражает воздушные и наземные цели. Вместе с опытом приходят к летчикам степенность, многогословность. Но всякий раз, когда речь пойдет о первом полете, лица, с уже поседевшими висками, озаряются молодыми улыбками, начинаются бесконечные воспоминания.

...СТРЕМИТЕЛЬНАЯ серебристая машина вышла на исполнительный старт. Валерий еще раз бросил взгляд на приборную доску, нажал кнопку передатчика. Получив разрешение на взлет, отпустил тормоза, подал вперед рычаг управления двигателем. И для пилота исчезло все: и ярко-голубое небо над аэродромом, и друзья, что остались на старте, и все прошлое и настоящее. Все, кроме серой ленты бетонки, что стремительно понеслась под колеса его самолета, да гула двигателя.

Чувство полета, так хорошо знакомое каждому летчику, переполняло душу Валерия, рвалось наружу. Хотелось петь, смеяться, читать стихи во весь голос. Но отвлекаться было нельзя, надо было смотреть за приборами, воздухом, местностью...

Минуты, и машина вновь устремилась к земле, и Валерий опять ничего не видел кроме мчащейся навстречу бетонки. Посадка, как говорят летчики, — венец полета. Помимо отличного знания самой машины, аэродинамики, нужен хороший глазомер, умение сделать расчет на посадку, если надо, быстро исправить ошибку. Кроме того, надо еще уметь понимать самолет, знать чего от него ожидать в ту или иную секунду. Вот он уже у земли, вот он бежит по бетонке...

— Товарищ старший лейтенант, курсант Нерчу совершил первый самостоятельный полет!

Командир окинул взглядом дадную фигуру курсанта, тепло улыбнулся. Он хорошо знал, что такое первый самостоятельный.

— Поздравляю вас, Нерчу! Счастливого неба, Нерчу!

Командир крепко по-мужски пожал руку курсанта.

Непростым оказался путь к первому самостоятельному. Еще в восьмом классе, готовясь стать летчиком, Валерий подналег на математику, всерьез занялся спортом. Знал — небесную дорогу может осилить лишь физически закален-

ный человек. Участь в десятом классе, выбрал Харьковское высшее военное авиационное училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца. И вдруг заключение медицинской комиссии: не годен к летному обучению. Не прояви тогда Валерий настойчивости, не оказался верным избранному делу, стало бы на земле одним неудачником больше. Но он не отступился от своей мечты, не выбрал себе любой другой «штатский» институт, как советовали товарищи, а поступил в авиационный Харьковский.

Заниматься было интересно, студенческая жизнь увлекла своей новизной, но Валерий ложился спать и просыпался с мыслью о летном училище. Узнав, что путь в небо для него лежит только через спорт, каждую свободную минуту занимался гантелями, эспандером. Рано утром, когда все еще спали, тренировался на спортплощадке. Упражнения на перекладине, брусьях, кольцах чередовались с бегом, прыжками в длину. Валерий разучил специальные упражнения для вестибулярного аппарата: День от дня наливались силой его мышцы, крепло сердце, легкие.

После первого курса Валерий вновь подал документы в летное училище. Многих удивил этот шаг. Перед студентом-отличником открывались блестящие перспективы. Стоит ли рисковать? Но удача сопутствует настойчивым. На этот раз Валерия приняли.

Уже первые месяцы учебы показали, как по-детски наивны были его понятия о будущей профессии. Прежде учеба в училище представлялась каким-то сплошным авиационным праздником, с постоянными полетами, парашютными прыжками. Жизнь внесла свои коррективы. Полеты действительно оказались волнующим праздником. Но путь к ним лежал через многомесячные занятия по аэродинамике, электротехнике, радиоделу, устройству самолета и двигателя. Десятки, сотни раз отработывался потом будущий полет на тренажерах, методом «пеший по-летному». А занятия в спортзале! А тренировки на специальных снарядах! И тем радостнее была после всего этого каждая встреча с небом.

На третьем курсе Валерию присвоили звание младшего сержанта. Товарищи избрали его секретарем первичной комсомольской организации, членом комитета комсомола училища. Ширились и углублялись его знания, обретались командирские навыки, росло летное мастерство. И вот настал день, когда вместе с дипломом летчика-инженера Нерчу вручили заветные лейтенантские погоны.

С новым местом службы Нерчу повезло: его назначили в полк со славной боевой историей. Он был сформирован в июле 1941 года, командовал им известный в нашей стране летчик, на боевом счету полка несколько сот сбитых самолетов противника, 23 воздушных бойца удостоены звания Героя Советского Союза. Обо всем этом Валерий узнал из увлекательной беседы о боевом пути части, ее боевых традициях. Разговор был непринужденным, задушевным. В нем участвовали командиры лучших звеньев, секретарь партийной организации подразделения В. В. Перетяго, командир эскадрильи Ю. Н. Кравченко.

Служить в прославленном полку, ко-

нечно, почетно. Но и ответственность двойная. Надо не только ничего не упустить из достигнутого старшими поколениями летчиков, но и закрепить их успехи и идти дальше, добиваться большего. И Валерий, и его товарищи по училищу, прибывшие в полк, прекрасно понимали, что на первых порах будет нелегко. Ведь им доверено летать на современной грозной машине — истребителе с изменяемой геометрией крыла. И опять потянулись дни учебы: изучение техники, работа на тренажерах, полеты. В настоящее время Валерий успешно осваивает истребитель. Он летчик 2-го класса, готовится к сдаче на первый. За успехи в боевой и политической подготовке Нерчу неоднократно поощрялся командиром части, награжден Почетной грамотой ЛКСМ республики.

...Над командным пунктом взлетела ракета — сигнал на вылет. «К запуску!» — скомандовал старший лейтенант Нерчу, и воздух задрожал от мощного рева двигателя. Закрыт фонарь, загерметизирована кабина. «На взлетную!» — звучит команда руководителя полетов. Стремительный разбег, и машина, будто огромная серебристая игла, пронзила толщу облаков. Ее путь выше, в стратосферу, где нестерпимо ярко пылает солнце, где днем, на фоне фиолетового неба, мерцают звезды. Там, на огромной высоте, летит по маршруту самолет условного противника. Его надо перехватить. Включен радиолокационный прицел. И вот уже на голубоватом экране пульсирует черточка — метка цели. Самолет «противника» маневрирует, пытается сорвать атаку, но тщетно. Истребитель настигает его...

Нерчу летит к родному аэродрому. Прозвенел сигнал дальнего и затем ближнего привода. Уточнен расчет на посадку. Секунды, и машина катится по бетонке. Проходит какое-то время, и фотопленка в руках Валерия. Летчик доволен, задание выполнено на «отлично».

Позади остался еще один день учебы — обычный, как и предыдущий, наполненный упорным трудом, заботами. День, который еще на шаг приблизил Нерчу к вершине летного мастерства. Вечером вместе с друзьями он приехал в военный городок. Подходя к дому, увидел Ирину с сынишкой. Малыш побежал навстречу. Валерий подхватил его, поднял над головой, закружил. Валерка-младший визжит, счастливо смеется. Он так любит эти минуты. Любит их и Валерий-старший. От них вливается в душу добрый заряд радости, бодрости. В этом и есть простое счастье пилота: утром, как на праздник, уходить на полеты, вечером с радостью возвращаться домой, зная, что тебя ждут с нетерпением.

...Эту болезнь вы не найдете ни в одном медицинском справочнике. Имя ей — любовь к небу. Она хорошо знакома тысячам летчиков — совсем юным, безусым и поседевшим, много повидавшим. Любовь к небу озаряет волшебным светом жизнь каждого, кто ощутил непередаваемую прелесть полета, почувствовал крылья машины как продолжение своих рук, сердца. Любовь к небу навсегда болен и Валерий Нерчу, парень из молдавского поселка Дрокия. Я понял это по тому, как рассказывал он о полетах, о своем самолете, товарищах, вместе с которыми служит, сторожит небо Отчизны.

Г. КОЖЕМЯКИН

КОМАНДИР — ОРГАНИЗАТОР БОЯ

— Любое дело требует четкой, глубоко продуманной организации, — говорил Балюк при встрече с ребятами-старшеклассниками. — Любое дело, особенно воздушный бой. От того, как будет организован бой в воздухе, зависит успех, победа, жизнь людей...

ГОД 1943-й, Орловско-Курская битва...

Много времени прошло с той поры, но не забыть мне жестоких боев, развернувшихся ранним июльским утром. Не забыть боевых друзей, грудью защищавших Советскую Родину. Иван Федорович Балюк — один из них.

Первая авиационная эскадрилья взлетела на рассвете 5 июля. Перед ней стояла задача: прикрыть наземных войск от налетов бомбардировщиков. Противника долго искать не пришлось. Вот он: волна «юнкерсов» на встречном курсе.

— Атака! — передал Балюк по радио. Истребители — два звена — с хода устремились в атаку, открыли огонь. После метких очередей капитана Балюка и его заместителя старшего лейтенанта Якова Михайлика задымили и пошли к земле два бомбовоза.

Заходя в новую атаку, Балюк увидел группу фашистских истребителей. Они спешили на выручку своим бомбардировщикам.

— Внимание! Сзади справа «мессеры», — предупредил он своих летчиков и первым ринулся на фашистов. За ним последовали Иван Максименко, Александр Денисов, Павел Оскретков. Другое звено во главе с Николаем Крючковым продолжало бой с «юнкерсами». Так было разыграно еще на земле. Звено Балюка, связав боем истребителей, должно было обеспечить работу звена Николая Крючкова.

Рев моторов сливался с глухими ударами пушек, гулким перестуком пулеметов. Трудно было понять, где истребители свои, где фашистские, но Балюк и в ходе жестокой схватки быстро оценивал обстановку, умело в ней ориентировался. Вот он заметил, как фашистский летчик, заняв удобную позицию, пошел в атаку на Максименко.

— Коля! Маневр! — крикнул Балюк, и летчик Максименко, заранее зная, почему и зачем дана такая команда, бросил машину вправо и вверх. Мгновения были выиграны, и Балюк упреждал фашиста, сразил его метким огнем.

Так был проведен первый воздушный бой, заранее продуманный на земле, смоделированный в воздухе. Мастерски дрались с врагом и другие летчики эскадрильи. Уничтожив восемь вражеских самолетов, звенья возвратились домой в полном составе.

Шесть раз поднимались они в этот день на задание, шесть раз вступали в жестокие схватки и каждый раз одерживали победу над противником. После каждого вылета, несмотря на напряженность обстановки, нехватку времени, Балюк урывал минуту-другую, проводил короткий разбор воздушного боя, анализировал действия своих и вражеских

летчиков, допущенные ими ошибки, оценивал расстановку сил, ставил задачу на предполагаемый бой.

С переходом наших войск в наступление эскадрилья получила новое боевое задание.

— Будете заниматься штурмовками, помогать танкистам, обеспечивать их продвижение вперед, — сказал Балюку командир полка Евгений Петрович Мельников.

Штурмовка — для летчиков-истребителей нашей эскадрильи задание необычное, они привыкли бить воздушные цели, а не наземные. И комзск поехал к штурмовикам, побеседовал с ними, разузнал, что ему было нужно, изучил задание с летчиками. Эскадрилья взлетела и через несколько минут вышла в заданный район. Сверху хорошо видны боевые порядки наших танкистов, а чуть дальше — позиции гитлеровцев. Построившись в «круг самолетов», истребители, подражая «илам», стали стрелять по наземным целям, подавлять пулеметный и артиллерийский огонь, уничтожать живую силу противника.

На седьмой день сражения под Курском Балюк получил задание прикрывать близ линии фронта самолет-корректировщик огня артиллерии. Задание сложное, корректировщик «привязан» к определенному месту, за ним всегда охотятся вражеские истребители.

Взлетели в составе звена. Еще на земле капитан Балюк подготовил несколько вариантов воздушного боя и взаимодействия между собой. Здесь же распределил обязанности, проинструктировал летчиков.

И вот они в воздухе. Балюк с ведомым Денисовым — ударная группа, старший лейтенант Михайлик с Крючковым — группа прикрытия. Над линией фронта корректировщик и истребители появились в точно заданное время. Экипаж Су-2 приступил к выполнению своей задачи, истребители, барражируя, зорко осматривали воздушное пространство.

Появление «фоккеров» не застало их врасплох, хотя показались они не со стороны противника, а с нашей, восточной. Предупредив летчиков, Балюк пошел в лобовую атаку. Вторую группу вражеских истребителей, которая появилась почти одновременно, но с другого направления, взял на себя Яков Михайлик.

Противник, имея численное превосходство, действовал нагло, рассчитывал на легкую победу. Пара «фоккеров» непрерывно кидалась на Су-2, но Балюк и Денисов срывали их атаки. В бой вступила еще одна пара «ФВ-190», обстановка усложнилась, но Балюк и Денисов надежно защищали своего подопечного. В один из моментов боя, используя тактическую ошибку ведущего первой пары фашистов, Балюк сразил его меткой очередью. Через минуту-другую второго уничтожил летчик Денисов.

Стремясь сбить корректировщик, гитлеровцы упустили из виду пару Михайлика, что находилась сверху. Михайлик с Крючковым спикировали и с первой же атаки сбили двух «фокке-вульфов». На этом бой закончился. Фашисты, потеряв несколько самолетов, ушли восвояси.

Таких, мастерски организованных и тактически грамотно проведенных, боев на счету Балюка было немало. Неслучайно поэтому его эскадрилья, пройдя

суровый путь сражений от Сталинграда до Берлина, почти не имела потерь. А воздушные схватки были тяжелыми, жаркими, фашистские летчики дрались умело, зло и упорно. Каждый воздушный бой требовал от наших авиаторов подвига. И подвиги совершались один за другим.

Советские войска продвигались вперед. Вместе с передовыми частями наш гвардейский авиаполк вступил на территорию Волынской области. Боевая работа шла своим чередом.

Из вышестоящего штаба поступило распоряжение: установить численность войск противника, его оборонительные сооружения в районе Ковеля. Иван Балюк и Яков Михайлик вылетели на рассвете. Пройдя более ста километров по территории противника, обходя места, насыщенные зенитной артиллерией и истребительной авиацией, летчики вышли в заданный район, обнаружили большую колонну мотопехоты и танков.

Возвращаясь к линии фронта, Балюк обнаружил вражеский бомбардировщик «Ю-88». Как поступить? Разведчикам не положено ввязываться в бой, но «юнкерс» тоже мог оказаться разведчиком, мог иметь на борту важные данные о наших войсках и объектах. Можно ли его упустить? И Балюк, не колеблясь, принял решение:

— Яша! Атакуем!

Не было случая, чтобы враг, по которому Балюк открывал огонь, ушел невредимым. Он хорошо изучил повадки фашистских летчиков, знал уязвимые места вражеских самолетов и умело пользовался этим в воздушных боях. Обнаружив противника, он сразу же оценивал обстановку, мысленно строил модель воздушного боя и действовал соответственно принятому решению. Поэтому всегда выходил победителем. Он дрался дерзко, отважно, стойко. Этому же учил своих подчиненных. Начав боевой путь в небе Сталинграда, Иван Балюк сражался под Курском, Киевом, Минском, Варшавой, День Победы встретил в Берлине.

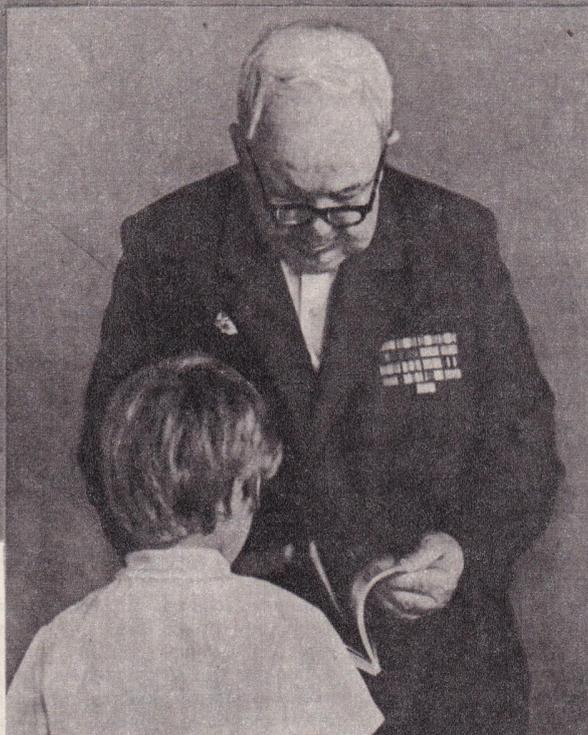
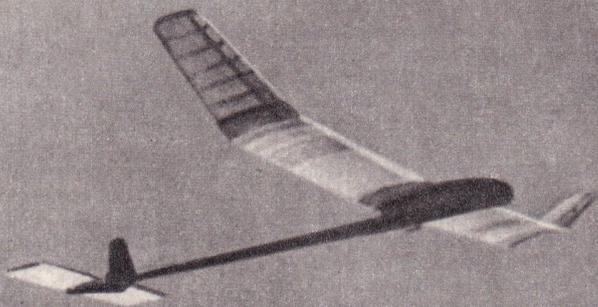
За годы войны он провел 98 боев, совершил 247 вылетов на разведку войск противника, свыше 200 — на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков. Лично сбил 22 самолета противника и 16 — в группе с товарищами. Родина высоко оценила его подвиг. Иван Федорович Балюку присвоено звание Героя Советского Союза, он награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, Орденом Отечественной войны, Красной Звезды. От рядового летчика он вырос до командира эскадрильи, от младшего лейтенанта до подполковника.

Вспоминая войну, Герой Советского Союза полковник запаса Яков Данилович Михайлик рассказывает:

«Я счастлив, что мне довелось летать с Иваном Федоровичем. Каждый совместный вылет был для меня и моих товарищей настоящей школой мужества и мастерства. Балюк был отважным летчиком, умелым организатором боя, хорошим командиром-воспитателем. Все, кто летал с ним крыло к крылу, как правило, неизменно одерживали победы, все, кто прошел с ним войну, потом успешно командовали частями и соединениями, учили и воспитывали новое поколение летчиков, защитников Родины».

Майор запаса И. ЛИТВИНЮК

Активисты оборонного Общества



Михаил Никитович Карпук проверяет у кружковца лабораторное задание.

На занятиях. Справа — инструктор Игорь Столбов.

Регулировка модели. Тренер Виктор Сухов (слева) и юные авиамodelисты братья Саша и Миша Ниязовы.

Олег Хацкевич.

Алеша Романов.

Алеша Рязанцев.

НАСТАВНИК



Просторный и...
нает собой о...
прибранную уют...
школьную лаборат...
фы с инструмента...
нятий и работы с...
замысловатые по...
ные модели — св...
довые, управляем...
ронке стоят два...
станка. Возле оди...
талью крыла мат...
одиннадцати.

— Алеша Рязан...
юного авиамodel...
произносит мой с...
пук, — талантлив...
чишка. Уже не од...
своими руками и

Михаил Никитов...
виной десятка лет...
ную секцию Киев...
тета ДОСААФ...
является руковод...
авиамodelистов...
ют наставником...
авиацию.

Карпук один из...
лучшие годы свое...

Красноармеец...
ких сражений с б...
тервентами, увид...
боя самолет. Увид...
ной мечтой стать...
мечта привела р...
Армии, сына бело...
бедняка, в подмос...
евск, в авиацион...
ее. Потом была з...
тал на многих т...
вых авиационных...

Год от года ро...
ливался опыт. С...
ками коммунист...
забвенно делился...
ми. Пробудился...
гога, воспитателя...
лись незамеченн...
никами. Так М. Н...
преподавательско...
ном училище, а...
носящей ныне им...
космических тра...
ча Гагарина.

С ответственной...
штабе ВВС полка...
1956 году по воз...
женный отдых. Он...
служил многолет...
бой в рядах Военн...
ны. Однако спок...
совсем коротко...
китович ватагу р...
не один день без...
тянуло его к ни...
зять об авиации...
с которыми сво...
Слушали ребята...
огромным интере...

— А что, реб...
пук, — если вам...
моделизмом! При...
Так началась н...
Карпука. И длитс...
три года.

— Все модели...
классе, — говори...
сконструированы...
допечными. Неко...
лись на соревно...
ры добились спо...
ли кандидатами, а...
Наставник юны...
вает имена, фам...

и светлый класс напоми-
одновременно и чисто
отную мастерскую, и
аторию. Вдоль стен шка-
нтами, удобные для за-
стола. И всюду самые
конструкции авиацион-
свободнолетающие, кор-
емые по радио... В сто-
а небольших токарных
дидто «колдует» над де-
альчишка лет десяти —

занцев, — показывая на
целиста кивком головы,
и собеседник М. Н. Кар-
мивый и дотошный маль-
одну модель смастерил
и испробовал в полете.

тович почти два с поло-
лет возглавляет авиацион-
еского районного коми-
Москвы. Одновременно
ителем кружка юных
райкоме его называ-
влюбленных в малую

из тех, кто отдал небу
воей жизни.

д Карпук, участник жар-
с белогвардейцами и ин-
дел однажды над полем
видел и загорелся страст-
ать летчиком. Негасимая
рядового бойца Красной
елорусского крестьянина-
аосковский городок Егорь-
рнную школу. Окончил
а знаменитая «Кача». Ле-
типах самолетов в бое-
ых частях.

росло мастерство, накап-
Своими знаниями, навы-
т Карпук охотно и само-
с с молодыми пилота-
в летчике талант педа-
ля. Эти качества не оста-
анными старшими началь-

Н. Карпук оказался на
кой работе в авиацион-
а позднее в академии,
имя первого покорителя
ласс — Юрия Алексеви-

ной должности в Главном
пковник М. Н. Карпук в
озрасту ушел на заслу-
Он его действительно за-
етней безупречной служ-
инно-Воздушных Сил стра-
окойная жизнь длилась
Заприметил Михаил Ни-
ребятишек, спонявшихся
без цели по двору, и по-
ним. Захотелось расска-
и, о знаменитых летчиках,
одила его не раз судьба.
а бывалого авиатора с
рсом.

ебята, — обратился Кар-
заняться авиационным
красный вид спорта!
новая страница в жизни
тса она вот уже двадцать

ли, которые вы видите в
рит Михаил Никитович, —
ны и сработаны моими по-
которые из них отличи-
ваниях, а их конструкто-
порттивных разрядов, ста-
а, а то и мастерами спорта,
ых авиамodelистов назы-
амилии ребят. Среди ус-

пешно занимающихся авиамodelизмом
братья Саша и Миша Ниязовы, Алеша
Романов, Олег и Костя Хацкевичи. Олег
только в нынешнем году идет в первый
класс, а уже имеет третий юношеский
спортивный разряд.

— Очень способный мальчик, — улы-
бается Карпук, — такие модели масте-
рит — залюбуешься!

Сейчас в авиамodelных кружках при
районном спортивно-техническом клубе
ДОСААФ занимается свыше сорока
юношей.

— Как удастся вам одному, Михаил
Никитович, справляться с такой большой
аудиторией!

— Почему одному! У меня немало
помощников, подлинных энтузиастов.
Когда-то они здесь же начинали свой
путь в авиамodelный спорт. Только что
закончил занятия с одной из групп Вик-
тор Сухов, неоднократный призер рес-
публиканских и зональных соревнова-
ний. Сейчас готовит группу ребят к оче-
редным состязаниям между авиамodelи-
стами района.

★★★

За два с лишним десятилетия М. Н.
Карпук вырастил немало искусных ави-
амodelистов. Среди них — известные
спортсмены Борис Киселев, Анатолий
Гречин — неоднократные победители
крупных турниров.

— В нашем районе первичные органи-
зации ДОСААФ многих школ, институ-
тов, специальных средних учебных за-
ведений уделяют серьезное внимание
военно-техническим видам спорта, в том
числе моему любимому — авиамodelь-
ному, — с гордостью произносит ветер-
ан авиации. — Кружки авиамodelистов
активно работают и на ряде предпри-
ятий. В школах занятия авиамodelизмом
не прекращаются и в летний период. В
пионерских лагерях проводим состяза-
ния на лучшую модель, устраиваем меж-
лагерные встречи. В нынешнем летнем
сезоне в таких «баталиях» принимало
участие до 1500 ребят.

Михаил Никитович замолкает и нетер-
пеливо смотрит на часы.

— Извините, — говорит он, — через
несколько минут у меня начинаются за-
нятия.

В класс один за другим входят, здоро-
ваются ребята. Карпук, прежде чем на-
чать занятие, просит юных авиамodel-
листов показать школьные дневники. Та-
ково у него правило: хочешь научиться
строить и выпускать в полет авиацион-
ные модели — служи примером в учебе
в своей школе.

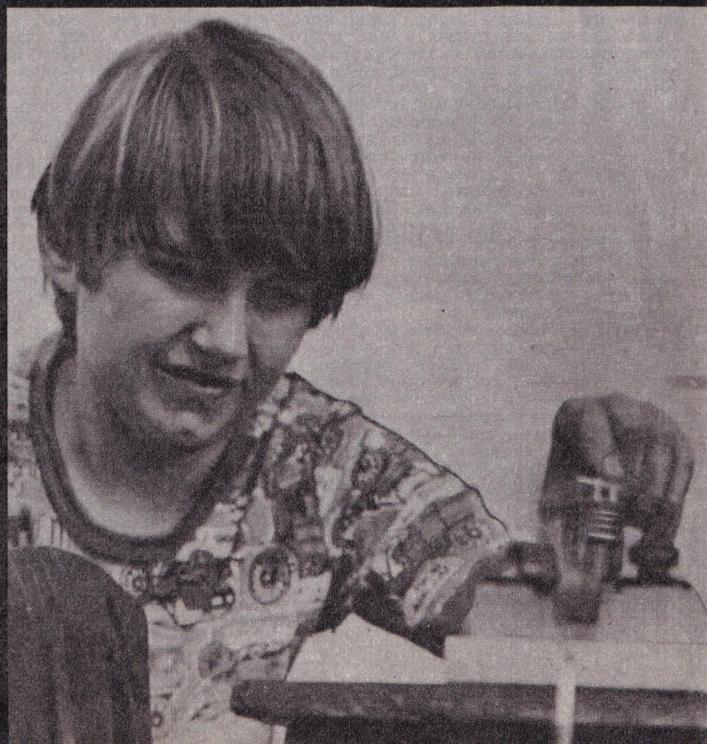
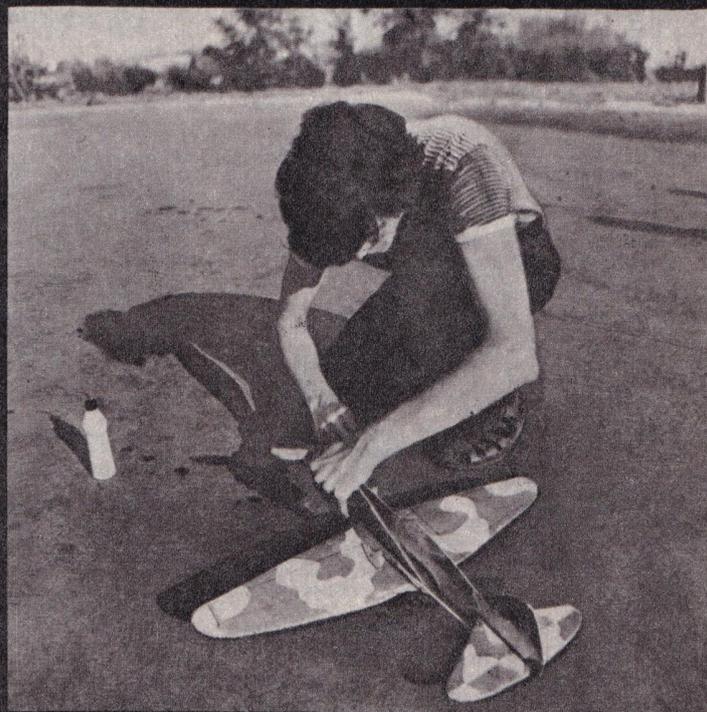
Урок начался. Я сижу за одним из
столиков и наблюдаю за лицами ребят.
Равнодушных нет. Наставник юных
спортсменов с увлечением рассказывает
об особенностях конструирования мо-
делей свободного полета, о материалах,
которые самым лучшим образом подхо-
дят для крыльев, фюзеляжа. Потом под-
ходит к доске, берет мел. Доска запол-
няется чертежами, цифрами.

В классе царит тишина.

Наставник завтрашних мастеров одно-
го из увлекательнейших видов авиаци-
онного спорта ведет очередной урок.

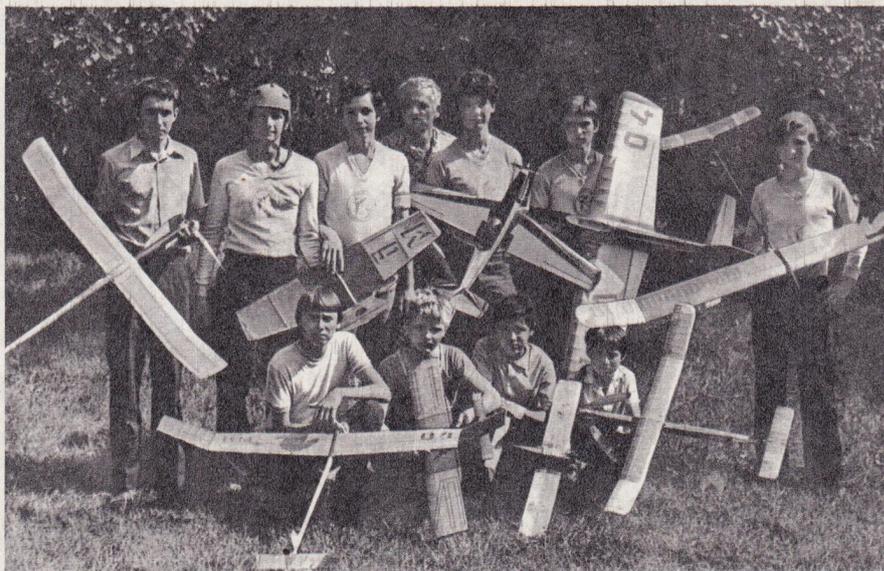
Полковник в отставке
М. РОГОВ
Фото В. РУБАНА.

Москва





СЕБЯ УВИДЕТЬ В УЧЕНИКАХ



Н. И. САВИЦКИЙ СРЕДИ СВОИХ ПИТОМЦЕВ.

Группа юных техников готовилась к поездке в Артек. Среди ребят выделялся своей сдержанностью светлоголовый паренек Саша Карпенко из поселка Яблунковского. Чувствовалась в нем какая-то особенная серьезность: если он что-то делал, то делал основательно, говорил мало, а больше молчал. «Нелюдим», — отметила я про себя.

В поезде, к моему удивлению, он первым отвечал на любой вопрос технической викторины, его шаржи на нашем веселом конкурсе художников оказались весьма удачными, а подписи к рисункам — самыми остроумными. «Вот тебе и «нелюдим!».

Когда приехали, Саша взял у девочек ящики с моделями и экспонатами и пошел к вокзалу. Все больше и больше проявлялась в подростке самостоятельность, умение и желание прийти на помощь товарищу. «Надежный человек!» — подумалось.

Мне предстояло познакомиться поближе с работой авиамodelьного кружка Дома юных техников, где занимается Саша.

Мы беседовали в методкабинете с руководителем кружка Николаем Ивановичем Савицким. Внимательный взгляд, немногословие, сдержанность, скромность. И сразу вспомнился Саша Карпенко. «Так вот откуда в нем все это!».

Надо сказать, что без Савицкого трудно себе представить развитие авиамodelьного спорта в нашем крае. Ведь кого ни назовешь из известных у нас спортсменавиамodelистов — это будет наверняка либо ученик Савицкого, либо ученик ученика Савицкого... Олег Бабичев — чемпион страны, Европы и мира, Хачик Бабалян — чемпион первого послевоенного юношеского чемпионата страны, Владимир Рейгель — мастер спорта, Владимир Баутин — мастер спорта.

Его ученики любят избранное дело. Почти все они приходят в кружок в возрасте 10—11 лет и никогда уже не сворачивают с пути. Этой верности, целеустремленности учатся у своего наставника, морского пехотинца, прошедшего всю войну и полюбившего в далеком детстве авиамodelизм.

Николай Иванович Савицкий обладает удивительным даром понимать душу подростка. Глаза педагога светятся радостным блеском, когда речь заходит о его ребятах. Вот почему у Николая Ивановича нет нехватки в учениках. Он не только знакомит ребят с основами аэродинамики, развивает техническое мышление и конструкторские навыки, но и постоянно воспитывает в них общественную активность, любовь и уважение к труду, к людям. Им не упущены и вопросы этики поведения, нравственности. Он требователен к ребятам, когда идет речь

об овладении всеми тонкостями мастерства и четкого выполнения чертежей и расчетов. Ему не безразлично, как его питомцы развиваются физически, что думают о выборе профессии.

Кого не привлечет «День открытых дверей» — в авиамodelьной лаборатории? Здесь можно увидеть великолепную выставку, наблюдать полеты комнатных прозрачных «стрекоз», соревнования на продолжительность их парения и точность посадки. А юные хозяева лаборатории увлеченно расскажут вам об авиации. «День» продолжается целую неделю. Сотни ребят из школ города успевают побывать в гостях у кружковцев. Многие из них пополнят ряды питомцев Савицкого.

Николай Иванович всегда готов прийти на помощь молодым руководителям авиамodelьных лабораторий, поделиться своим опытом.

Один из них — Петр Владимирович Мирошниченко — «учитель второго поколения». Он пришел в авиамodelизм, как все мальчишки. Со стадиона «Кубань», на котором проводились соревнования, жил рядом мальчик, каждый раз с замiranием сердца следивший за полетом легкорылых моделей. «Тогда они мне огромными казались», — смеется Петр Владимирович. Глубоко у него запала мечта строить модели самолетов. Пришел во Дворец пионеров — не приняли. «Подрасти немного», — сказали восьмилетнему Петю.

Через год сбывшаяся мечта — второклассник Петя Мирошниченко был принят в авиамodelьный кружок. Прошли годы. Позади остались и аэроглуб, и служба в авиации. И вот уже семь лет отдает он ребятам свои знания и навыки.

«Хочу, чтобы то, что не сумел сделать я сам, воплотили в жизнь мои ученики», — говорит Петр Владимирович, и это закономерно: у хорошего учителя, как известно, ученики обязательно пойдут дальше.

Семьдесят пять учащихся ежегодно ведет Петр Владимирович на краевой станции юных техников. Сейчас ребята осваивают новый класс моделей — радиоуправляемые. Зайдешь в лабораторию — будто попал в настоящее конструкторское бюро. Одни склонились над чертежами, другие сгибают хрупкие детали, третьи спорят о профилях.

Говорят: «Учитель, воспитай ученика!» Петр Владимирович, следуя этому девизу, воспитал не одного последователя. Костя Гончаров — студент Московского авиационного института, Саша Владимиров, Алеша Саевский — курсанты авиационных училищ. Прежде чем поступить в училище, Алеша проработал год в авиамodelьном кружке станции бок о бок со своим наставником — вел пять младших

групп. И когда приезжает в отпуск, первым делом спешит на станцию юных техников.

«Все, что было достигнуто мною здесь, в лаборатории, у станка, за верстаком, — рассказывает Алексей Саевский, — что освоено с инструментом в руках, теперь дает о себе знать». Поэтому Алексею намного легче выполнить чертеж, выточить любую деталь, сделать необходимые расчеты. Вопросы технической эстетики для него не что-то отвлеченное. И не удивительно: тонкому пониманию значения цвета, формы, подлинно художественному восприятию четких линий, контуров, окраски будущий авиационный инженер Саевский учился на протяжении пяти лет в авиамodelьном кружке у инструктора Мирошниченко Петра Владимировича.

Встречаясь с этими людьми, еще и еще раз вспоминаешь слова Леонида Ильича Брежнева, сказанные им в Отчетном докладе Центрального Комитета КПСС на XXV съезде партии: «Ничто так не возвышает личность, как активная жизненная позиция, сознательное отношение к общественному долгу...»

...Павильон юных техников на ВДНХ СССР. Идет Всесоюзная конференция «Юные рационализаторы и механизаторы — сельскому хозяйству». Делегаты Кубани — четыре мальчика и девочка — в конце своего выступления передают инженеру-методисту павильона Илье Васильевичу Шмелеву, бывшему летчику, Герою Советского Союза, сражавшемуся в небе Кубани, объемистый альбом с фотографиями малогабаритных тракторов, изготовленных руками юных кубанцев.

Я перелистываю странички школьных тетрадей, фотоальбомы и думаю о той великой роли, которую играет связь поколений. Хранить все: имена, даты, фотографии, письма, документы — прекрасная традиция. Во дворе железнодорожной школы № 12 стоит памятник, созданный по эскизу учащихся. На мемориальной доске высечены имена воинов — бывших учеников школы, не вернувшихся с войны. Следопыты 4-й школы установили памятник зенитчикам, защищавшим небо Кубани, а ребята из 58-й пашковской школы — обелиск легендарным героям-летчикам.

И опять вспоминаю имена тех, кто самоотверженно отдаст себя воспитанию молодежи, кто, словно эстафету, принимает от своих наставников любовь к людям, к труду, к творчеству, к общественному долгу.

В. БАГИНСКАЯ,
старший методист краевой станции юных техников

Краснодар

ОПЕРАЦИЯ «ДЕТИ»

СНАРЯД В БЕНЗОБАКЕ

Прошла осень. Наступила зима 1944 года, но полк, занятый операцией «Дети», не прекращал боевой работы.

В одну из фронтовых ночей в паре с летчиком Леонидом Горяиновым мы вылетели на отдаленную партизанскую площадку. Это был первый ночной боевой полет строем. Строевые полеты на самолетах По-2 обычно проводились на тренировках и только днем. А до войны в сомкнутом строю эти самолеты можно было увидеть раз в году на авиационном праздничном параде в Тушине.

До этого я мало знал Горяинова. Был он парень тихий, скромный, исполнительный. Грамотный пилот.

Мы отдавали себе отчет в том, что ночной строевой полет в тыл врага — это демонстрация уверенности в выполнении боевого задания. Полеты строем нужны были и для ускорения доставки вооружения партизанам. И еще одно — в парном полете все время чувствуешь рядом товарища, а чувство локтя в боевой обстановке помогает добиться успеха.

Задуманному полету предшествовала дневная тренировка для определения поведения ведомого. Мы перестраивались, поочередно занимая в строю места ведущего и ведомого. Выдерживать дистанцию и режим строевого полета — трудное дело, тем более в темную ночь, когда ведомый ориентируется лишь по голубым вспышкам выхлопных патрубков мотора, а при пересечении линии боевого сопряжения с врагом — по силуэту биплана, летящего над освещенным ракетами горизонтом.

Не афишируя предстоящий полет, мы ждали безоблачного неба. Когда зарулили на старт, никто не мог предполагать, что по условному сигналу оба самолета одновременно пойдут на взлет. Разбег, набор высоты и дальнейший полет выполняли по программе строевого ночного полета.

Наши самолеты были загружены оружием для партизан. Пересекая линию фронта, мы натолкнулись на сплошной заградительный огонь вражеских зениток. Впереди, слева и справа вплотную к самолетам приближались всполохи разрывов зенитных снарядов и мечущиеся столбы прожекторов...

Надо было немедленно решить: уходить маневром в ту или иную сторону. Справа примыкал ведомый самолет Горяинова. Значит маневр вправо может привести к воздушной катастрофе. Принимаю решение: левым разворотом иду на снижение. Ведомый отделяется вправо вниз. На приглушенных моторах, развивая повышенную скорость, самолеты змейкой быстро теряют высоту. Но оторваться от назойливых прожекторов не удается. В ярких лучах появились трассирующие нити — и на нас обрушился шквал огня. Такое повторяется из ночи в ночь, из полета в полет. Кажется, что к опасности привыкаешь, а порой только ее предчувствие становится страшнее любого зенитно-артиллерийского огня.

Глубокие виражи и восьмерки, планирование и пикирование, боевые развороты и перевороты через крыло, змейки, скольжение — все фигуры пилотажа, на какие только способна наша «ласточка». И все это ночью, а не днем, с оружием на борту, которое может взорваться в любую секунду от попадания вражеского снаряда. В этой неравной борьбе оттачивалось летное мастерство летчика-ночника.

Какое напряжение, сколько физических и моральных сил требовалось от летчика в каждом боевом вылете! И не только под огнем противника, но и в непогоду. Летишь, а навстречу ползет липкая мгла, обдавая лицо холодными каплями. Мокрые холодные струйки стекают по щекам скатываются за воротник ледяными мурашками, заставляя вздрагивать и подпрыгивать под лямками привязных ремней.

В далеком тылу противника мы нередко попадали, казалось, в безвыходное положение. Но воля к победе, самообладание помогали принимать единственно правильное решение и выходить победителем. Известный советский летчик М. М. Громов говорил: «Для того, чтобы летать, очень важно знать, как управлять самолетом, но еще важнее знать, как управлять самим собой».

Мы четко знали: для того чтобы выйти из-под обстрела, ночью, как и днем, есть один путь — минимальная высота, брьющий полет. При таком режиме самолет для прожекторов и зениток будет недосягаем. И истребитель не рискнет напасть, так как на большой скорости может врезаться в землю. Только на самой низкой высоте можно было дойти до цели.

В этом нашем учителем был великий летчик Валерий Павлович Чкалов. Он всегда стремился выжать из себя и из самолета все, до самого доньяшка! Нам хотелось подражать его удали и высокому мастерству пилотажа, его целеустремленности и настойчивости. Чкалов пилотировал все типы самолетов и летал виртуозно. В трудный период борьбы с врагом летная биография Чкалова была для нас лучшей школой.

Наши самолеты получили пробоины, но были управляемы. Восстановив заданный курс к цели, справа чуть выше горизонта я заметил ведомого. Обменявшись условными сигналами, мы восстановили строй. Теперь наши роли поменялись: ведущим стал Горяинов, ведомым — я. На малой высоте пришлось выдерживать несколько большую дистанцию, чтобы одновременно вести детальную ориентировку.

Спустя десятилетия встретились фронтовые друзья — «партизанские летчики» Леонид Горяинов, Рустем Лобженидзе, Петр Курочкин, Николай Кулагин.



После приземления в заданном районе во многих местах обеих машин мы обнаружили пробоины. Одна из них оказалась особенно опасной — снаряд пробил капот мотора и влетел в верхнюю часть основного бензобака самолета Горяинова. Из пробитого бака вытекал бензин, угрожая пожаром и взрывом.

В народе говорят: смелому везет. Бензобак не взорвался.

Но как же лететь домой? На площадке собрались дети. Отправлять их обратно по деревьям и землянкам? А разыщем ли мы их потом? Многих из них можно и недосчитаться, потому что гитлеровцы особенно настойчиво охотились за детьми.

Комбриг Алексей Егорович Сидоренко обещал сохранить самолет. В следующую летную ночь надо привезти авиатехника с запасными частями, чтобы он сделал необходимый ремонт. Обсудив все варианты, мы все же решили попробовать поднять ирранный машину в воздух. Пробоину в бензобаке забили деревянной заглушкой. Из моего самолета перелили бутылок десять бензина в машину Горяинова, чтобы пополнить горючее после утечки...

— Сажайте детей в мой самолет, — сказал я комбригу. — Рискнем!

— А если в баке снаряд?

— Даже если он и в баке, то свое значение уже потерял. Не может же осколок иметь заряд замедленного действия?

— Ну, что ж, может быть это и выход, — подумав, согласился Сидоренко. — На всякий случай будем следить за самолетом Горяинова... А свободную кабину... — Алексей Егорович внимательно посмотрел на Леню, — мы заполним специальными грузом.

— Что такое? — насторожился Леонид.

— У нас есть тяжело раненный немецкий офицер. Пока он жив, его надо доставить в разведотдел фронта. Такое указание из штаба приняла наша радиостанция.

Это подходило к нашему плану. На борту моего самолета находились дети, а у Горяинова — гитлеровец. В случае аварии самолета, пленного придется оставить, а Леню я возьму к себе. До возможного подхода гитлеровцев успею подняться в воздух. Хорошо, что была зима. Мы летали на лыжах, а это давало возможность садиться на любой ровный снежный покров. Кроме того, лыжи обеспечивали большую маневренность самолета на земле.

Рискованный полет удался. Мы добрались до своих. Я привез детей, а Леонид Горяинов — пленного фашиста, хотя мотор его машины все время чихал в воздухе и грозил остановиться. Скоро весть о храбром летчике Горяинове, который может летать со снарядом в бензобаке, разнеслась по всему полку.

Инженеры исследовали пробоину и нашли в бензобаке фосфористый снаряд вражеской зенитки. Каким чудом он не поджег и не взорвал самолет — так и не удалось понять.

С этого полета началась наша дружба с Леонидом Горяиновым на долгие-долгие годы.

* Глава из книги «Операция «Дети», готовящейся к печати. См. «Крылья Родины» № 9, 10 за 1977 г. и № 3 за 1979 г.



ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ВИНТОКРЫЛЫЙ АППАРАТ

Золотыми страницами вошли в историю нашей Родины годы первой пятилетки. По призыву Коммунистической партии, по велению сердца миллионы тружеников вдохновенно, самоотверженно начали возводить фундамент экономического могущества Страны Советов, материальную базу ее обороноспособности — социалистическую индустрию. Строились и реконструировались электростанции, металлургические и машиностроительные заводы, в том числе авиационные, авиамоторные. Ученые, конструкторы, инженеры, передовые рабочие разрабатывали новые образцы техники, предлагали более эффективные методы труда. Охваченные пафосом социалистического строительства, все старались внести свою лепту в реализацию задач, поставленных партией.

Молодые авиационные инженеры Н. И. Камов и Н. К. Скржинский (первому было 26 лет, второму 23 года), собрав группу таких же энтузиастов, взяли в свободное от основной работы время

спроектировать новый тип летательного аппарата — автожир-вертолет, который на их взгляд, имел большие перспективы. За помощью в реализации проекта они обратились в ячейку Осоавиахима авиазавода имени Десятилетия Октября, на котором работали. Председатель ячейки т. Луканидин поддержал молодежь и, в свою очередь, написал ходатайство в Центральный Совет Осоавиахима.

Поддержка патриотического оборонного Общества многое значила для молодых энтузиастов. Они с новой энергией начали собирать материалы для разработки проекта аппарата. В те годы об автожире даже в специальной литературе писали очень мало, о теории ротора вообще ничего не было известно. Таким образом, практически инженеры Н. Камов и Н. Скржинский разрабатывали проект своего автожира, опираясь лишь на общие законы аэродинамики, механики и теории прочности самолетов.

Чтобы ускорить создание первого опытного экземпляра автожира и максимально сократить его стоимость, группа решила использовать в несколько измененном виде фюзеляж и двигатель самолета У-1. Соответственно разработали под него несущий винт-ротор, втулку, кабан, крыло, шасси, вертикальное оперение. Выполнили все аэродинамические, весовые и прочностные расчеты. Лопасти ротора решили сделать шарнирно-сочлененными с втулкой, хотя несущие винты строившихся в те годы опытных вертолетов имели жесткое крепление.

Диаметр ротора (12 м) был выбран исходя из нагрузки на ометаемую площадь, обеспечивающую расчетную вертикальную скорость снижения при безмоторном спуске на режиме авторотации. Несущий винт — четырехлопастный. Форма лопасти — почти эллиптическая, для простоты изготовления образованная прямыми линиями. Близкая к оси вращения часть, где по расчетам должно быть обратное обтекание, выполнена без пера. Лопасть состояла из лонжерона, склепанного из трех термически обработанных хромомолибденовых труб, и деревянных нервюр. Носовая часть обшита фанерой, хвостовая — авиационным полотном.

К выточенному из хромоникелевой стали корпусу втулки ротора с помощью горизонтальных шарниров крепились переходные детали. Другой шарнир — вертикальный — соединял переходник с фланцем комлевого узла лопасти. Благодаря такой конструкции лопасть могла совершать колебания относительно втулки и в вертикальной плоскости и в плоскости вращения.

Кабан ротора состоял из хромомолибденовой трубы с точеным стаканом —

Вертолет КАСКР. Справа его конструкторы Н. Скржинский и Н. Камов.

(Снимок 1929 года)

осью, на которой конструкторы разместили втулку ротора. Двама Λ -образными подкосами кабан соединялся с фюзеляжем. Ось ротора крепилась к подкосам сквозным болтом. Это обеспечивало возможность ее наклона в поперечном направлении. Наклон осуществлялся перемещением пяты оси по червячному винту, вращаемому с помощью маховичка, расположенного под левой рукой пилота.

Двухлонжеронное деревянное крыло площадью $5,2 \text{ м}^2$ с щелевым элероном выполняло одновременно две функции: конструктивного элемента, обеспечивающего нужное обтекание элерона, и силового, передающего нагрузки от шасси на фюзеляж. Соответственно своим размерам крыло несло всего 5—6 процентов полетного веса машины, а основной вес нес ротор. Свой аппарат молодые конструкторы уже на первом этапе работы называли «вертолет».

Шасси вертолета по схеме было таким же как у самолета У-1. Однако, для безопасности посадок с большими вер-

ный группой проект и вынесла решение, в котором между прочим отметила, что «конструкторами проделана большая работа по разработке методов расчета на прочность, где ими дан ряд удовлетворительных решений совершенно новых вопросов». Конструктивное оформление проекта комиссия признала «исполненным с инженерной точки зрения вполне удовлетворительно... В заключительной части решения говорится: «Комиссия всячески поддерживает начинания инженеров Камова и Скржинского в деле развития нового способа летания, могущего принести реальную пользу для воздушного флота СССР».

В марте того же 1929 года президиум авиационной секции Центрального Совета Осоавиахима СССР под председательством П. И. Баранова, который тогда был начальником Военно-Воздушных Сил Красной Армии, принял решение: построить вертолет КАСКР-1.

Строился вертолет, которому дали название «Красный инженер», на заводе, расположенном в одном конце города, а предприятие, на котором работали основные участники группы КАСКР, — в другом. И все же каждый вечер они приезжали на завод, сверлили и резали трубы, выпиливали из стали детали кабана, фюзеляжа, шасси, делали лопасти. Активно участвовали в работе студент М. Миль, авиамеханик Э. Крейндин, чертежник Н. Кун. Помогали и несколько рабочих. Каленые хромомолибденовые трубы с трудом поддавались обработке. Сверлили ручными дрелями. Порой сверла не хватало и на одно отверстие. Быстро «садились» ножовочные полотна. В общем технических и организационных трудностей было очень много. И тем не менее всего за 10 месяцев был разработан проект, сделаны в кальках все чертежи, построен вертолет. Для его испытания пригласили летчика отряда защиты растений И. Михеева.

С большим волнением создатели машины выкатили 1 сентября 1929 года свое детище на аэродром и, ничего не подозревая, поставили его хвостом к ветру. К ужасу конструкторов, ротор начал вращаться хвостиками лопастей вперед. Среагировали быстро. Остановив ротор, руками раскрутили его в нужном направлении. Между тем, ветер усилился и ротор стал быстро набирать обороты. И тут произошло непредвиденное — лопнули тросы, поддерживающие лопасти. Опускаясь, они заделали вертикальное оперение...

После ремонта лопастей и оперения 25 сентября 1929 года вертолет вновь вывели на аэродром. В передней кабине занял место летчик Михеев. Раскрутили ротор вручную, и, как вспоминает главный инициатор разработки вертолета инженер Н. И. Камов, занимавший место в задней кабине, вертолет, пробежав метров 60, оторвался от земли и пролетел на высоте 2—3 метра около 250 метров. При этом ротор вращался со скоростью 120 оборотов в минуту. Исторический полет автожира-вертолета закончился успешно. Первый барьер был преодолен.

В октябре 1929 года испытания продолжились. В ходе их произошло еще

несколько поломок. Инженеры терпеливо ремонтировали машину, попутно устраняли конструктивные недостатки, накапливали опыт, знания особенностей винтокрылой машины, ее «характера». И когда в конце очередного полета вертолет опрокинулся и получил серьезные повреждения, конструкторы не без колебаний пришли к выводу: их детище нуждается в существенной доработке, а испытания должны вести специалисты.

К августу 1930 года машина была восстановлена. Для испытания винтокрылой машины инженеры попросили помощи у научно-исследовательского института ВВС. Командование пошло навстречу энтузиастам. Была создана специальная комиссия по испытаниям, разработаны инструкция и программа их проведения, выделены хорошо подготовленные люди: летчик-испытатель Д. Кошиц, инженеры-испытатели А. Кравцов и А. Филин. Испытания начали вести на методически несравненно более высоком уровне. Тщательный подбор поперечного наклона ротора и угла установки стабилизатора, подвеска груза на крыле и другие меры позволили добиться правильной балансировки аппарата. Затем на вертолет установили двигатель в 235 л. с. и новый тянущий винт. После этого аппарат уже уверенно летал по кругу над аэродромом на высотах до 450—500 м. Продолжительность некоторых полетов, выполненных Д. Кошицем, достигала почти получаса. При полной полезной нагрузке в 200—235 кг машина летала на скоростях от 35 до 110 км, планировала под углами до 60° к горизонту. Разбег при взлете был всего около 20 м, а пробег при посадке (с торможением кабрированием машины до $25\text{—}30^\circ$) всего 2 м.

КАСКР — первый советский винтокрылый летательный аппарат, поднявшийся в воздух. На нем также впервые в Советском Союзе была проверена шарнирная подвеска лопастей несущего винта. С него началось советское автожиростроение, позволившее накопить теоретические и практические знания для нашего вертолетостроения. В процессе же летных испытаний впервые была создана и методика пилотирования винтокрылого летательного аппарата.

За полвека, минувших со времени полета первого автожира-вертолета, в нашей стране выросли высококвалифицированные кадры конструкторов, производственников, испытателей вертолетов. Наши конструкторские бюро в тесном взаимодействии с научными организациями успешно решают самые сложные задачи создания вертолетов любого назначения. Советские летчики установили на них десятки мировых рекордов. Наши машины в значительных количествах закуплены многими иностранными государствами. Военные вертолетчики стоят на страже границ нашей Родины, а экипажи вертолетов гражданской авиации выполняют многогранную работу в народном хозяйстве Советского Союза и стран социалистического содружества.

В. БИРЮЛИН,
инженер



КАСКР в полете. (Снимок 1930 года)

тикальными скоростями снижения (до 6 м/сек) с возможным креном и сносом колею сделали более широкой (3800 мм), шнуровую амортизацию рассчитали на значительно большие нагрузки, сохранили и противокатажную лыжу. Большие нагрузки от ротора и шасси заставили значительно усилить и среднюю часть фюзеляжа.

Управление вертолетом осуществлялось с помощью обычных самолетных рулей и элеронов. Поперечная же балансировка аппарата от изменяющегося на разных скоростях полета наклона ротора — наклоном его оси с помощью маховичка у пилота. Обороты ротора показывал специальный тахометр.

Основными случаями расчета вертолета на прочность были выбраны: полетный случай с эксплуатационной перегрузкой 4 и коэффициентом безопасности 2, на который рассчитывались кабан, лопасти, фюзеляж и оперение, и случай посадки с парашютированием с вертикальной скоростью 5 м/сек при коэффициенте безопасности 1,25, на который рассчитывались шасси и их крепления.

В феврале 1929 года созданная авиационной Осоавиахима СССР специальная комиссия под председательством ученика Н. Е. Жуковского профессора Б. Н. Юрьева рассмотрела представлен-



У ИСТОКОВ РЕАКТИВНОГО...

Исполнилось 50 лет со времени опубликования Борисом Сергеевичем Стечкиным статьи «Теория воздушного реактивного двигателя»^{*}.

Идея реактивного движения была известна давно. Наиболее полно его теоретические основы разработали в конце прошлого и начале нашего века замечательные русские ученые Н. Е. Жуковский, К. Э. Циолковский, Н. В. Мещерский. Мысли Стечкина были направлены на решение проблемы применения принципа реактивного движения к авиации.

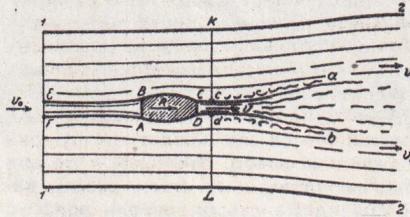
Постановлением Совнаркома от 3 декабря 1920 г., подписанным В. И. Лениным, Н. Е. Жуковский был освобожден от обязательного чтения лекций, чтобы вплотную заняться научной деятельностью и руководством ЦАГИ. Чтение лекций по теоретической гидродинамике на авиационном отделении МВТУ он поручил одному из любимых учеников — Б. С. Стечкину, который уже в 1921 году в 30-летнем возрасте был избран профессором и зарекомендовал себя как крупнейший гидродинамик.

Глубокое знание гидродинамики и теории двигателей привели Б. С. Стечкина к открытию, которое он долго вынашивал, но изложил впервые не в печати, а на одной из лекций по курсу гидродинамики студентам механического факультета МВТУ в 1928 году. Затем он выступает с лекцией в Доме Красной Армии, со специальным научным докладом на технической конференции в ЦАГИ, и, наконец, появляется статья «Теория воздушного реактивного двигателя». В статье говорится: «Под реактивным двигателем (сокращенно РД) надо понимать такое сочетание воздушного двигателя и тепловой машины, в котором располагаемое тепло сообщается рабочему воздуху и идет на увеличение его количества движения, в результате чего получается движущая сила. В настоящей статье мы дадим анализ определения силы тяги и КПД реактивного двигателя, работающего в упругой среде. Для случая нежидкой жидкости, когда тепловая сторона отсутствует, вопрос о силе реакции подробно рассмотрен Н. Е. Жуковским».

Стечкин дает схему двигателя, обтекаемого сжимаемым газом (рис. 1), имеющим в бесконечности скорость V_0 и давление P , и на основе теоремы Эйлера, предварительно примененной им для элементарной трубки тока, доказывает, вначале вспомогательную лемму, а затем и саму теорему о силе тяги воздушно-реактивного двигателя, согласно которой

$$R = m(V - V_0) + f(p - p_0),$$

где m — секундная масса газа, протекающая через ВРД;
 V — скорость истечения газа из сопла;
 f — выходная площадь сопла;
 p — давление газа в выходном сечении сопла;
 R — свободная сила тяги.



Этой формулой и по сей день пользуются во всей мировой литературе. В признание заслуг автора — ее именуют формулой Стечкина. В той же статье Б. С. Стечкин дал определение основных коэффициентов полезного действия ВРД.

Разработанная им теория относится к воздушно-реактивному двигателю любого типа с сообщением воздуху, проходящему через двигатель, как тепла, так и внешней работы. Автор подчеркивает, что эффективность ВРД повышается с ростом скорости полета и в качестве примера показывает, что при очень больших скоростях полета воздух в ВРД может сжиматься без помощи компрессора «за счет потери живой силы набегающего воздуха». Только этот пример, содержащий расчеты для сверхзвуковых скоростей полета (400 и 600 м/с), которые по тому времени можно было считать фантастическими (скорость полета самолета тогда не превышала 50 м/с), относится к случаю прямоточного ВРД. Вся теория в современном понимании относится к широкому классу турбореактивных двигателей. Правда, нужно иметь в виду, что в условиях развития техники того времени КПД компрессора и турбины были очень малы, что исключало возможность создания турбокомпрессорного ВРД. Но это не останавливает ученого. Предвидя прогресс в области развития лопаточных машин, он излагает решение задачи создания теории ВРД в общем виде.

В эпоху, когда в авиации использовались только поршневые двигатели, и к тому же они были еще очень далеки от совершенства, Стечкин предложил новый тип двигателя, дал теорию его процесса и, тем самым, указал путь развития новой реактивной авиации на многие годы вперед.

Статья была переведена на иностранные языки и сразу же создала автору

мировую славу. Широкою известностью получило опубликованное в 1930 году открытое письмо итальянского ученого А. Крокко, который предложил назвать основной теоретический цикл воздушно-реактивных двигателей «Циклом Стечкина». Так в 1929 году были заложены основы современной теории ВРД, которая получила свое дальнейшее развитие прежде всего в последующих трудах самого автора, а также его многочисленных учеников. И именно поэтому академик Борис Сергеевич Стечкин по праву считается основоположником теории воздушно-реактивных двигателей.

Он внес большой вклад в развитие и других отраслей науки и техники и, в первую очередь, в развитие теории лопаточных машин и реактивных двигателей.

Еще в довоенный период и в период Великой Отечественной войны Борис Сергеевич успешно развивает теорию лопаточных машин — компрессоров и турбин, которые первоначально использовались в системах наддува поршневых авиационных двигателей, а затем явились основными составными элементами турбокомпрессорных воздушно-реактивных двигателей. В 1944 году в связи с усилением роли компрессоров и турбин в авиационных силовых установках Борис Сергеевичу поручается организация новой кафедры «Теории лопаточных машин и реактивных двигателей» в ВВИА им. Н. Е. Жуковского.

Научную, преподавательскую работу Стечкин сочетал с руководящей работой в авиационной промышленности. Он являлся одним из организаторов ЦАГИ, руководителем его винто-моторного отдела, членом коллегии и заместителем председателя ЦАГИ (председателем был Н. Е. Жуковский). С 1930 г. он работает во вновь созданном на базе винто-моторного отдела ЦАГИ Центральном институте авиационного моторостроения (ЦИАМ), в 1935—1937 гг. является заместителем начальника этого института по научной части, а с 1943 года назначается заместителем по научной части Генерального конструктора авиадвигателей академика А. А. Микулина. В 1954 году он становится директором института двигателей Академии наук СССР.

Постоянная связь с промышленностью позволяла Б. С. Стечкину не только направлять возглавляемые им научные коллективы на решение важнейших практических задач авиастроения, но и добиваться внедрения новейших достижений теории авиадвигателей в практику. Созданная им теория ВРД была практически воплощена в разработке ряда новых отечественных авиационных газотурбинных двигателей, а за создание двигателя РД-3М для первого в мире реактивного лайнера Ту-104 Б. С. Стечкин вместе с А. Н. Туполевым был удостоен Ленинской премии.

Генерал-майор-инженер
Ю. НЕЧАЕВ,
 профессор,
 доктор технических наук
 Генерал-майор-инженер
В. ПАВЛЕНКО,
 профессор,
 доктор технических наук

^{*} «Вестник воздушного флота», № 2, 1929 г.

«ОСОАВИАХИМ СССР. СТРАНА СОВЕТОВ»

Агитационный перелет Москва — Нью-Йорк через Камчатку в 1929 году продемонстрировал всему миру успехи советского самолетостроения. Он явился суровым испытанием мастерства наших пилотов.

8 августа 1929 года экипаж в составе С. Шестакова, Ф. Болотова, Д. Фуфаева и Б. Стерлигова поднял в воздух первый советский цельнометаллический тяжелый самолет АНТ-4 «Страна Советов» и взял курс на восток. Страна напряженно следила за полетом наших авиаторов. И вдруг тревожное сообщение: при вынужденной посадке в районе Читы самолет получил серьезные повреждения.

Как летчики? Что с ними? Новое сообщение телеграфа: экипаж цел и невредим и просит доверить ему вторую туполевскую машину. 23 августа все четверо снова поднялись в воздух на втором АНТ-4, на котором было написано «Осоавиахим СССР. Страна Советов». Техническим руководителем перелета был В. М. Петляков,

Уверенность в успехе покоилась на прочном фундаменте серьезной подготовки всех членов экипажа и, в первую очередь, командира корабля. Красный военный летчик в годы гражданской войны, С. Шестаков в августе 1927 года совместно с бортмехаником Д. Фуфаевым совершил перелет на самолете «Наш ответ» из Москвы в Токио и обратно. Расстояние в 22 тысячи километров удалось пройти за 153 летных часа. И вот оба летчика-орденоносца входят в экипаж АНТ-4. Под стать им и второй пилот Ф. Болотов — морской летчик. Именно ему предстоит вести машину в морском варианте, когда в Хабаровске колеса заменят на поплавки для перелета через океан. Надо сказать, что с пресноводного аэродрома машина оторвалась с трудом, а в Николаевске-на-Амуре невозможно было ее поднять. Пришлось слить весь излишек горючего, оставить спасательные средства, личные вещи. 18 сентября облегченная машина стартовала на Камчатку.

Облачность над Охотским морем вынудила экипаж вести самолет над гребнями волн на высоте 100—200 метров. Осложняла полет и особая дальневосточная погода: сильный ветер, дождь и туман.

Трудность перелета над морским участком предвиделась заранее, было сделано все возможное для безопасности полета. Инженерной подготовкой и обеспечением морской части полета руководил авиаконструктор Р. Бартини, главный инженер ВВС Черноморского флота. В навигационном отношении полет «Страны Советов» над водами Тихого океана обеспечивали сторожевые суда «Воровский» и «Красный вымпел». В составе экипажа находился опытный навигатор, будущий главный штурман ВВС в годы Великой Отечественной войны, Б. Стерлигов. Благодаря его усилиям самолет точно вышел в середине Охотского моря на дрейфующий «Воровский», по радио летчики уточнили состояние погоды и после приветственного круга пошли на восток.

Б. Стерлигов вспоминает:

«При подходе к камчатскому берегу надо было обязательно знать, закрыты ли сопки облачностью. Высота камчатских сопки была больше потолка нашей

машины. Если они закрыты, следовало сесть у берега Охотского моря, в Усть-Большерецке. Здесь впервые я оценил по-настоящему радио. Отстукав несколько раз свои позывные, с восторгом услышал ответный раздельный четкий стук петропавловской радиции. Леонов сообщил, что сопки открыты...»

Вечером 18 сентября, перелетев Охотское море, «Страна Советов» приводелась в Авачинской бухте. Было выдержано первое серьезное морское испытание. Жители Петропавловска тепло встречали посланцев Осоавиахима.

Прилет «Страны Советов» был подлинным праздником. Успех славных авиаторов справедливо расценивался как одно из достижений первой пятилетки.

И снова в полет. Предстояло преодолеть самый трудный участок: Алеутские острова — Аляска. И вот Сиэтл (США). Американское общество друзей Советского Союза подарило каждому участнику перелета по трактору.

Встречи в Сан-Франциско, в Чикаго вылились в грандиозные демонстрации дружбы. А в небе Нью-Йорка посланцев Советского Союза встретил почетный эскорт самолетов. 25 тысяч американцев восторженно приветствовали «русскую телегу об два крыла» — самый большой и, как оказалось, лучший самолет мира.

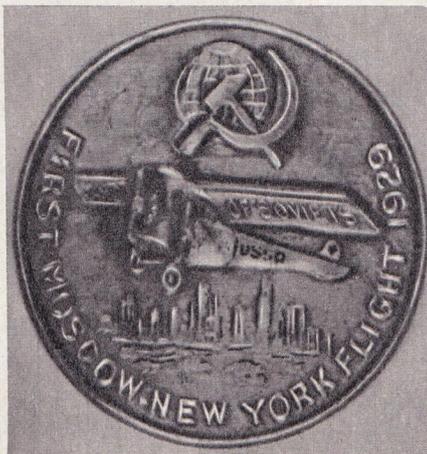
Самолет, впервые в истории одолевший грандиозный маршрут Москва — Камчатка — Нью-Йорк, поразил воображение Америки. Деловые круги поспешили заключить с нами сделки. Американское общество друзей Советского Союза организовало специальные митинги для чествования экипажа «Страны Советов». Большой популярностью среди американцев пользовались изготовленные в связи с этой кампанией значки (на рис. — лицевая сторона такого значка). Этот сувенир выдавался вместе с карточкой для вступления в члены Общества друзей. Текст ее гласил: «За признание и защиту Советского Союза. Друзья Советского Союза ставят своей целью установление более тесных отношений, укрепление дружбы и взаимопонимания между рабочими и их друзьями в Соединенных Штатах и народами Советского Союза. ДСС будут печатать правдивые и надежные сведения о промышленной, политической и культурной деятельности народов, населяющих Советский Союз, предпримут также посылку делегатов для посещения Советского Союза».

С целью сбора средств Общество друзей Советского Союза выпускало различные сувениры о перелете 1929 года. На собранные таким образом 35 тысяч долларов были закуплены 15 тракторов для советских колхозов. 25 активистов Общества прибыли в нашу страну для передачи их колхозу «Страна Советов» в Поволжье.

В нашей стране перелет Москва — Камчатка — Нью-Йорк способствовал развитию интереса к отечественной авиации, вовлечению многих тысяч советских людей в активную работу Осоавиахима.

Г. РОМАНОВ,
кандидат исторических наук

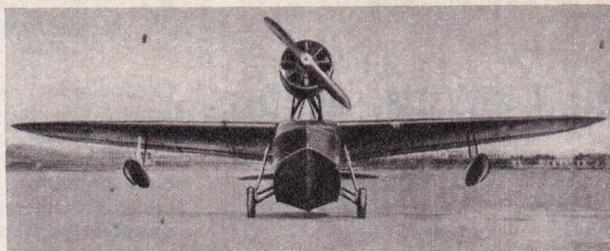
Петропавловск-Камчатский



Значок и открытка, посвященные перелету Москва — Камчатка — Нью-Йорк, выпущенные в США.



ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



Ш-7

Летом 1940 года летчик-испытатель Е. Федоренко совершил первый полет на новом многоцелевом легком самолете-амфибии Ш-7, построенном по проекту конструктора В. Б. Шаврова. Машина была сконструирована по классической схеме гидросамолетов-монопланов. Верхнерасположенное крыло состояло из трехлонжеронных консолей и центроплана. Каркас крыла и оперения из стальных и дюралевых силовых элементов, обшит полотном и покрыт лаком. Закрылки и элероны щелевого типа образовывали с крылом профиль NASA-230 (16% у корня и 12% на концах). На пробеге элероны опускались вместе с закрылками вниз, улучшая посадочные характеристики машины. Эта оригинальная система управления механизацией крыла работала безотказно.

Корпус цельнометаллической лодки образован из специальных листов без выколотки, что упрощает производство. Грани днища и бортов плоские или слабо гнутые. Вход в двухместную кабину летчиков через две, сбрасываемые в аварийных случаях двери. В основную четырехместную кабину вход через круглый люк в палубе за крылом. Этот же люк использовался для пулеметной установки с круговым обстрелом. Днище лодки умеренно килеватое, с поперечным углом 20°. Крыльевые поплавки висели на стойках и крепились ленточными расчалками. Поплавки, как и сама лодка, однореданные.

Колесное шасси при подъеме после взлета с земли убиралось ручным цепным приводом в бортовые ниши лодки. Колеса выпускались и при посадке на воду для дополнительного торможения на пробеге. Подвижность шасси обеспечивалась параллелограммной подвеской с переламываю-

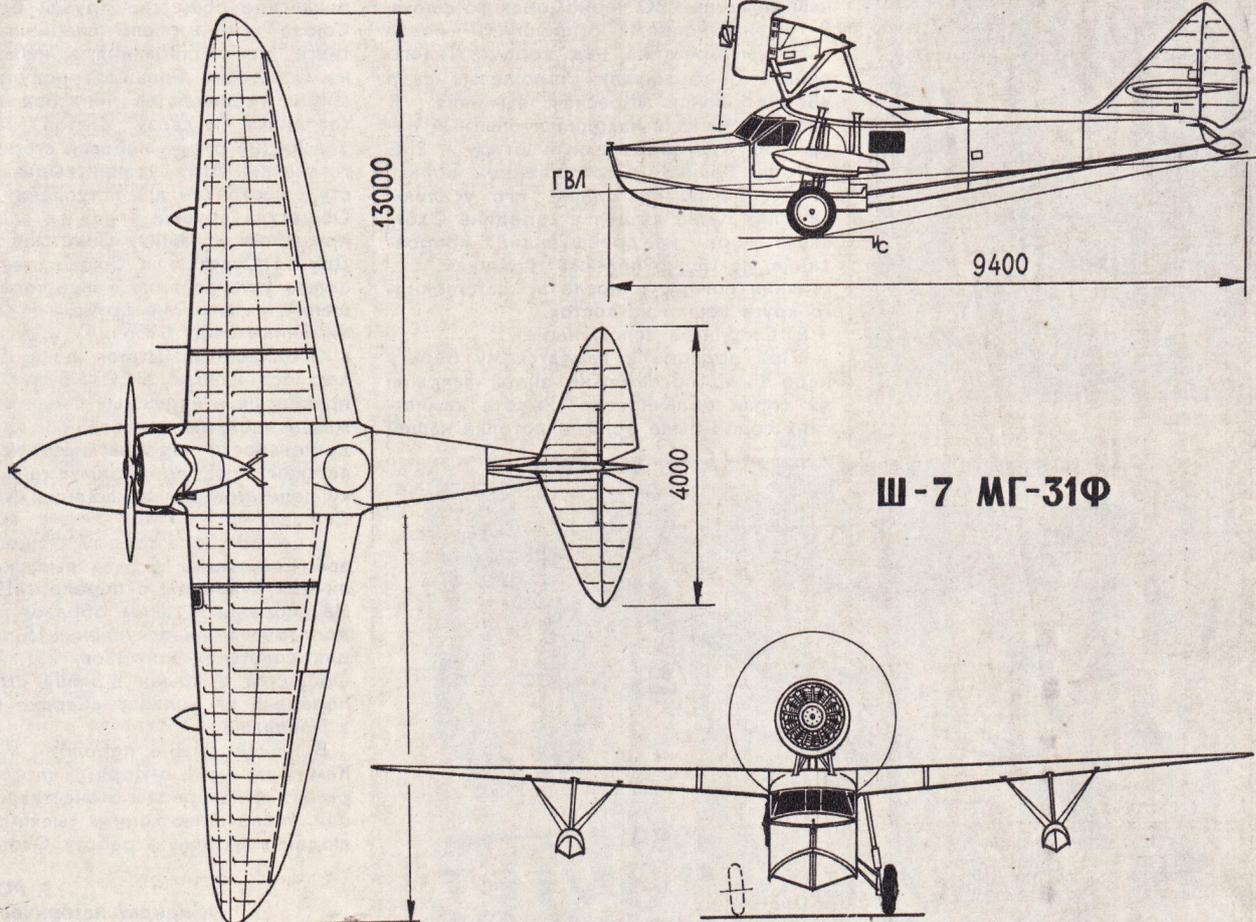
щимся верхним подкосом. Хвостовой костьль, сочлененный с водяным рулем, не убирался. Управление им было сблокировано с рулем высоты на киле. На полуоси шасси вместо колес можно было крепить лыжи от самолета И-15 бис.

Сварные бензобаки из магниевых сплавов имели систему обогрева, что улучшало работу мотора и всей топливной системы во время зимней эксплуатации. Два основных бака размещались в центроплане крыла, третий, расходный, вместе с масляным баком — в мотогондоле.

Для улучшения охлаждения и снижения лобового сопротивления звездообразный двигатель МГ-31Ф мощностью 330 л. с. был закрыт профилированным кольцевым капотом. Деревянный двухлопастный воздушный винт, подобный использовавшемуся на самолетах «Сталь-2», устанавливался на носок вала мотора без нока. В дальнейшем он был заменен трехлопастным металлическим винтом фиксированного шага.

Во время государственных испытаний с нормальным взлетным весом 1900 кг амфибия показала хорошие летные качества. У воды ее максимальная скорость достигала 218 км/ч; посадочная — 90 км/ч; дальность полета 920 км, продолжительность более 5 часов. Разбег и пробег 200—300 м. Вес пустого самолета 1230 кг.

В 1941 году на одном из заводов было начато внедрение самолета в серийное производство. Однако начавшаяся война вынудила прекратить эту работу. Единственный построенный экземпляр амфибии использовался для срочных перевозок в интересах фронта.



Ш-7 МГ-31Ф

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

„110“



В конце 1942 года совершил первый полет опытный истребитель, созданный конструкторским коллективом, возглавляемым Д. Л. Томашевичем. От серийных машин этого периода самолет, получивший обозначение «110», отличался прежде всего своим двигателем и высокой технологичностью конструкции. Новый двигатель жидкостного охлаждения ВК-107П мощностью 1400 л. с. считался весьма перспективным. Однако он еще не был доведен. Очень напряженный тепловой режим требовал усиленной системы охлаждения. Во многом из-за этого попытки использовать его на уже строившихся серийно самолетах не дали ожидаемых результатов.

Конструкторский коллектив еще при проектировании истребителя учитывал особенности нового двигателя. Чтобы обеспечить его эффективное охлаждение, на самолете применили водо- и маслорадиаторы большой площади. Их подвесили под капотом двигателя. Выходные регулируемые юбки обоих радиаторов разместили параллельно в нижней части капота. Таким образом для работы двигателя были созданы самые благоприятные условия.

Конструкция истребителя — смешанная, с минимальным использованием дефицитного в те годы металла. Передняя часть фюзеляжа, включая моторный отсек и кабину летчика, представляла собой сварную ферму из стальных труб. Вся хвостовая часть — из березового шпона, склеенного в несколько (от девяти до пяти) слоев. Каркас крыла площадью 18,73², элеронов и хвостового оперения — дюралевый. Центроплан элеронный. Между передним и главным лонжеронами центроплана в ниши укладывались основные колеса шасси. Хвостовое колесо убиралось в фюзеляж.

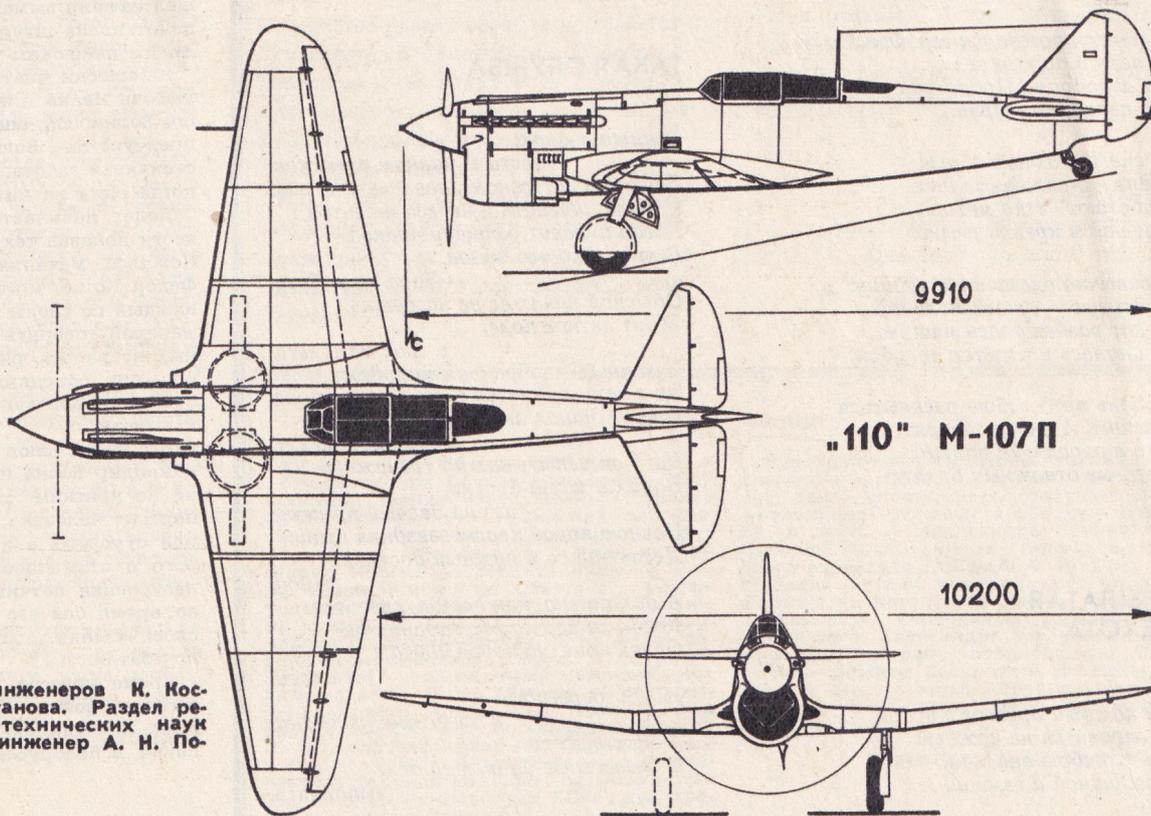
Вооружение «110» отвечало требованиям фронтовиков. Между цилиндрами двигателя размещалась пушка калибром 20 мм. Над мотором были установлены 2 крупнокалиберных пулемета УБС и два ШКАС. Вес секундного залпа всех пяти огневых точек достигал почти 3,5 кг. Выброс

гильз производился через гнезда в бортах фюзеляжа. Помимо стрелкового вооружения на истребителе были замки для подвески бомб общим весом до 500 кг.

Конструкторы истребителя «110» стремились максимально облегчить самолетостроителям поточное производство машины, упростить его сборку. Для этого они широко использовали так называемые круглые монтажные размеры, кратные 10 мм. В результате собираемые блоки и части самолета соединялись между собой без подгонки. Вся винтомоторная группа, например, вместе с радиаторами могла подвешиваться к ферме фюзеляжа как единый агрегат всего на четырех болтах. К сожалению, стремление к упрощению технологии и мощная водорадиаторная система привели к определенному перетяжелению самолета. Вес пустого истребителя достиг 3285 кг, взлетный — 3980 кг.

В ходе испытаний, которые проводили летчик П. Стефановский и инженер В. Болотников, самолет «110» показал достаточно высокие летные характеристики. У земли его скорость достигала 508 км/ч, а на высоте 6200 м превышала 610 км/ч. Потолок истребителя — 10 тыс. м. Дальность полета 1050 км. Из-за большого веса скороподъемность «110»-го была недостаточной. Для набора высоты 5 км ему требовалось почти 7 минут.

В серийное производство самолет «110» передавать не стали, так как и после устранения замечаний испытателей существенными преимуществами перед уже принятыми на вооружение истребителями он не обладал. Однако работа конструкторского коллектива Д. Томашевича имела свою ценность. Установив на своем истребителе ВК-107, он, можно сказать, дал «путевку в жизнь» этому перспективному двигателю, который вместе с «110» проходил всесторонние испытания. В дальнейшем ВК-107, доведенный моторостроителями с учетом работы на «110»-м, использовался на серийных истребителях и обеспечивал им скорость, превышающую 700 км/ч.



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

Игорь ЛАШКОВ

НОВЫЕ СТИХИ

Исполнилось 60 лет одному из авторов нашего журнала — поэту Игорю Лашкову. Ему принадлежат книги стихов на военно-патриотическую тему «Дорога на перевал», «Трудный поиск», «Есть такой гарнизон», «Здравствуй, дали!», «Выстрелы в горах» и другие. И. Лашков — автор популярных песен, написанных в содружестве с известными композиторами Б. Терентьевым, Э. Компанейцем, К. Листовым, Ю. Слоновым, А. Аверкиным. Предлагаем вниманию читателей новые стихи И. Лашкова.

ЛЕТЧИЦА

Ты девочкой в сказке старинной
Прочла про ковер-самолет.
И мнилось — в рассвет лебединый
Ты мчишься в далекий полет.

И волосы ветер тревожит,
И вся ты горшишь на лету.
Тогда появилось, быть может,
Стремление познать высоту.

Училась, а годы летели.
Остался ковер вдалеке.
И стройных планеров модели
Ты строила в школьном кружке.

А дальше обычным маршрутом
Вошла в необъятную высь.
Был первый прыжок с парашютом
И дружеский возглас: «Держись!»

И памятный вывоз на спарке,
И самостоятельный взлет.
Минуты волнения на старте
Слагались в спокойный расчет.

И почерк рождался геройский,
Успехи в дорогу вели
От аэродрома Подольска
До аэродрома Орли...

И снова учебные сборы —
Идут напряженные дни.
Работают четко моторы,
Затянуты крепко ремни.

Привычно влезаешь в кабину.
В другую — улет молодой.
И вот разбежалась машина,
Рванулась в простор голубой.

И даль пред тобою раскрыться
Спешит. А внизу говорят,
Что в аэроклубе орлица
Готовит отважных орлят.

КРЫЛАТАЯ ПЕХОТА

Не каждый дружит с небом,
И справится не каждый
Со службою опасной,
Воздушной и земной.

Тут нужен крепкий воин,
Солдат, с душой отважной,
Который свято любит
Советский край родной.
Поньше вспоминают
Герои-ветераны,
Как парашютным войском
Спускались в дни войны,
Во вражьи гарнизоны
Врывались ураганом
И рейды совершали —
Бесстрашны и грозны.
На новые заданья
Летят сыны героев.
Лишь лампа замигает —
И в небо путь открыт.
Любой объект захватят,
Любую цель накроют,
Как долг повелевает,
Как Родина велит.
За борт в просторы неба
Уходят с самолета,
Чтоб выполнить достойно
Приказ наверняка,
Воздушные солдаты,
Крылатая пехота,
Надежная защита —
Десантные войска.

ТАКАЯ СЛУЖБА

У мужа значок:
двести с лишним прыжков.
Бывать в затяжном довелось и не раз.
И снова шагнуть в небеса он готов,
Когда повелит офицеру приказ.
Был только что вызов.

Пора на работу.
Обычной никак ее не назовешь.
Ждут летное поле,

и люк самолета,
И войны — собранная молодежь.
Он с теми помчится в воздушное море,
В чьих душах любовь к ратной

службе зажег,
Кого он испытывал на тренажере,
Водил в марш-броски,

вез на первый прыжок.
Ночную порой красноезвездная птица
Десантников в нужный доставит

район.
А дома жена, как всегда, суетится:
Когда-то вернется с задания он?
Опять поцелуй торопливый,

опять:
«Себя береги!» —
и тревожно вздыхает.

А муж уезжает, а муж улетает
В безвестные дали свой долг
выполнять.



АЛЫЙ ТАЛИСМАН

Самым крупным танковым сражением за всю историю войн было сражение на Курской дуге под Прохоровкой. Более тысячи стальных машин встретились в этой смертельной схватке. Но были и другие ее участники — «воздушные танки», красноезвездные штурмовики, громившие фашистские армады с воздуха. Об их боевых действиях и рассказывает повесть Е. Подольного «Алый талисман»*.

В предисловии к повести маршал авиации С. Красовский пишет: «Одного из героев, лейтенанта Ивана Алимкина, я знал хорошо. Это был храбрый, талантливый летчик. Отлично помню 7 ноября 1943 года, когда подписывал на него представление на звание Героя Советского Союза. Ему тогда исполнилось 20 лет...»

Да, эта повесть о войне, о летчиках-штурмовиках, в ней документально точно описаны их удары по врагу, полеты на разведку, рассказано о людях, по самой сути своей мирных, нежно любящих красоту родной земли, но в силу обстоятельств ставших воинами — защитниками Родины.

— Эх, батя, пора-то какая! Сейчас бы косу-литовочку в руки — и пошел, пошел сажени вымахивать! — говорит замполит полка штурмовиков командиру погожим июньским утром.

Юношески чистой и нежной показана любовь Ивана Алимкина и стрелка Наташи Беликовой, еще не любовь даже, а ее предчувствие. Волнение друг за друга, застенчивая забота, сложные переживания, когда один из них в полете...

Полет начинается с земли. Автор повести показал тех, кто готовит самолеты. Пожилой механик Данилыч, оружейник Федор Котов, моторист Иван Цыбуленко, каждый со своим характером, со своей манерой говорить и работать. Люди разных возрастов, разных судеб, характеров, они объединены одним — высокой ответственностью за подготовку машины к вылету.

Не много слов говорит в повести командир полка подполковник Ломовцев, но по кратким штрихам складывается портрет человека принципиального, порой сурового, а в глубине души — доброго и отзывчивого. И нетрудно понять настроение летчиков, когда они слышат во время боя его не уставное, человеческое: «Сынки...» Он для них действительно «батя».

Кроме повести в книгу вошли очерки о героях войны — артиллеристах, танкистах, пехотинцах, сражавшихся под Москвой, в Белоруссии, Польше...

А. СУДЬБИН

* Е. Подольный. *Алый талисман*. Изд. ДОСААФ. 1979. 143 стр. 50 к.

ПОВЕСТЬ О КРЫЛАТОМ ГЕНЕРАЛЕ

Короткой, но яркой была жизнь одного из первых генералов нашей страны — Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации Евгения Саввича Птухина. С этим замечательным человеком, талантливым военачальником знакомит читателя М. Сухачев в книге «Небо для смелых»*.

Книга богато насыщена фактами, событиями, воспоминаниями. Ее написанию предшествовала большая кропотливая работа автора, продолжающего собирать материалы о жизни Е. С. Птухина и по сей день.

Теплым словом о крылатом генерале отозвался в предисловии к книге дважды Герой Советского Союза генерал армии П. И. Батов, который отмечает его твердую волю, бесстрашие, неиссякаемую энергию, высокое чувство товарищества, безупречную преданность делу партии Ленина, в ряды которой он вступил в 1918 году шестнадцатилетним пареньком, только начинавшим жизнь в армии, в одном из первых авиатрядов молодой Советской Республики.

Герои Советского Союза маршалы авиации С. А. Красовский и Ф. А. Агальцов, генерал-полковники авиации С. Ф. Ушаков и И. П. Журавлев, генерал-лейтенанты авиации А. С. Благовещенский и С. В. Слюсарев и другие, с кем служил, воевал и дружил Евгений Саввич, его родные помогли автору нарисовать запоминающийся образ.

Книга выпущена массовым тиражом. Она написана живо, доходчиво. Вместе с автором мы прослеживаем трудные детские годы «Воробья-воробышка», как звали ласково маленького Птухина, и его первые шаги в авиации, когда он был мотористом, и первое боевое крещение в годы гражданской. Четыре войны выпало на долю Птухина. Пылающая Испания, война с Финляндией и, наконец, Великая Отечественная война.

Автор пишет об упорстве, с каким Птухин овладевал профессией авиатора, о том, как тщательно изучал он теоретический курс летной подготовки, о его первых самостоятельных полетах. Это было время становления отечественной авиации, когда только налаживалось производство новых типов самолетов и когда наша авиация уже выходила на международную арену.

Читатель встретит здесь немало известных имен. Редкие фотографии зримо дополняют содержание. Мы видим Птухина курсанта, участника воздушных боев в Испании, за отвагу и мужество в которых он был награжден орденами Ленина и Красного Знамени. Объектив запечатлел генерала на учениях в качестве командующего ВВС Ленинградского военного округа.

Книгу о крылатом генерале написал не профессиональный писатель, а летчик Михаил Павлович Сухачев, ныне доцент, преподаватель Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина.

А. САФОНОВ

Под солнечным парусом

ИНТЕРЕСНЫЙ ДОКЛАД о создании космических аппаратов, способных летать под солнечным парусом, был прочитан на очередных VI Чтениях, посвященных развитию идей советского ученого Фридриха Артуровича Цандера. Чтения, проходившие в июне в Днепрпетровске, привлекли большое внимание научной общественности города.

Напомним, что идею межпланетных путешествий под солнечным парусом Ф. А. Цандер выдвинул еще полвека назад. Эту идею развил в 1936 году в одной из своих работ конструктор первой советской жидкостной ракеты М. К. Тихонравов. Продолжив исследования этой проблемы, ученые ряда стран начали разработки проектов межпланетных кораблей с солнечным парусом. На VI Чтениях были подведены некоторые итоги этим перспективным исследованиям.

Полеты к другим планетам под солнечным парусом — только одна из замечательных идей Ф. А. Цандера. Ему же, как известно, принадлежит и идея создания крылатых межпланетных кораблей, которые взлет с Земли и посадку на другую планету осуществляют с помощью авиационного двигателя, а в безвоздушном пространстве разгон корабля производится ракетным двигателем. О перспективах использования идеи Цандера о космическом корабле — аэроплане в ракетно-космической технике рассказал на Чтениях академик АН УССР В. С. Будник. Докладчик подчеркнул большие возможности, открываемые межпланетными кораблями Цандера в освоении космоса для прогресса человечества.

Всего на VI научных Чтениях, посвященных развитию идей Цандера, было сделано более 50 докладов и научных сообщений. Академик В. П. Мишин подчеркнул роль и значение трудов Цандера для развития советской ракетно-космической техники. Содержательный доклад «Разработка отечественными учеными теоретических основ космонавтики» прочитал член-корреспондент АН СССР Б. В. Раушенбах.

С большим вниманием выслушали участники Чтений рассказ летчика-космонавта СССР В. М. Жолобова о становлении и развитии Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина.

На Чтения в Днепрпетровск приехали ветераны ракетной техники профессора Л. С. Душкин и Е. К. Мошкин. Они работали в первой бригаде ГИРД, которую возглавлял Ф. А. Цандер. Ветераны рассказали, как работала созданная в системе Осоавиахима почти полвека назад по инициативе Ф. А. Цандера и С. П. Королева Группа изучения реактивного движения — ГИРД, построившая первые советские жидкостные ракеты «ГИРД-09» и «ГИРД-X».

Тепло встретили участники Чтений дочь ученого Астру Фридриховну Цандер, которая рассказала о своих работах по истории космонавтики и ракетной техники.

И. МЕРКУЛОВ,

председатель Совета ветеранов
ракетно-космической техники
Федерации космонавтики
СССР

ВЫСОКИЕ ЗВАНИЯ

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР присвоил звание «Заслуженный тренер СССР» наставнику украинских парашютистов, заслуженному мастеру спорта Александре Васильевне Хмельницкой (Киев). Многие ее воспитанники — члены сборной команды Советского Союза, успешно защищают честь нашей Родины на чемпионатах мира, Европы и международных соревнованиях. В их числе заслуженные мастера спорта Г. Сурабко (Чернигов) — абсолютный чемпион мира 1976 года; И. Тёрло (Львов) — абсолютный чемпион мира 1978 года, мастер спорта СССР международного класса В. Чайка (Чернигов) — неоднократный победитель на международных соревнованиях. Сборная команда парашютистов Украины на чемпионатах СССР, как правило, в числе призеров.

Одновременно почетное звание «Заслуженный мастер спорта» присвоено еще одной спортсменке, получившей у Хмельницкой путевку в сборную команду страны, — Александре Михайловне Швачко. Воспитанница Ворошиловградского аэроклуба ДОСААФ А. Швачко участвовала в трех чемпионатах мира и Европы, на которых в сумме двоекратно завоевывала серебряные медали ФАИ. Кроме того, Александра установила семь мировых рекордов, неоднократно показывала высокие результаты на международных и всесоюзных соревнованиях, совершила почти пять тысяч прыжков с парашютом.

Д. ЖОРНИК,
заслуженный тренер СССР

☆☆☆

* М. П. Сухачев. Небо для смелых. М. «Молодая гвардия», 1979, 255 стр. Цена 65 коп.



Вера Жилыева.
Виктор Жилыев.
Ирина Жилыева.

заклучение: «К занятиям авиационным спортом не годен».

А именно о небе, об авиации Виктор мечтал еще с тех пор, когда вместе с отцом ходил на аэродром. И чем дальше, тем думы были неотступней. Овладев уже полетами на планере, совершив несколько десятков прыжков с парашютом, Виктор окончательно понял, кем ему быть, подал заявление о приеме в летное училище. И вот как раз за день до получения ответа случилась эта беда. Тяжело переживал Виктор. Но духом не падал, надежды не терял. Разработал вместе с врачами специальную систему тренировок: ноги, массажи, каждый день по несколько раз выполнял гимнастические упражнения. Он отправился

КРЫЛАТАЯ СЕМЬЯ

Уральскую семью Жилыевых называют по-разному — комсомольской, крылатой, а то и хозяйкой неба. И что примечательно: каждое из этих названий обоснованно, правомерно.

Кто они, Жилыевы?

Видимо, надо начать со старейшины, его в семье называют отцом, дедом. Федор Иванович Жилыев — на заслуженном отдыхе, в прошлом авиационный бортмеханик. Когда трудился на аэродроме, часто его помощником был сын Виктор, с детских лет привязавшийся к технике, самолетам. Теперь Виктор Федорович инженер-конструктор на одном из заводов города, мастер парашютного спорта. Его жена Ирина — инженер-строитель, тоже мастер спорта. Брат Ирины Сергей, инженер-железнодорожник, комсомолец, мастер авиамodelного спорта. Дочь Федора Ивановича Вера — инженер-экономист, активная общественница, мастер парашютного спорта. Ее муж Михаил — геолог, и он увлекся парашютизмом. Все они активисты оборонного Общества, спортсмены Свердловского авиаспортивного клуба ДОСААФ.

В семье этой отразилась одна из примечательных черт советской действительности: в нашей стране для каждого человека открыты все пути, в том числе и самые влекущие, романтические, такие, как дорога в небо.

Однажды (это было в 1962 году) в комитете комсомола Виктор услышал: в школе создается кружок планеристов. И он вместе со своими друзьями Юрой Смилгиным, Виталием Аношенко и еще несколькими одноклассниками по рекомендации комсомола записались в планерную секцию. Зимой изучали законы аэродинамики, конструкцию планеров, а летом отправились на сборы в Нижне-Тагильский клуб (в Свердловске плане-



ров не было). Самостоятельно налетали почти по десять часов. Это были самые счастливые часы, решившие дальнейшую судьбу: Смилгин позже окончил Калужскую летно-техническую школу ДОСААФ, работал инструктором в аэроклубе, стал мастером парашютного спорта, а ныне он офицер Военно-Воздушных Сил Советской Армии; Аношенко прошел курс обучения в высшем авиационном училище штурманов, продолжает работать там инструктором. Нашли свое призвание в авиации и остальные пятеро одноклассников Виктора.

А Виктору в ту пору не повезло. Отправившись на очередной сбор планеристов, по дороге попал в аварию. Три томительных месяца в больнице и горькое

на лечебно-летную комиссию, ездил в Москву, доказывал, что может продолжать полеты на планере, выполнять прыжки с парашютом. Не доказал. Стал студентом Уральского политехнического института, на следующий год перешел на учебу в Казанский авиационный институт: все-таки здесь больше надежды на осуществление своей мечты. И снова едет в Москву. На этот раз, видя порыв и горение молодого комсомольца-энтузиаста, его серьезное отношение к спорту, упорство и последовательность в тренировках, Центральная лечебно-летная комиссия в виде исключения разрешила Жилыеву заниматься парашютным спортом.

Это было большим праздником для

Виктора. Вернувшись после окончания в 1968 году института в Свердловск, он включился в спортивную жизнь аэроклуба. Увлекала и сложившаяся здесь атмосфера дружбы, взаимопомощи, товарищества. С особой признательностью вспоминает он своего наставника, командира звена, отличного парашютиста-рекордсмена Ивана Филипповича Сикорского, инструктора, а затем начальника Нижне-Тагильского авиаспортклуба Василия Александровича Часина. Это они постоянным вниманием, заботой о молодых спортсменах помогали им расправлять крылья, вселяли уверенность, прививали навыки организованности, целеустремленности, строгой дисциплины.

Виктор с увлечением занимался парашютным спортом, совершал различные прыжки, участвовал в соревнованиях. В 1971 году ему присвоено звание мастера спорта. На его счету теперь 1500 прыжков. Уже многие годы Виктор Жиляев является общественным тренером парашютистов Свердловского авиаспортклуба.

На заводе, где Виктор работает, до его прихода вовсе никто не занимался авиационным спортом. Жиляев собрал

— Против факта не возразишь, — согласился Виктор.

Да, Вера Федоровна Жиляева — одна из лучших парашютисток Свердловска. 1630 ее прыжков — весомый вклад в спортивные достижения своего клуба. Вера участница областных и зональных, четырежды — российских соревнований, много раз занимала призовые места. Кроме того, она общественный инструктор, обучает молодых парашютистов.

Это характерно для советских спортсменов: овладев высоким мастерством, они безвозмездно передают свои знания молодым, являются передовиками на производстве. Так и у Жиляевых. Все они отменно трудятся, показывают образцы дисциплины, проявляют творческую инициативу.

Вот такая семья Жиляевых, сроднившаяся с высотой. Ее четыре тысячи «хождений в небо» — заметная доля в повседневных будничных делах Свердловского авиаспортклуба ДОСААФ.

Клуб подготовил сотни летчиков, парашютистов, планеристов. Его воспитанниками являются 15 Героев Советского

ЖИЛЯЕВЫХ

активистов оборонного Общества, рассказал о прыжках с парашютом, записал желающим... Так начал работать парашютный кружок при первичной организации ДОСААФ. Теперь из числа рабочих и инженеров завода ежегодно 8—10 человек становятся парашютистами.

Когда в семейном разговоре у Жиляевых кто-то из гостей выражает восхищение спортивными результатами Виктора, он отвечает, что ему неудобно отставать от жены, мужчине надо быть впереди.

— Ну, не очень хвастайся, — отвечает Ирина Ивановна. — Меня опередить было не мудрено, двое детей все-таки на руках, с собой под купол парашюта их не возьмешь... И улыбаясь, признает: — Конечно, 600 прыжков для меня мало. Но и это кое-что. А вот ты бы поспоредновался с сестрой Верой, она тебя солидно обогнала!

Союза, среди них два прославленных летчика — Григорий Речкалов и Михаил Одинцов — дважды Герои. Только за последние двадцать лет подготовлено 67 мастеров спорта, в их числе 48 парашютистов, 15 летчиков, 4 вертолетчика. Многие тысячи спортсменов стали рядовиками. Установлено немало мировых и всесоюзных рекордов.

★★★

На Урале много прославленных династий — металлургов, горняков, машиностроителей, химиков, атомознергетиков. И вот сложилась еще одна династия тружеников пятилетки, штурмующих небо, активистов оборонного Общества, которую справедливо называют крылатой.

М. ШЕКО

Свердловск



ВНИМАНИЮ ФОТОЛЮБИТЕЛЕЙ!

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА
«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»
ОБЪЯВЛЯЕТ ФОТОКОНКУРС
НА ЛУЧШИЙ ФОТОСНИМОК
1980 ГОДА,
ПОСВЯЩЕННЫЙ
СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ
И АВИАЦИОННОМУ
СПОРТУ.

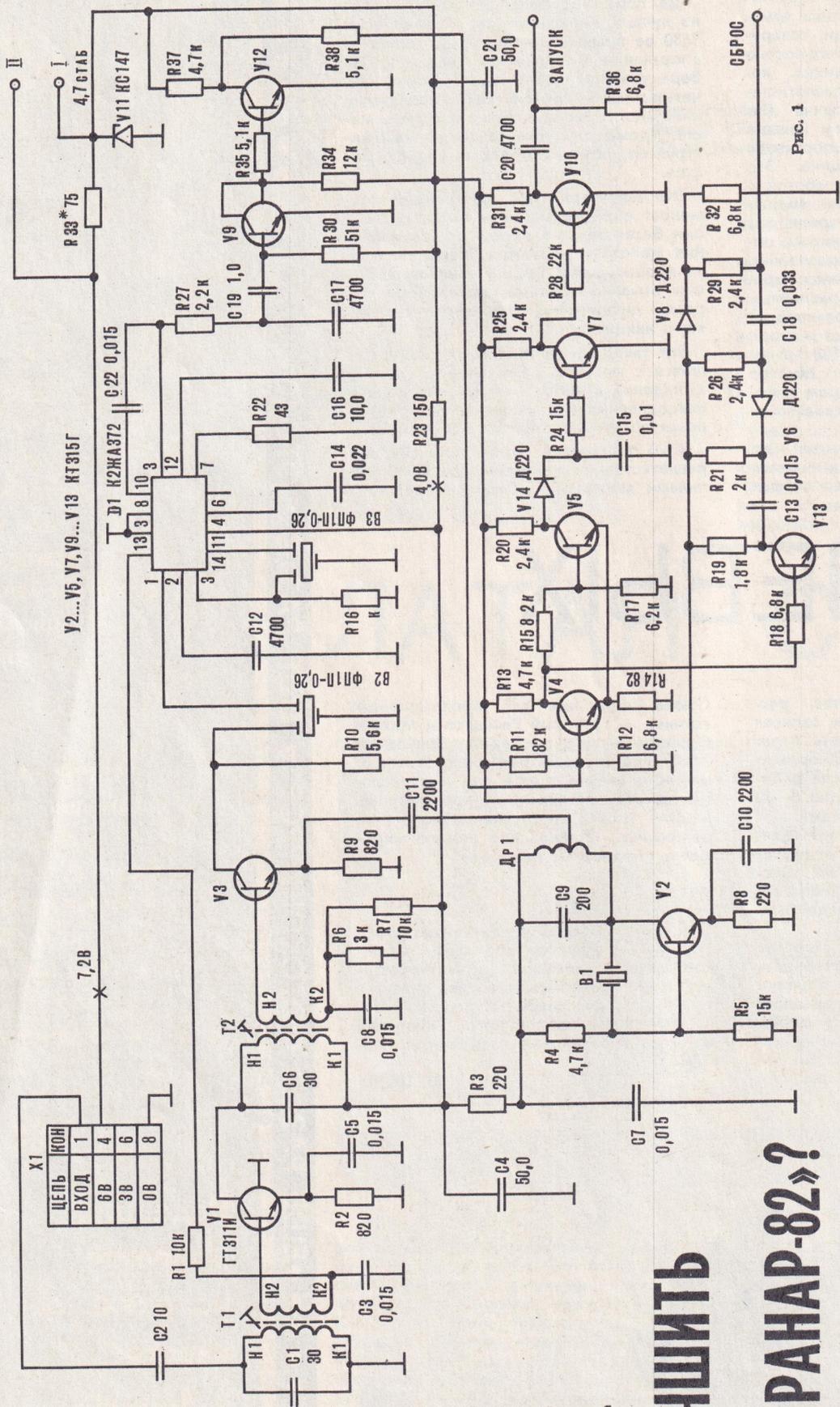
УСТАНОВЛИВАЮТСЯ
СЛЕДУЮЩИЕ ПРЕМИИ:
ПЕРВАЯ ПРЕМИЯ
В СУММЕ 100 РУБЛЕЙ,
ДВЕ ВТОРЫЕ ПРЕМИИ —
ПО 75 РУБЛЕЙ,
ТРИ ТРЕТЬИ ПРЕМИИ —
ПО 50 РУБЛЕЙ
И ТРИ ПООЩРИТЕЛЬНЫХ
ПРИЗА.



Редакция
надеется
на активное
участие
в конкурсе
всех
фотолюбителей.

ЕЩЕ РАЗ О ФОТОКОНКУРСЕ • ЕЩЕ РАЗ О ФОТОКОНКУРСЕ • ЕЩЕ РАЗ О ФОТОКОНКУРСЕ

Спортсмены предлагают



КАК УЛУЧШИТЬ «СУПРАНАР-82»?

Опыт эксплуатации показал, что некоторые характеристики выпускаемой нашей промышленностью аппаратуры пропорционального радиоуправления «Супранар-82» требуют улучшения.

В передатчике целесообразно, на наш взгляд, заменить выходной транзистор КТ 603Б на транзистор КТ 904А, на который выточить радиатор по площади в два раза больше, чем на транзисторе КТ 603Б.

В приемнике (рис. 1) на входной контур и контур УВЧ желательно поставить металлические экраны, после чего эти контуры настроить на основную частоту. Иногда приходится добавлять емкость в контур для точной настройки. Перегородку между приемником и сервоусилителем выполнить из мягкой жести, изолировав с двух сторон любым диэлектрическим материалом. Это необходимо для того, чтобы приемник и сервоусилитель не возбуждались.

Следует также ввести стабилизацию напряжения приемника, усилителя и катушки мультивибратора, как показано на рис. 2. Стабилизация напряжения катушки мультивибратора сервоусилителя дает независимость нейтралей при падении напряжения аккумулятора в процессе работы.

Выходные транзисторы в сервоусилителе мы заменили на ГТ 402 Б. Г. и ГТ 404 В. Г. Для компактности соединили два транзистора в один корпус, пред-

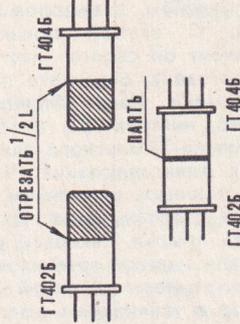


Рис. 1

Рис. 3

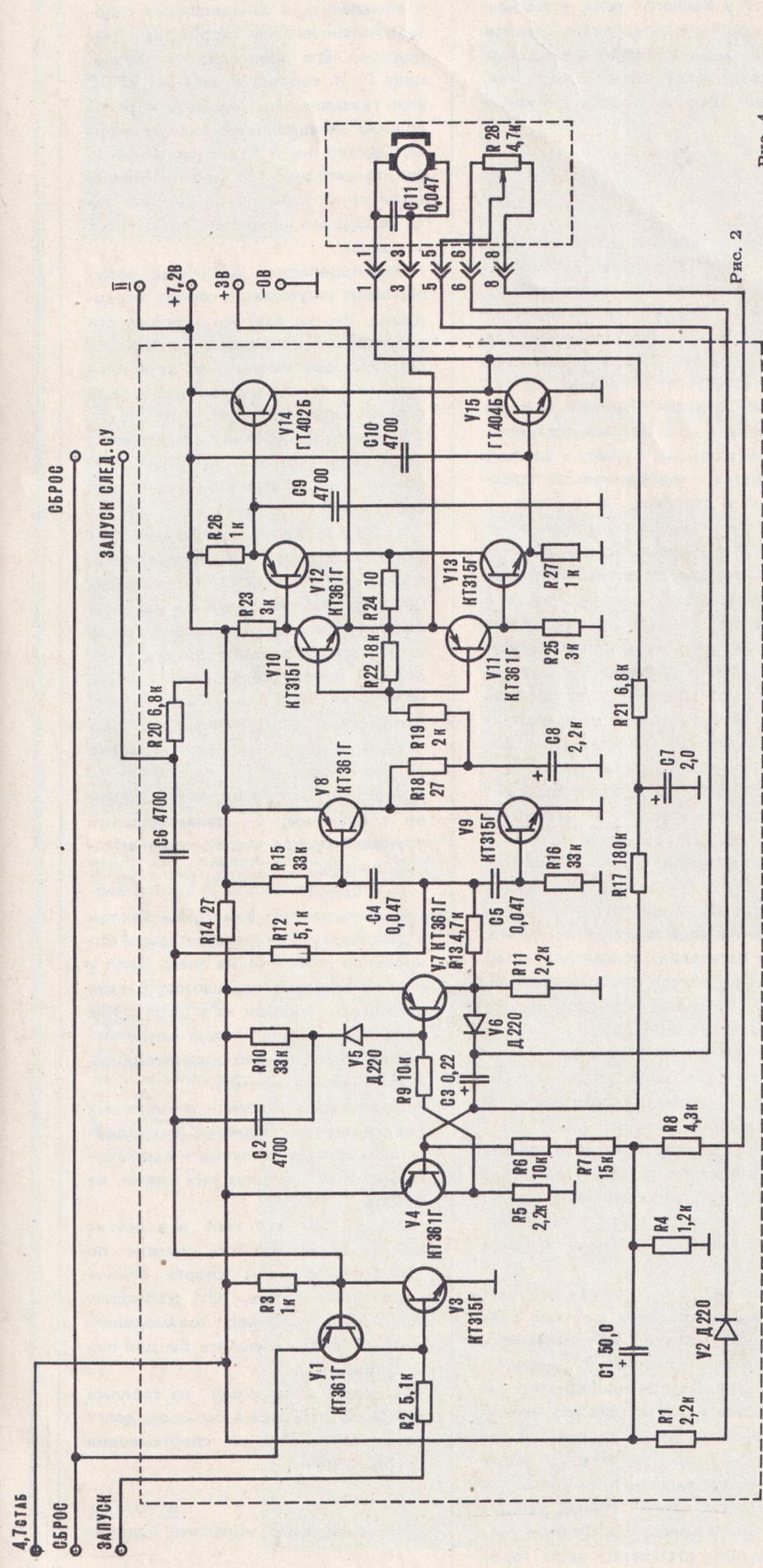


Рис. 2

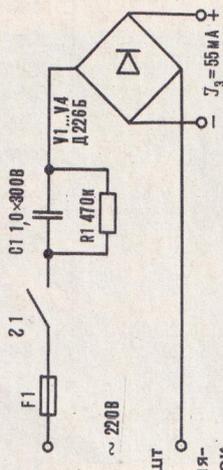


Рис. 4

Спортсмены предлагают

аккумуляторов Д-0,55С (0,550 ам/ч) 6 шт с выводом от среднего.
 Передатчик питается также аккумуляторами Д-0,55С 12 шт. и потребляет ток 120—140 ма. Можно применить КНГ 0,7 ам/ч.

Зарядное устройство (рис. 4) позволяет одновременно обслуживать бортовое питание и питание передатчика. Изменением емкости C_1 в сторону увеличения достигается повышение тока зарядки аккумулятора.

Л. ЛИПИНСКИЙ,
 мастер спорта,
 В. ТОКАРЕВ

Харьков

переменного сопротивления 470 К с по-
 степенным его уменьшением до того
 момента, когда рейки не будут коле-
 баться. При этом подается команда от
 передатчика. Сопротивление демпфи-
 рования лежит в пределах 100—470 К.

Следует не забывать, что колебания
 возле нейтралей могут получиться и при
 плохом контакте ползунок в переме-
 ном сопротивлении рулевой машинки.
 Перед настройкой рулевые машинки на-
 до просмотреть, чтобы не было заеда-
 ния в редукторе, он должен легко вра-
 щаться с минимальными люфтами.

Разъемы выполнили, применяя много-
 жильный провод МГШВТ; места пайки
 залили эпоксидной смолой. Аппаратуру
 залили резиновым герметиком с добав-
 лением базальтовой стружки.

Бортовой источник питания выполнен из набора дисковых кадмие-никелевых

варильно отрезав половину корпуса
 на транзисторах ГТ 402 Б.Г. и ГТ 404 Б
 (рис. 3). Спадку этих транзисторов про-
 извели в стерильных условиях. Они хо-
 рошо работают с рулевыми машинками,
 отслеживают любой заданный угол и по-
 зволяют добиться точности нейтралей,
 чего на транзисторах МП 42Б и МП 38А
 не удается достигнуть.

Переменные сопротивления, стоящие в
 рулевых машинках, лучше выбирать оди-
 наковыми, равными 4,7 ком, для удобст-
 ва и быстрой настройки сервоусилите-
 лей.

Для того чтобы повысить чувствитель-
 ность и четкость нейтралей, необходимо
 демпфирующее сопротивление в серво-
 усилителе увеличить до такого значе-
 ния, чтобы рейки не колебались, а чув-
 ствительность при этом была макси-
 мальная. Это достигается постановкой



В ДОЛГУ ПЕРЕД АВИАЦИОН- НЫМИ СПОРТ- СМЕНАМИ

...ОЖЕСТОЧЕННЫЕ бои шли на земле, на воде и в воздухе. Советские истребители преграждали путь немецким бомбардировщикам к нашим позициям, красноезвездные штурмовики и пикировщики наносили удары по переднему краю гитлеровцев, по их кораблям и транспортам на море. Экипаж летчика Беликова покончил с одним судном. Но и в его самолет угонил зенитный снаряд. Машина вспыхнула. Высота позволяла Беликову, его друзьям воспользоваться парашютом. Однако никто из экипажа этого не сделал. Охваченный огнем самолет волей Беликова и его боевых соратников всей своей массой вонзился в другой гитлеровский транспорт, увлекая вместе с ним в морские глубины тысячи фашистов и все, что находилось на борту.

Подвиг экипажа летчика Беликова — один из многих, совершенных авиаторами — участниками сражений за Новоросийск, за Малую землю. О жестоких сражениях авиаторов с фашистскими воздушными пиратами образно рассказал Леонид Ильич Брежнев в своей книге «Малая земля».

«Трудно мне передать, что творилось в небе. Куда ни глянешь, то в одиночку, то звеньями сходились в смертельных петлях наши и немецкие самолеты», — пишет Леонид Ильич.

Свято берегут новоросийцы героическое прошлое своего города, память о его защитниках. Об этом говорят многочисленные мемориалы, названия улиц и площадей. Молодежь особенно тепло хранит благодарность к тем, кто отдал свою жизнь за их счастье. Она проявляется во многом, в том числе в торже-

ственном несении почетного караула на посту у Вечного огня, у могилы Цезаря Куникова, в вахте памяти юношей и девушек у мраморных обелисков, воздвигнутых в честь тех, кто бился здесь до последнего удара сердца.

☆☆☆

Душой героико-патриотического воспитания подрастающего поколения является местная секция ветеранов войны. Возглавляет секцию летчик-истребитель, участник боев над Малой землей, Герой Советского Союза, коммунист полковник запаса Алексей Павлович Чурилин. Бывший фронтовик и его боевые товарищи, а их здесь немало, бывают в школах, встречаются с молодежью на предприятных и стройках, в высших и средне-специальных учебных заведениях. Умудренные большим жизненным опытом, прошедшие испытание огнем войны, они отдают все свои силы воспитанию достойных патриотов Отчизны. Добрым товарищем Алексея Павловича в работе с молодежью является и гвардии генерал-майор авиации в отставке Михаил Васильевич Семянистый. Его самостоятельный путь в авиации начался с Осоавиахима. И ныне широк диапазон дел, волнующих ветерана. Около двадцати лет он с увлечением занят воспитанием молодежи. При его участии организован музей боевой славы в школе № 3, создан спортивный комплекс при интернате. Михаил Васильевич возглавляет штаб походов по местам революционной, боевой и трудовой славы при городском комитете ВЛКСМ.

Часто его можно видеть во Дворце пионеров и школьников. Он — и наставник, и советчик спортсменов, и судья на соревнованиях.

Дворец пионеров и школьников имени отважного моряка Н. Сипягина — гордость новоросийцев. Здесь, в числе многих других технических кружков, активно действует авиамодельная лаборатория.

— Мы стараемся сделать все возможное для создания ребятам благоприятных условий в их техническом творчестве, — говорит директор дворца Зоя Дмитриевна Кравчук. — Занимаются у нас и взрослые энтузиасты авиамodelного спорта. Большинство из них — бывшие наши питомцы. Мы выделили им специальную комнату, дали станки, инструмент. Спортсмены участвуют в соревнованиях, отстаивают честь города на краевых и зональных встречах.

А вот городской комитет ДОСААФ, к сожалению, к авиационному спортивно-техническому творчеству равнодушен. Его председателю Кузнецову П. И. городской комитет КПСС уже указывал на недочеты в руководстве авиационными видами спорта. Однако, ни т. Кузнецов, ни инструктор-методист спортивно-технического клуба т. Аненбург, видимо, пока не сделали из критики правильных выводов.

Авиамodelисты, например, остро ощущают отсутствие в городе кордромы. Это не дает им возможности регулярно тренироваться, совершенствовать свое мастерство, да и пропаганда этого увлекательного вида спорта поставлена плохо.

В дни соревнований спортсменам приходится выезжать за 10 километров от города. Разве зрителей туда соберешь?

— Наш город — портовый, — сказал в беседе с нами председатель горкома ДОСААФ П. Кузнецов. — Поэтому главное внимание мы уделяем Морской школе. Готовим кроме того автомобилистов. Работают у нас платные курсы стенографии, машинописи... Что касается авиационно-технических видов спорта, то, признаться, ими мы занимаемся далеко не достаточно.

— По нашим данным, — продолжает т. Кузнецов, — авиамodelные кружки имеются в некоторых средних школах.

— В каких?

— Кажется в 7-, 8- и 10-й... Как там в действительности обстоит дело? Откровенно говоря — не знаю. Было у нас и несколько парашютов. В свое время мы передали их в школы. Как используются они в подготовке будущих авиационных спортсменов, сказать ничего не могу.

Позднее мы выяснили: в названных председателем горкома средних школах и авиамodelные и парашютные кружки не числились даже на бумаге.

Между тем, и в этих и в других школах Новоросийска кружки по авиационным видам спорта вполне могли бы работать. От желающих заниматься, например, авиамodelизмом нет отбоя. Нашлись бы для них и руководители.

А пока же товарищи из горкома ДОСААФ остаются в большом долгу перед авиационными спортсменами города-героя.

В. ТУРЬЯН,
спец. корр. «Крылья Родины»

Новоросийск



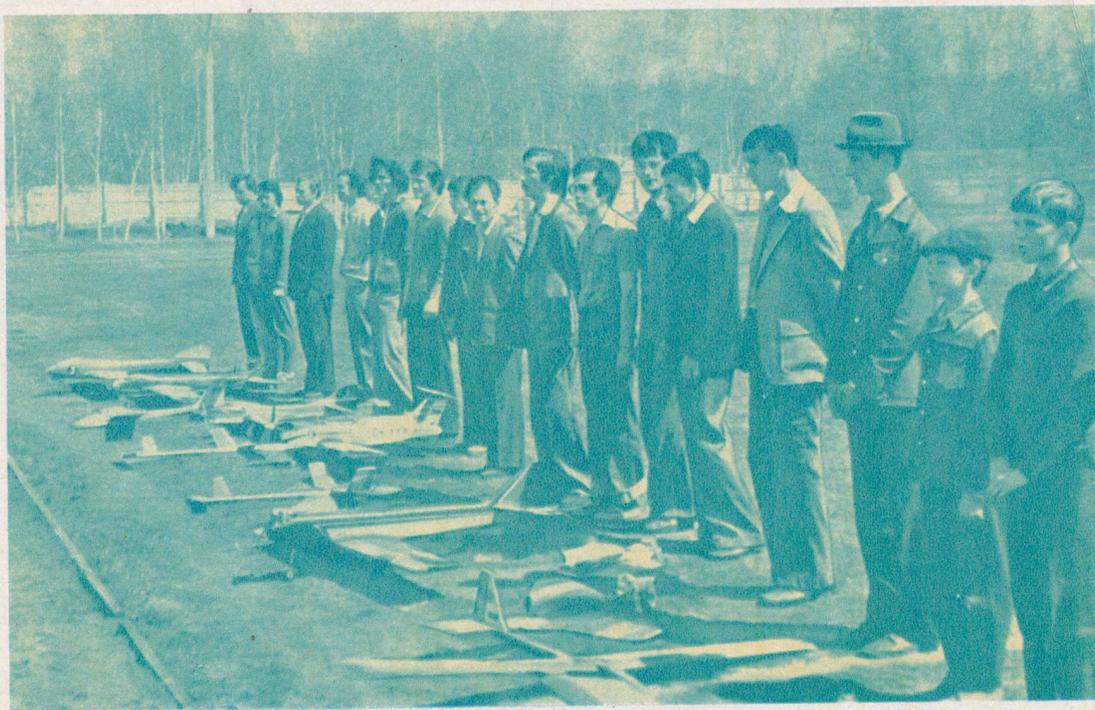
НА СПАРТАКИАДНЫХ ТУРНИРАХ



Чемпион Спартакиады Хабаровского края по радиопилотажным моделям В. Корнейко (с передатчиком) и серебряный призер Н. Мубаракшин.

Фото призера краевой спартакиады
В. ШУБИНА

Команда авиамodelистов авиационного завода имени Ю. А. Гагарина из Комсомольска-на-Амуре — чемпион Спартакиады Хабаровского края.



На соревнованиях авиамodelистов Подмоскoвья.

Радиуправляемая модель-копия самолета По-2 В. Кочеткова — руководителя авиамodelьной секции клуба юных техников г. Дубны, Московской области.

Фото призера зональных соревнований
А. ЛОБОВА



ХОТИМ ПРЫГАТЬ С ПАРАШЮТОМ

Дорогая редакция. Пишет вам группа молодежи из Грозного. У нас в городе парашютному спорту не уделяется никакого внимания, хотя желающих заниматься им очень много. При Грозненском аэроклубе мы прошли обучение, некоторые из нас совершили по одному прыжку и на этом наши занятия закончились. За помощью обратились в обком и горком ДОСААФ. Нам нигде не отказывали, велели прийти через неделю, потом через две, прыжки все откладывают и откладывают.

Мы же мечтали стать спортсменами, создать сборную команду Чечено-Ингушской АССР. Рядом с городом освободилась площадка, ранее принадлежавшая аэроклубу, казалось бы, прыгать да прыгать, но увы... Мы с этим не хотим мириться. Молодежь Грозного жаждет заниматься одним из самых увлекательных военно-технических видов спорта — парашютизмом.

Группа спортсменов

Грозный

НАДЕЖНЫЙ РЕЗЕРВ



Проведены Московские областные соревнования юниоров и юношей по авиамодельному спорту. В командном зачете на первое место вышли юные авиамоделисты г. Пушкино (тренеры — С. Курочкин и Л. Кулаков). Вторая — команда города Электросталь (тренер В. Рожков), третья — спортсмены г. Фрязино (тренер Л. Зайцев).

В классе моделей воздушного боя впереди экипаж Г. Федоров — А. Хатин (Монино), на втором месте экипаж Ю. Балашов — Д. Шавин (Электросталь), на третьем — Г. Кухтин — А. Смирнов из Пушкино.

Лучший результат по моделям планеров А-1 показал А. Кулаков (Пушкино). Его планер в пяти турах набрал 428 очков из 600 возможных. За ним С. Башеев (Электросталь) — 411 и И. Казымов (Химки) — 304.

На старте резиномоторных моделей «В-1» победу одержал А. Кабанов (Химки), второй — А. Щербаков (Электросталь) — 406 очков, третий — П. Жуков (Фрязино) — 369 очков.

Тринадцать участников оспаривали первенство по радиомоделям. Победу одержал И. Голубчик (Пушкино) — 291 очко. Второй — А. Логинов (Дубна) — 252 очка, третий — А. Гринько (Монино) — 205 очков.

В классе моделей «летающее крыло» лучшим был А. Бобров (Химки), набравший в пяти турах 329 очков (0'58", 1'11", 1'07", 1'19" 0'54"). За ним идет А. Мозалев (Монино) — 223 очка. К сожалению, его модель, не имевшая приспособления для принудительной посадки, после двухминутного полета скрылась. Третье место у Г. Семенова (Долгопрудный) — 131 очко.

Призерами старта моделей-копий стали: С. Самошкин — 648 очков, С. Ильичев — 618 и С. Сибриков — 526 (всего 19 участников).

Соревнования по контурным копиям самолетов для юниоров, возраст которых не превышал 14 лет, еще раз показали, что этот класс моделей необоснованно изъят из перечня моделей, допускаемых на всероссийские и всесоюзные соревнования юниоров и юношей. Работа над этим классом служит переходной ступенью к постройке копий самолетов.

Победителем по контурным копиям стал ученик 7-го класса из Фрязина С. Копыль (Як-50), набравший 567 очков. Вторым с контурной копией самолета Як-18ПМ был И. Черников (Дубна) — 508 очков. На третьем месте А. Ретуев ученик 5-го класса из города Балашиха (Як-18 ПМ) — 482 очка.

Соревнования юниоров и юношей показали, что в Подмоскovie крепнут спортивные резервы.

Н. УКОЛОВ,
судья всесоюзной категории

Здравствуй, школа!	II обл.
А. Мамаев. Растить патриотов	3
В. Сафонов. Дисциплина и личная ответственность	5
М. Анненков. Опираясь на общечеловечность	6
Улучшать материально-техническую базу	7
Б. Леванов, Э. Спирина. Сегодня — юнармеец, завтра — солдат!	8
А. Мальнов. Победа добывается в борьбе	10
А. Турбанов. Мастера дают урок	13
А. Коваль. В награду — планер	14
И. Жарковский. Москва — София	15
Г. Кожемякин. Окрыленность	16
И. Литвинюк. Командир — организатор боя	17
М. Рогов. Наставник	18
В. Багинская. Себя увидеть в учениках	20
П. Курочкин. Операция «Дети»	21
В. Бирюлин. Первый советский винтокрылый аппарат	22
Ю. Мечаев, В. Павленко. У истоков реактивного	24
Г. Романов. «Осоавиахим СССР. Страна Советов»	25
Опытные самолеты периода второй мировой войны	26
И. Лашков. Новые стихи	28
А. Судьбин. Алый талисман	28
А. Сафонов. Повесть о крылатом генерале	29
И. Меркулов. Под солнечным парусом	29
М. Шеко. Крылатая семья Жилевых	30
Л. Липинский, В. Токарев. Как улучшить «Супранар-82»?	32
В. Турьян. В долгу перед авиационными спортсменами	34

На 1-й стр. обл. фото В. РУБАНА (на фотоконкурс)

На 4-й стр. обл. фото Г. МАЛИНОВСКОГО

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

Художественный редактор
Л. Шаропова

Корректор М. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.07.79

Подписано в печать 14.08.79

60×90½ 5 п. л. Г-21384

Тираж 60 000 экз. Зак. 2642

Цена номера 30 коп.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

А ПОМОЩИ НЕТ

Прочитал в вашем журнале заметку «Почему нас отлучают от неба?» и решил написать в редакцию. Положение у нас такое же. Я на заводе организовал секцию дельтапланеризма. Но когда обратился в горком ДОСААФ, то там отказались чем-либо помочь.

И вообще в городе плохо с авиационными видами спорта. В Доме пионеров есть кружок авиамоделистов, а проводить соревнования негде. Выходят ребята на городскую площадь и запускают там кордовые модели. Обидно, что тяга к небу не находит поддержки в горкоме оборонного Общества.

В. ПОПОВ

Урюпинск, Волгоградская обл.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

В 5-м номере «Крылья Родины» было опубликовано письмо спортсменов-парашютистов из Курска. Они писали о плохой поставленной подготовке парашютистов в их аэроклубе, о различного рода трудностях, мешающих спортивной работе, о равнодушии отдельных руководителей к нуждам спортсменов.

Председатель Курского областного комитета ДОСААФ Н. А. Демидов сообщил в редакцию, что статья, опубликованная в журнале, обсуждалась с руководством Курского аэроклуба, недостатки, указанные в статье, признаны справедливыми.

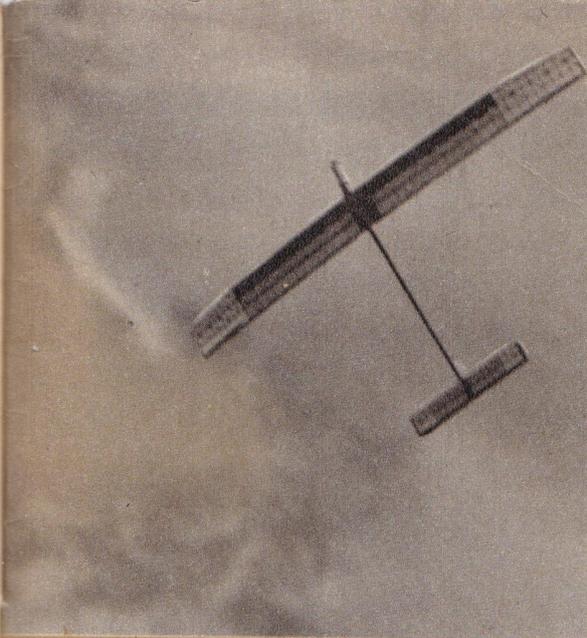
Для устранения этих недостатков в 1979 году сделано следующее: с постоянным составом парашютного звена проведены методические занятия; со спортсменами — сборы по расширенной программе, которые завершились соревнованиями; в соответствии требованиям приведено все тренажное оборудование, а также класс для занятий парашютистов на аэродроме; парашютные прыжки планируются и проводятся в субботние и воскресные дни.

Сообщено также, что класс для подготовки парашютистов в зимний сезон будет дооборудован своевременно. Подготовка спортсменов-парашютистов взята под контроль областного комитета ДОСААФ.



Рисунок читателя
А. Савчука

СОРЕВНУЮТСЯ СТОЛИЧНЫЕ СПОРТСМЕНЫ



М. Кочкарев стал чемпионом Спартакиады Москвы по моделям планеров.

Кандидат в мастера спорта Д. Кузин (на первом плане) — победитель в классе резиномоторных самолетов.

Таймерист Н. Шкаликов, мастер спорта, чемпион Спартакиады Москвы.

Подготовка к запуску резиномоторной — спортсмены Д. Кузин и С. Машовец (справа).

Запуск таймерной модели.

Судьи С. Мазаев и В. Зарецкий (справа) фиксируют результат полета модели.

Серьезный соперник лидеров Н. Семкин — член юношеской сборной столицы.



Владимир ХАРЬЮЗОВ

СКАЗКА НАЯВУ

Старт.

Разбег.

Толчок.

И над полями

Я взлетел

в рассветную зарю.

В синеве

на уровне с орлами

Смело и восторженно парю.

Подо мной

лесов осенних пламя,

Разные пичужки...

Надо мной

Гордый треугольник

дельтаплана —

Дерзкий вызов

тяжести земной.

Я кричу подоблачным

монархам:

Высота —

мечты моей причал!

Я лечу!

И неба синий бархат

Моего касается плеча.

Рекордсмены мира

по паренью,

Лидеры

среди пернатых стай,



Не кичитесь

легким опереньем, —

Я сегодня

рядом с вами стал!

Не в мечтаньях,

детски простодушных,

По волнам

я наяву плыву.

Ветер

у меня на побегушках.

За спиною —

сказка наяву!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс 70450
Цена 30 коп.