

# 19. АВГУСТА — ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР

ЛЕТЧИК-СНАЙПЕР  
ПОДПОЛКОВНИК В. МАМОНТОВ.



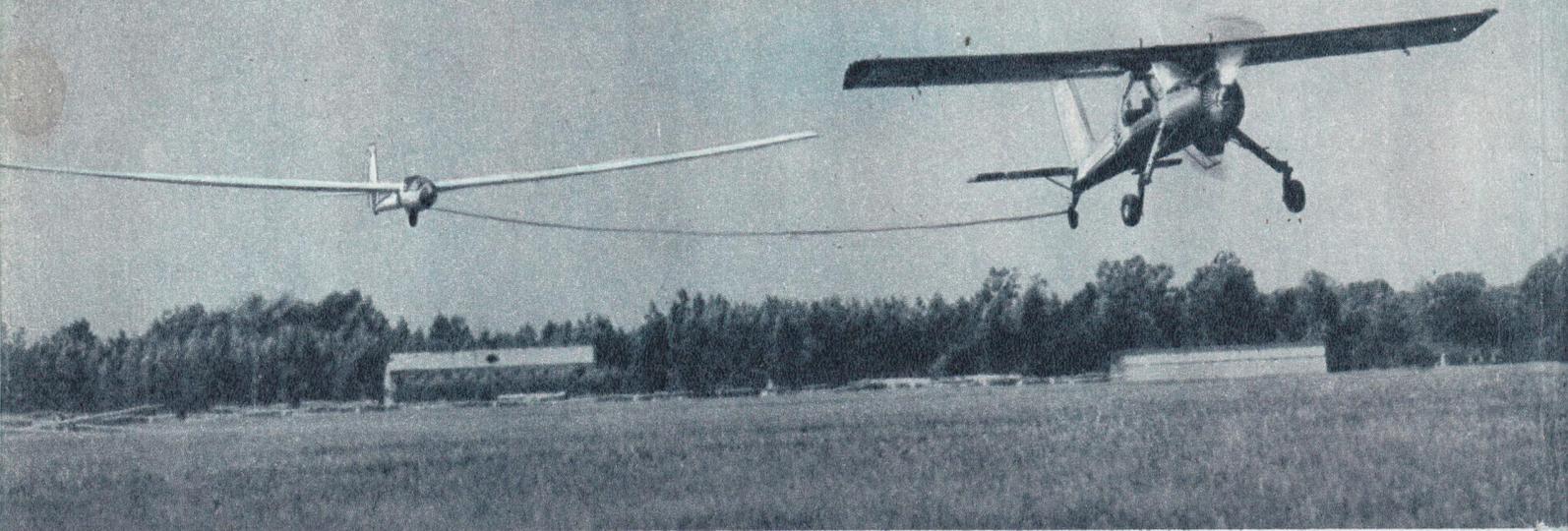
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

••• АВГУСТ •••

**8**

• 1979 •••



Мастер спорта  
международного  
класса  
Эда ЛААН  
(Таллин).

Мастер спорта  
международного  
класса  
Леонид ВАСЬКОВ  
(Орджоникидзе).



## ЧЕТЫРЕ РЕКОРДА В ОДИН ДЕНЬ

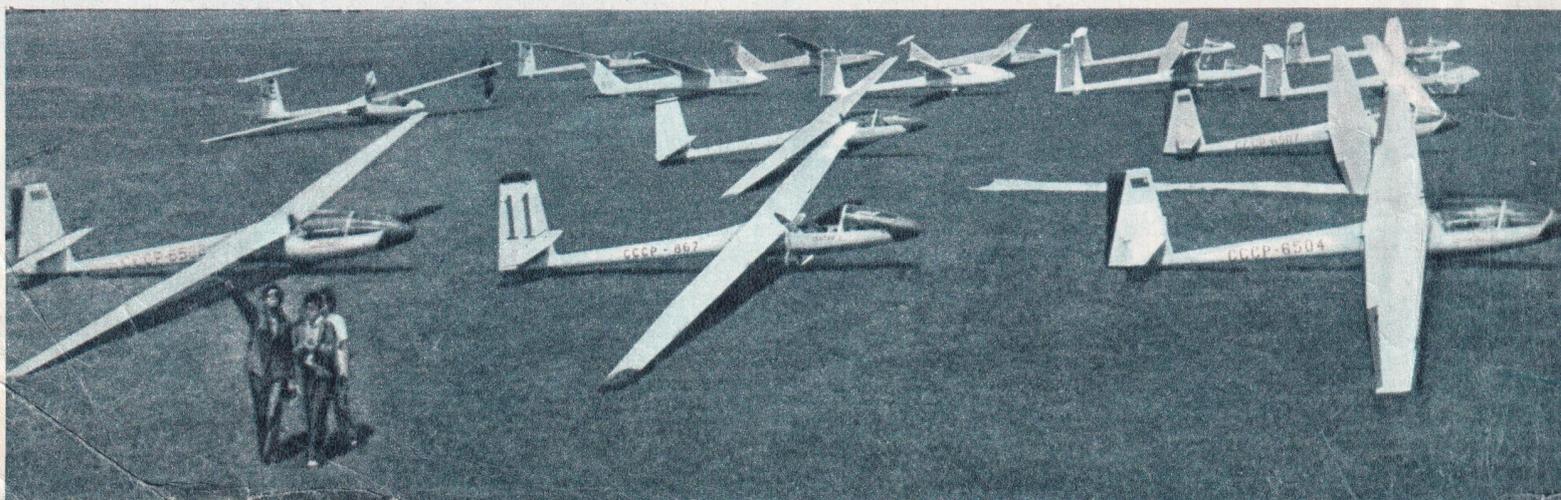
Мастер спорта международного класса  
Олег ПАСЕЧНИК  
(Москва).

Мастер спорта международного класса  
Тамара Загайнова  
(Орел).



Фото мастера спорта  
А. КОВАЛЯ

(СТАТЬЮ ЧИТАЙТЕ НА СТР. 22)



# МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ ОТЧИЗНЫ

**19** августа у советского народа, его Вооруженных Сил большой традиционный праздник — День Воздушного Флота СССР. Праздник покорителей и часовых воздушных просторов Родины отмечается в обстановке высокого подъема политической и трудовой активности рабочих, колхозников, строителей, воинов армии и флота, успешно претворяющих в жизнь исторические решения XXV съезда КПСС, плановые задания четвертого года 10-й пятилетки, отмечается в условиях, когда все более ширится социалистическое соревнование за повышение эффективности производства и качества работы, за выполнение и перевыполнение народнохозяйственных планов.

Страна Советов — великая авиационная держава. Стала она такой благодаря повседневным и неустанным заботам Коммунистической партии. У истоков славной советской авиации стоял Владимир Ильич Ленин. Она мужала и крепла вместе со всей Советской Армией в огненных битвах с врагами социалистической Отчизны.

Особенно суровым испытанием явилась почти четырехлетняя битва с немецко-фашистскими захватчиками и их воздушными пиратами. Советские авиаторы внесли весомый вклад в общую нашу победу над фашизмом. В боях в огненном небе Великой Отечественной советские летчики, воспитанные Коммунистической партией, проявили беспрецедентное мужество, отвагу и массовый героизм. Навечно в героическую летопись нашей авиации вошли имена Н. Гастелло и В. Талалихина, Б. Сафонова и С. Грицевца, И. Полбина и тысяч других, отдавших свою жизнь за торжество правого дела.

За те 1418 дней и ночей советские летчики уничтожили в воздухе и на земле 57 тысяч фашистских самолетов. За отвагу и мужество, проявленные в боях, 2420 авиаторов были удостоены высшей награды Родины — звания Героя Советского Союза. Шестьдесят пять из них — дважды, а Александр Покрышкин и Иван Кожедуб стали кавалерами трех Золотых Звезд. Около 200 тысяч летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов, инженеров, техников, младших авиационных специалистов были награждены орденами и медалями. Немалое количество полков, дивизий, корпусов удостоились звания гвардейских. Многим частям и соединениям присвоены были имена городов, при освобождении которых авиаторы вместе с воинами других видов Вооруженных Сил проявили особые героизм и мужество.

Тридцать пятый год живем мы в условиях мира. Выросло одно поколение советских людей, которые об ужасах войны знает только по рассказам ветеранов да книгам и кинофильмам.

На страже созидательного труда строителей нового общества стоят наследники славы и боевых традиций героев отгремевших сражений. Зорко и надежно оберегают они наземные, водные и воздушные священные рубежи Родины.

За послевоенные годы Военно-Воздушный Флот страны прошел большой путь в своем дальнейшем развитии. На смену поршневой авиации пришла реактивная, сверхзвуковая, всепогодная. В настоящее время благодаря неустанной заботе Коммунистической партии, Советского правительства, всего народа об укреплении оборонного могущества Отчизны и дальнейшем совершенствовании Вооруженных Сил советская авиация оснащена современным вооружением и боевой техникой. Сверхзвуковые реактивные ракетноносцы, истребители, боевые вертолеты находятся в руках идейно закаленных, всесторонне подготовленных летчиков, инженеров, других специалистов. Беспредельно преданные своей социалистической Родине, идеалам коммунизма, авиаторы, настойчиво осваивают сложную боевую технику, совершенствуют искусство ее применения. В учебных полетах, на тактических учениях в условиях, близких и реальной боевой обстановке, авиаторы Военно-Воздушных Сил, Военно-Морского Флота, Войск противовоздушной обороны оттачивают свое мастерство, закаляют волю и характер. В частях и подразделениях непрерывно растет число мастеров точного удара по воздушным и наземным целям.

В едином строю с воинами всех других видов Вооруженных Сил, а также армий государства-участников Варшавского Договора советские авиаторы бдительно охраняют исторические завоевания социализма, зорко стоят на страже мира на земле.

В решении задач дальнейшего повышения экономического и оборонного потенциала страны, могущества Вооруженных Сил достойный вклад вносят труженики авиационной промышленности, гражданской авиации, спортсмены-авиаторы нашего дважды орденоносного оборонного Общества. День

Воздушного Флота они отмечают новыми высокими показателями в выполнении стоящих перед ними задач.

В эти августовские дни в стране по давно сложившейся доброй традиции проходит неделя Воздушного Флота СССР. Читаются лекции и доклады о советской авиации, проводятся тематические вечера, встречи молодежи с ветеранами авиации. Организации ДОСААФ являются непосредственными инициаторами и организаторами таких патриотических мероприятий, которые проводятся на высоком идейном и организационном уровне, в свете требований Постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы».

Кипучей и напряженной жизнью отмечены будни коллективов аэроклубов и авиаспортиклубов ДОСААФ. Сейчас на аэродромах время интенсивных учебно-тренировочных полетов. Инструкторы, курсанты оттачивают мастерство пилотирования, владения вверенной им техникой.

Успешными стартами отмечают всенародный авиационный праздник ведущие мастера пилотажа, члены сборных команд. Недавно сборная страны порадовала нас замечательной победой в товарищеской встрече летчиков-спортсменов шести братских социалистических стран, состоявшейся на одном из аэродромов Венгерской Народной Республики. С богатыми спортивными трофеями возвратились на Родину из Болгарии и наши парашютисты.

Высокое мастерство продемонстрировали авиаторы ДОСААФ на финальных республиканских стартах VII летней Спартакиады народов СССР по военно-прикладным техническим видам спорта, особенно на Спартакиаде РСФСР.

Советская авиация находится в расцвете богатырской мощи. Коммунистическая партия, ее ленинский Центральный Комитет во главе с товарищем Леонидом Ильичем Брежневым, Советское правительство прилагают и прилагают все усилия, чтобы защитники воздушных рубежей Отчизны располагали самой современной, самой могучей авиационной техникой, чтобы в любую минуту они могли в случае необходимости нанести сокрушительный удар по любому агрессору.

Советский Союз, все страны социалистического содружества — государства мирного труда. Мы стоим за мир и упорно боремся за него. Однако у миролюбивой ленинской политики мирного сосуществования государств с различными общественными строем немало рьяных противников. И в этих условиях наш патриотический долг — быть всегда на страже, держать боеготовность Советских Вооруженных Сил, их составной части — авиации — на высоком уровне.

«Мы совершенствуем нашу оборону с единственной целью, — говорил на встрече с моряками Тихоокеанского флота Леонид Ильич Брежнев, — надежно защищать завоевания Великого Октября, прочно охранять мирный труд советских людей, наших союзников».

В голубом бездонном небе над нашей прекрасной необъятной Родиной неустанно несут боевую вахту советские крылатые богатыри. И сегодня, в День Воздушного Флота СССР все народы социалистической Отчизны, поздравляя часовых неба с праздником, говорят: так держаты!

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ  
РОДИНЫ**

№ 8

(347)

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.



В августе в Вильнюсе поднимется флаг финальных соревнований VII Спартакиады по самолетному спорту. На старт выйдут лучшие спортсмены-летчики. Среди них — члены сборной страны.

На наших снимках запечатлены отдельные моменты их тренировок.

## СКОРО—ФИНАЛ

Всегда тщательно готовится к очередному вылету неоднократная чемпионка мира Л. Немкова.

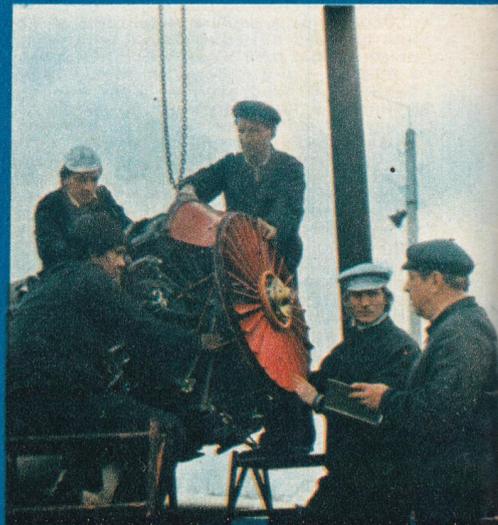
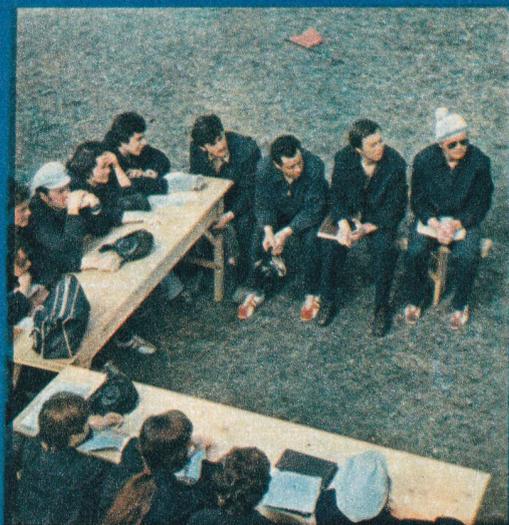
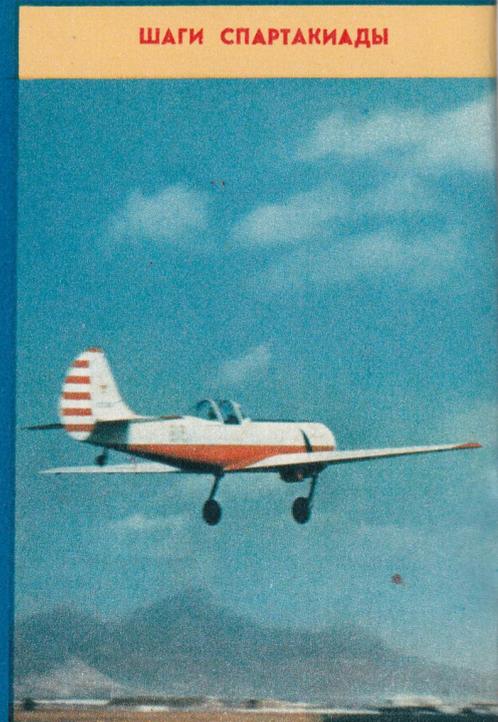
Каждый летный день начинается обычно постановкой задачи.

Одно из условий успешных тренировок — безотказная работа материальной части. На нашем снимке бригада техников ведет профилактические работы на двигателе. На переднем плане заместитель начальника клуба по инженерно-авиационной службе П. Первущин и тренер механик В. Гулин.

За последнее время в сборную пришло много новичков. К ним должно быть особое внимание. Руководитель очередных методических сборов, начальник Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Ю. Комицын разбирает только что выполненный полет спортсменки Н. Колесниковой.

Старший тренер сборной К. Нажмудинов и руководитель полетов Н. Володин (справа) беседуют со спортсменом М. Молчанюком.

Текст и фото В. ТИМОФЕЕВА



# ВОЗДУШНЫЙ СТРАЖ РОДИНЫ

На календаре пламенеют слова: 19 августа — День Воздушного Флота СССР. Это — традиционный праздник советского народа, воздающего почести своим крылатым сыновьям, защитникам воздушных рубежей Отчизны, труженикам Аэрофлота, авиационным спортсменам ДОСААФ СССР, ученым, конструкторам, работникам авиационной промышленности, всем, кто покоряет воздушный океан, кто трудится во имя процветания могучей советской авиации.

Наш корреспондент в преддверии этого замечательного праздника встретился с ветераном советской авиации, одним из первых Героев Советского Союза, генерал-полковником авиации в отставке Николаем Петровичем КАМАНИНЫМ и попросил его ответить на ряд вопросов.

— Воздушный Флот нашей страны имеет свою замечательную историю. Какие основные вехи в его истории вы хотели бы отметить?

— История нашей авиации богата многими свершениями, нам есть чем гордиться, что брать на вооружение, что свято хранить в памяти и приумножать. Если говорить об авиации вообще, как детище прогрессивного человечества и мировой науки, то мы должны воздать должное великим русским ученым — М. В. Ломоносову, Д. И. Менделееву, М. А. Рыкачеву, Н. И. Кибальничу, Н. Е. Жуковскому, К. Э. Циолковскому и многим другим мыслителям, заложившим основы наук, о покорении воздушного пространства и проникновения в космос. Мы говорим: самолет — русское изобретение, имея в виду тот исторический факт, что летом 1882 года наш соотечественник А. Ф. Можайский закончил постройку и произвел испытания первого в мире летательного аппарата тяжелее воздуха. Кстати, до столетия этого события осталось не так уж много времени, значит, надо подготовиться к юбилею и достойно его отметить.

Любимое детище партии и народа — так называем мы нашу советскую авиацию. Ее история, становление и развитие неразрывно связаны с деятельностью Коммунистической партии, с именем Владимира Ильича Ленина. На заре Советской власти, в годы гражданской войны и в период мирного строительства В. И. Ленин неустанно заботился о развитии авиации.

Много славных подвигов в летопись гражданской войны вписали красные военлеты, защищая первое в мире государство рабочих и крестьян. За мужество и отвагу 235 летчиков и летнабов

были удостоены высшей награды того времени — ордена Красного Знамени, а 16 военлетов этой награды удостоились дважды. Среди награжденных — И. У. Павлов, И. В. Сатунин, Г. С. Сапожников, Ю. А. Братолюбов, И. К. Михалюк и другие. Так зародились боевые традиции авиаторов, на которых воспитывалось несколько поколений, в том числе и мое.

— Вам довелось встречаться с летчиками-героями гражданской войны?

— Не только встречаться, но и учиться у них летному мастерству, брать на вооружение их опыт, высокие моральные качества. Навсегда запомнилась беседа с кавалером трех орденов Красного Знамени Иваном Ульяновичем Павловым летом 1927 года перед началом учебы в летной теоретической школе. Наше обучение на аэродроме вел опытный летчик-фронтовик Юрий Янович Иост. В эскадрилье имени В. И. Ленина, в которой началась моя летная служба, мы свято чтим боевые подвиги летчиков этой эскадрильи — кавалеров ордена Красного Знамени — Петрова, Каменского, Чулкова, Лозовского и других, стремились быть достойными преемниками их традиций.

Хранить традиции — это, значит, приумножать их. Летчики двадцатых и тридцатых годов доказали, что эстафета крылатых воинов гражданской войны — в надежных руках. В тот период, благодаря мудрой политике Коммунистической партии, трудовому энтузиазму нашего народа, страна превратилась в сильную индустриально-колхозную державу, что дало возможность ей обрести могучее крылья. Достаточно сказать, что только с 1933 года по 1938 год производство самолетов в нашей стране увеличилось в 5,5 раза и превысило уровень, достигнутый США.

Авиационные конструкторы, ученые, труженики авиационной промышленности создали новейшие по тем временам самолеты для ВВС — бомбардировщики, разведчики, штурмовики, истребители. И какие это были машины! Лично мне довелось начать летную работу на самолете Р-1. По нынешним масштабам его тактико-технические данные выглядят более чем скромными, но эта машина к 1924 году завоевала себе известность, и правительство Ирана закупило у нас эти самолеты. Прошло несколько лет, и мы получили Р-5, куда более совершенный боевой самолет, которому суждено бы-

ло летать даже в годы Великой Отечественной войны.

— Именно на нем, на сухопутном военном самолете вы летали над океаном, в лагерь Шмидта и вывели на материк из ледового плена большую группу челюскинцев!

— Да, на нем, на Р-5. И он оправдал себя в суровых условиях Арктики, выдержал труднейший экзамен, как говорят, по всем параметрам. Замечательных по тому времени самолетов было создано немало, в чем заслуга ведущих конструкторов А. Н. Туполева, В. М. Петлякова, А. А. Архангельского, П. О. Сухого, В. М. Мясичева, А. И. Микояна, М. И. Гуревича, С. А. Лавочкина и других. В предвоенные годы поступило немало новых образцов боевых самолетов. Например, в первой половине 1941 года было выпущено около 2 тысяч истребителей новых типов (Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3), 458 бомбардировщиков Пе-2 и 249 штурмовиков Ил-2. К сожалению, их оказалось в общем балансе боевой авиации мало и наши летчики в основном вступили в войну на устаревшей технике, а если к этому учесть вероломство врага в нанесении первого удара, то станет понятной картина начального периода войны.

— И тем не менее наши летчики даже в тот тяжелейший период сумели сорвать вражеские планы и дать достойный отпор врагу. Что в этом сыграло главную роль? Техника, люди, их вера в конечную победу, в правоту своего дела?

— Все, вместе взятое. Но все же на первый план я бы вынес человека, нашего советского военного летчика, мастера своего дела, патриота Отчизны, сына трудового народа, воспитанника ленинской партии. Далее — оперативное искусство авиационных начальников, тактическое мастерство, командиров всех степеней, инициатива и творчество летного состава. С первых же дней войны враг ощутил на своей шкуре силу ударов советских летчиков. Менее чем за месяц, с 22 июня по 19 июля 1941 года, потери фашистской авиации составили 1284 самолета. А в августе наши летчики нанесли целый ряд бомбовых ударов по столице фашистской Германии — Берлину, предметно и убедительно доказав лживость и нелепость фашистской пропаганды о полном уничтожении советской авиации. Наша авиация жила, воевала и с каждым месяцем крепла, росла количественно и качественно и наносила врагу все возрастающие удары. В годы войны у нас было запущено

в серийное производство 25 новых типов самолетов и 23 типа авиационных двигателей. В период войны наша авиация полностью перевооружилась на самолеты совершенных по тому времени конструкций.

В исторических битвах под Москвой, Сталинградом, Курском, на Днепре, в ходе операций в небе над Дунаем, Вислой, Берлином и в других сражениях личный состав советских Военно-Воздушных Сил сумел разгромить основное ядро фашистской авиации, прикрыть наземные войска от ударов с воздуха, проложить им дорогу в ходе наступления и решить ряд других стратегических и оперативно-тактических задач. Масштабы воздушных битв были колоссальными: в сражениях на Кубани весной 1943 года гитлеровцы потеряли 1100 самолетов, в битве под Курском летом 1943 года враг недосчитался 3700 самолетов! И надо видеть за каждым уничтоженным вражеским самолетом нашего летчика и то, какой ценой ему далась эта победа.

— В годы войны вы командовали штурмовой авиационной дивизией и штурмовым авиационным корпусом, имевшими на вооружении легендарный Ил-2, который фашисты образно называли «черной смертью». Какова роль штурмовой авиации в минувшей войне на боевом опыте дивизии и корпуса?

— Должен сказать, что самолета поля боя — штурмовика, подобного нашему легендарному Ил-2, не было ни у наших союзников, ни у противника. «Ильюшин» имел на вооружении две пушки, два пулемета, реактивные снаряды и брал под крылья бомбовую нагрузку до 600 кг в разных вариантах. Он имел надежную броневую защиту экипажа и жизненно важных центров машины. Скорость его — до 450 км/ч — истребитель врага с трудом мог его догнать на такой скорости. Фашистский двухмоторный «Хейншель-129В», предназначенный для ведения штурмовых действий на поле боя, уступал нашему «илу» по всем показателям.

Техника — техникой, но люди есть люди. И, естественно, прекрасный самолет Ил-2, находящийся в руках советского летчика, был грозой для фашистов. Штурмовая авиация в годы войны внесла достойный вклад в дело победы над врагом, решая множество задач оперативно-тактического характера. Под Москвой и Сталинградом, под Курском и на Днепре, на Висле и Одере, на Дунае и Эльбе наши штурмовые авиационные полки, дивизии и корпуса успешно решали боевые задания в интересах наземных войск, а летчики-штурмовики вписали много ярких страниц в героическую летопись минувшей войны. К примеру, наш 5-й штурмовой авиационный корпус за время боевых действий

получил в приказах Верховного Главнокомандования 37 благодарностей, удостоился наименования Винницкого, его знамя украшено тремя боевыми орденами, а 76 славным летчикам-штурмовикам присвоено звание Героя Советского Союза. Среди них — ныне дважды Герои Советского Союза Г. Т. Береговой, Т. Бегельдинов, Герои Советского Союза И. Н. Виноградов, И. И. Ермаков, В. Ф. Зудилов, Г. Г. Красота, З. И. Макаров и другие.

Героизм личного состава армии, самоотверженный труд всего советского народа, ведомого славной Коммунистической партией, явились основой наших побед в минувшей войне.

— После войны вы несколько лет работали в оборонном Обществе, в частности, возглавляли Добровольное общество содействия авиации. Что интересно и заслуживающего внимания было для вас в тот период?

— Опять история. Юношей меня приобщило к авиации Общество друзей Воздушного флота (ОДВФ). В моем родном городе Меленки в 1924 году открылся кружок этого Общества и мне посчастливилось вступить в него, приобщиться по книгам и журналам к авиации, многое узнать о ней и о людях, покоряющих воздушный океан. Тысячи летчиков в боевую авиацию пришли из аэроклубов Осоавиахима в предвоенные годы, и мне, как авиационному командиру, довелось убедиться в том, что питомцы оборонного Общества являются истинными патриотами Отчизны, умелыми воинами. В послевоенные годы, работая в оборонном Обществе, старался в меру своих сил, знаний и опыта развивать авиационный спорт, содействовать укреплению оборонного могущества Родины. С большим удовлетворением вспоминаю события пятидесятых годов, когда наши авиационные спортсмены уверенно вышли на международную арену, завоевывая звания чемпионов, мировых рекордсменов. Памятны и традиционные праздники в Тушине в день Воздушного Флота СССР, когда приходилось много волноваться, трудиться, организовывать и т. д. и т. п., а потом осознать, что праздник авиаторов удался.

— Современная боевая авиация! Вам, ветерану, как она представляется!

— Вопрос сложный. Нашу авиацию, стратегическую, оперативную и тактическую, знают не только наши военачальники, но и эксперты других стран. Не случайно, в частности, в договоре об ОСВ-2 упоминаются наши бомбардировщики типов «Туполев-95» и «МиГ-26». Как простой советский гражданин я делаю заключение, что наша авиация находится на уровне современных образцов авиационной техники, в том числе техники США. Одобряю и приветствую

заключение договора об ОСВ-2, восхищаюсь деятельностью нашей Коммунистической партии и Советского правительства и лично Л. И. Брежнева в борьбе за мир, за разрядку в международных отношениях.

Что касается состояния советской авиации, то лучше всего об этом сказал Министр обороны СССР, Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов: «В настоящее время благодаря неустанной заботе Коммунистической партии и Советского правительства об укреплении обороноспособности страны и дальнейшем совершенствовании Вооруженных Сил СССР военная авиация Страны Советов оснащена современным вооружением и боевой техникой, располагает идейно закаленными, хорошо подготовленными кадрами... В едином строю с войсками других видов Советских Вооруженных Сил, армий государств-участников Варшавского Договора они бдительно и надежно охраняют исторические завоевания социализма, зорко стоят на страже мира и безопасности народов».

— Последний вопрос, Николай Петрович. В редакцию журнала поступает много писем от юных читателей с просьбой дать совет, как подготовиться, чтобы стать военным летчиком. Ваш ответ!

— Серьезный вопрос, на него кратко ответить нельзя. Укажу лишь на главные моменты, формирующие личность применительно к летной профессии. В свое время бытовала теория о врожденных летных качествах, согласно которой летчиками могли стать только люди особого склада, наделенные от рождения соответствующими качествами. Эта теория опровергнута. Летчиком может стать каждый физически здоровый человек с нормальной психикой. Но, чтобы стать в наше время летчиком боевой авиации, надо себя упорно, систематически готовить, и чем раньше, тем лучше. Современный военный летчик — инженер с высшим образованием (летные училища — высшие), — всесторонне образованный, развитый физически, способный выдержать большие нагрузки, глубоко знающий боевую технику, инициативный, мужественный, волевой, беспредельно преданный народу, идейно закаленный патриот советской Родины. Таков облик летчика, и чтобы стать им, надо многое знать и уметь. Приобщать себя к авиации, на мой взгляд, надо через кружки авиамоделизма, в клубах юных летчиков, юных космонавтов, планеристов, парашютистов, в чем большую помощь окажут организации ДОСААФ. И самое главное: не отступать от своей крылатой мечты.

— Спасибо за беседу. С праздником!

## С ЧЕГО НАЧАЛСЯ АЭРОФЛОТ В НАШЕЙ СТРАНЕ!

С очень скромного, но по тем, далеким временам значительного факта: в 1923 году была открыта первая регулярная внутренняя авиалиния между Москвой и Нижним Новгородом (Горьким) протяженностью 420 км. В течение года по этой трассе было перевезено 229 пассажиров и 1900 кг почты и грузов. Таков старт Аэрофлота.

Прошли десятилетия. Страна Советов по ленинским предназначениям превратилась в могучую державу, обрела покстине орлиные крылья. Выполняя задачи X пятилетки, труженики орденов Ленина и Октябрьской революции Гражданской авиации ныне успешно претворяют в жизнь грандиозные планы текущего пятилетия: перевезти 550 миллионов пассажиров, более 13,5 миллиона тонн различных грузов, обработать почти полмиллиарда гектаров сельскохозяйственных угодий. Ныне Аэрофлот выполняет около сорока процентов в суммарном выражении всех междугородных пассажирских перевозок железнодорожным и воздушным транспортом. Миллионами и миллиардами в наши дни измеряются показатели народнохозяйственной деятельности тружеников гражданской авиации крылатого народа страны зрелого социалистического общества.



В киевском аэропорту Борисполь.

старые, строятся новые аэровокзалы. Москва — центр Олимпиады-80, и потому реконструкция аэропортов занимает особое место в планах Аэрофлота. К 1980 году 30 городов страны отметят авиационное новоселье, а Ташкент и Владивосток, Комсомольск-на-Амуре и Ростов-на-Дону, Оренбург и Черкассы

# АЭРОФЛОТ-79



Новый «грузовик» Аэрофлота — Ил-76.

Свой старт Аэрофлот в 1923 году взял в Москве. Как же нынче выглядит столица нашей Родины в этом отношении! Ее по праву называют крупнейшим аэропортом не только Советского Союза, но и всей планеты. Она связана воздушными трассами с 200 городами нашей страны, с крупнейшими новостройками Сибири, Дальнего Востока, Казахстана. Ежедневно свыше 500 воздушных кораблей стартуют из Москвы в различные районы Советского Союза.

Еще один штрих истории: в 1923 году начались полеты из Москвы в Берлин. Ныне свыше ста международных маршрутов Аэрофлота связывают Советский Союз с различными городами планеты Земля. Нью-Йорк и Монреаль, Гавана и Лима, Лондон и Париж, Рим и Вена, Берлин и Варшава, Прага и София, Стокгольм и Хельсинки, Токио и Дели, десятки других городов более 80 государств земного шара связаны воздушными трассами с Москвой.

Советский Аэрофлот год от года набирает силу, крепнут его крылья. Вводятся новые лайнеры различного предназначения — от межконтинентальных гигантов до межрайонных самолетов и вертолетов, прокладываются новые трассы, реконструируются

и многие другие города уже украсились новыми аэровокзалами.

Межконтинентальный лайнер Ил-62М завоевал завидную славу на многих международных трассах. Выходит на межконтинентальные маршруты широкофюзеляжный аэробус Ил-86 на 350 мест и комфортабельный лайнер Як-42. Протяженность международных линий Аэрофлота в настоящее время превышает 480 000 километров.

Таковы факты, цифры. Далеко в прошлое ушло то время, когда враги и скептики считали авиацию для нашей страны излишней роскошью, ссылаясь на промышленную отсталость России, на отсутствие научных, летных, технических кадров. Страна Советов стала могучей авиационной державой, ее крылья видят люди всех континентов планеты.



Винтокрылый строитель Ми-10К на монтаже буровой в Тюменской области.

Фото В. НИКОЛАЕВА



# ДОХОДИТЬ ДО КАЖДОГО ЧЕЛОВЕКА

**В** учебных авиационных организациях, в аэроклубах, авиационно-спортивных технических клубах ДОСААФ руководящий состав, инструкторы, курсанты, спортсмены продолжают глубоко изучать и обсуждать Постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы».

Постановление имеет огромное значение в деле подъема на новый уровень качества и эффективности реализации программных целей нашей партии по формированию коммунистического сознания каждого советского человека, особенно молодого поколения строителей и защитников нового общества. Сердцевиной всей идеологической и политико-воспитательной работы, как подчеркивается в Постановлении, является привитие советским людям научного мировоззрения, безаветной преданности делу партии, ленинским идеалам, пламенной любви к великой социалистической Отчизне, пролетарского интернационализма.

Идейно-нравственные качества человека, как показывает практика, формируются в процессе кропотливого изучения марксистско-ленинской теории, политики партии, произведений основоположников марксизма-ленинизма К. Маркса, Ф. Энгельса, В. И. Ленина, истории КПСС, документов ее съездов, пленумов, трудов Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева, других руководителей партии.

«Знание революционной теории, политики партии, — отмечается в Постановлении, — должно превращаться у советских людей в убеждение, активную жизненную позицию стойкого борца за коммунизм, против любых проявлений чуждой идеологии, в руководство к действию для решения актуальных проблем развитого социализма».

Политико-воспитательная работа со спортсменами, курсантами в наших авиационных учебных организациях является составной частью всей системы идеологической и идейно-воспитательной деятельности партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Работа эта, как того и требуют решения XXV съезда КПСС, Постановление Центрального Комитета, в большинстве организаций строится на основе комплексного подхода в постановке всего дела воспитания, обеспечивая тесное единство идейно-политического, трудового и нравственного воспитания. При этом учитываются индивидуальные особенно-

Спортсмены - авиаторы ДОСААФ за выпуском боевого листка после успешных тренировочных полетов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

сти спортсменов-авиаторов, курсантов — общая или специальная подготовка, уровень политического кругозора, жизненный опыт.

Пример хорошей постановки воспитательной работы как с курсантами, так и с постоянным составом — инструкторами, техниками, специалистами других профессий показывают руководители, партийные, комсомольские и профсоюзные организации наших передовых аэроклубов — Кинель-Черкасского, Запорожского, Курского, Рязанского, Минского, Кемеровского, Каунасского АСК и других. Уровень идейно-воспитательной работы, высокая организация учебного процесса, подготовка спортсменов в строгом соответствии с современными требованиями в названных клубах дает положительные результаты.

Многие коллективы аэроклубов ДОСААФ за успехи, достигнутые в подготовке авиационных спортсменов, за одержанную победу в социалистическом соревновании в минувшем году удостоены наград переходящими Красными знаменами ЦК ДОСААФ СССР, ЦК профсоюза авиарботников, свидетельствами и дипломами. Егорьевский и Брянский аэроклубы отмечены переходящими Красными знаменами Военно-Воздушных Сил и Воздушно-десантных войск.

Богатая и разнообразная по формам и содержанию политико-воспитательная работа проводится с инструкторским составом и курсантами в Волчанском авиационном училище летчиков. Начальник училища коммунист Г. А. Крутилин, заместитель по политико-воспитательной работе В. И. Гилиздинов, партком проявляют постоянную заботу о непрерывном совершенствовании таких испытанных форм идеологического и идейно-политического воздействия на молодежь, как марксистско-ленинская подготовка, политические занятия, агитационно-массовые и культурные просветительные мероприятия.

В училище серьезное внимание уделяется военно-патриотическому воспитанию инструкторов и курсантов. В эскадрильях, звеньях, группах умело пропагандируются славные героические, трудовые и боевые традиции советского народа, Вооруженных Сил. Душой этой работы являются партийная и комсомольская организации. В подразделениях состоялись чтения по книгам Леонида Ильича Брежнева «Малая земля», «Возрождение», «Целина». Партком провел по произведениям тов. Л. И. Брежнева научно-практическую конференцию. В ней активное участие приняли коммунисты и комсомольцы училища из числа преподавателей, инструкторов-летчиков и курсантов. Военно-патриотическая работа в училище ведется под девизом «Подвиг отцов — крылья сыновей!». Частыми гостями в эскадрильях являются ветераны Великой Отечественной войны, знатные люди производства. В комсомольских организациях при большой активности рядовых членов ВЛКСМ проходят ленинские уроки и чтения, тематические вечера и конференции. Комсомольская организация систематически проводит экскурсии курсантов на предприятия, в колхозы и совхозы.

Передовые производственники, хлеборобы охотно рассказывают будущим летчикам-спортсменам о своих достижениях в выполнении исторических решений XXV съезда партии, заданий десятой пятилетки, о жизни предприятия, села, о

том, какие перемены происходят в повседневной жизни коллективов фабрики, совхоза или колхоза благодаря повседневным заботам партии о благе трудящихся. Такое общение с тружениками города и села дает прекрасный духовный заряд молодежи, наполняет каждого новой энергией и стремлением лучше, качественней оттачивать искусство владения авиационной техникой, нести образцово свои курсантские обязанности.

Лето в деятельности авиационных организаций ДОСААФ — период интенсивных полетов, напряженной учебы на земле и в воздухе. Качество, эффективность учебы, тренировки спортсменов-авиаторов, их высокие результаты на соревнованиях во многом определяются и целеустремленностью, предметностью проведения всего комплекса идеологических и идейно-воспитательных мероприятий. В Волчанском авиационном училище летчиков идейно-политическая воспитательная работа организуется в тесном единстве со всем процессом учебной, теоретической и летной подготовки. Здесь умело координируют усилия руководящего состава, партийной, комсомольской и профсоюзной организаций на решение главных задач года, месяца, недели, дня. И этим обеспечивается подлинное единство идейно-политического, трудового и нравственного воспитания как постоянного, так и переменного состава.

Решая задачи повышения качества учебно-летной подготовки авиаторов-спортсменов, добиваясь безопасности полетов, руководство училища совместно с партийной, комсомольской и профсоюзной организациями обычно заблаговременно разрабатывают единый план соответствующих мероприятий.

В училище большой отряд коммунистов и комсомольцев. Личный пример в учебе и дисциплине каждого из них имеет огромное воздействие на всех остальных. Коммунисты и члены ВЛКСМ, как правило, — отличники учебы, ударники коммунистического отношения к труду, показывают пример в выполнении законов летной службы и личной ответственности за образцовое исполнение функциональных обязанностей. Партийные организации подразделений и служб глубоко, предметно вникают в ход теоретической и личной учебы курсантов, инструкторов, хорошо знают уровень подготовки каждого коммуниста, его вклад в решение стоящих перед училищем, подразделением задач.

Опыт передовых подразделений, отличников учебы, лучших преподавателей, инструкторов становится достоянием всего коллектива. Так, в течение многих лет ведущее место по всем показателям занимает в училище эскадрилья, которой командует член КПСС майор запаса О. В. Белов. Партком организовал изучение опыта работы коммуниста Белова. О передовом подразделении и его командире было рассказано в специальных выпусках радиогозета, в стенной печати. Чтобы познакомиться с передовыми методами обучения и воспитания, в подразделении побывали командиры других подразделений и служб, секретари партийных и комсомольских организаций. Все ценное было взято ими на вооружение, внедрено в практику учебно-воспитательной работы в своих коллективах.

Здесь ни одна предпосылка к летным происшествиям не остается незамечен-

ной и не оставляется без каких-либо последствий. В одном из подразделений была обнаружена не совсем качественная подготовка самолетного оборудования к полетам. В воздухе это могло привести к невыполнению курсантом учебного задания. С виновником небрежного осмотра техники состоялся нелестный разговор на партийном бюро. Тут же выяснилось, что авиационный специалист не совсем четко представляет свои обязанности. Как недавний выпускник школы, он еще не успел накопить достаточного опыта работы. Партийное бюро обязало инженера службы, коммуниста, взять шефство над молодым специалистом. Теперь это один из лучших механиков не только подразделения, но и училища в целом. Так строго индивидуальный подход к человеку дал хороший результат.

В Постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» подчеркивается, что с задачами, которые партия ставит перед идейно-воспитательной работой, несовместимы такие явления, как боязнь открыто ставить на обсуждение острые проблемы, тенденция сглаживать и обходить их, склонность к парадности, приимренческое отношение к нарушителям дисциплины, организованности, бюрократизма. С этими и другими антиобщественными явлениями необходимо, говорится в Постановлении ЦК, вести решительную и бескомпромиссную борьбу.

Эффективность воспитательной работы значительно снижается там, где возникает разрыв между словом и делом, где не обеспечивается единство организационной, хозяйственной и идеологической работы. Такие факты, к сожалению, имеют место и в отдельных наших учебных организациях. Некоторые авиационные начальники самоустраиваются от участия в политико-воспитательной работе с авиационными спортсменами и курсантами. Кое-кто из них склонен довольствоваться ранее достигнутыми показателями в выполнении планов, в достижении спортивными коллективами определенных показателей, крайне болезненно реагируют на критические замечания. В свое время серьезные были претензии, например, к И. А. Урзову, Е. Ж. Жильникову, к методу их работы с подчиненными. Однако, как показывает жизнь, из принципиальной критики в свой адрес названные товарищи выводов пока не делают, положение и сейчас выправляется медленно.

Постановление ЦК КПСС предъявляет к каждому из нас новые высокие требования в повышении качества и эффективности всей идеологической и идейно-воспитательной работы с людьми, с каждым человеком в отдельности. Наш партийный долг — еще более повысить и усилить военно-патриотическое воспитание молодого поколения, всех членов ДОСААФ, неустанно добиваться повышения спортивного мастерства летчиков, парашютистов, каждого авиационного спортсмена, еще настойчивей и предметней строить воспитательную работу со спортсменами, доходить до сердца и сознания каждого авиатора.

**А. КОЛЯДИН,**  
начальник отдела  
политико-воспитательной работы,  
заместитель начальника  
Управления ЦК ДОСААФ СССР



**Д**обрых традиций и спортивной славы Киевскому аэроклубу не занимать. Воздушные спортсмены столицы Украины уверенно лидировали в республиканских соревнованиях, удостоившись всесоюзных и международных наград. Имена талантливых спортсменов В. Ефименко, З. Соловей, В. Гончаренко, Е. Руденского, Е. Ткаченко, А. Хмельницкой, Б. Васенко, В. Воловены, М. Мосейчука, А. Кузьменко хорошо известны любителям авиационного спорта. Однако в середине семидесятых годов постепенно наступил спад. Результаты наших спортсменов пополнили вниз, меньше стало представителей клуба в сборных командах республики и страны по парашютному, самолетному и планерному спорту.

Основной причиной послужила смена поколений спортсменов, а также руководство и инструкторского состава. Нам, пришедшим на смену товарищам — начальнику аэроклуба, заместителю начальника по летной подготовке, некоторым командирам звеньев и инструкторам-летчикам, пришлось еще многому учиться, чтобы приобрести необходимые навыки в управлении сложным и многообразным механизмом аэроклуба.

И все же наш «ввод в строй» прошел сравнительно безболезненно. Ощутился помощь отдела авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ УССР, поддержка, помощь партийной и профсоюзной организаций.

План летной подготовки мы выполняли всегда. Но заметных спортивных успехов не имели. Не соответствовала современным требованиям и материально-техническая база клуба. Прежде всего мы решили ее укрепить. На аэродроме ввели в строй ангар-лабораторию современного типа, помещение полевых авиаремонтных мастерских; полностью заасфальтировали стоянку самолетов. Командный пункт руководителя полетов оснастили всем необходимым, дооборудовали учебные классы на аэродроме и в городском помещении. Например, класс аэродинамики пополнился действующими макетами работы воздушного винта и схемой сил, возникающих при штопоре. Они выполнены на высоком профессиональном уровне. Хорошим подспорьем в подготовке спортсменов служат стенды по методике летного обучения, функциональных обязанностей руководителя полетов и другие наглядные пособия.

На аэродроме оборудована лаборатория для проверки авиационных радио- и электроприборов. Совершенные стенды позволяют ныне производить испытание приборов всех типов самолетов. Лаборатория получила высокую оценку участников всесоюзных учебно-методических семинаров инженеров и специалистов по радио-, электро- и спецоборудованию учебных авиационных организаций ДОСААФ, проводившихся в Киеве.

В оборудовании классов и лаборатории много труда и энергии вложили авиатехники И. Бугаенко, Е. Туровский, летчик И. Басистый и другие.

Теперь спортсменам не нужно добираться далеко на аэродром на вечер-

## НА ТВЕРДОЙ ОСНОВЕ

ние занятия. В городском помещении аэроклуба есть классы парашютной подготовки, планерный, теории и техники полета, самолетный, авиадвигателей, самолетовождения. Они полностью соответствуют современным требованиям.

Мы произвели также ремонт основного аэродромного здания. Художники хорошо оформили его. Вдоль коридоров на двух этажах протянулись стенды, рассказывающие о героической истории отечественной авиации, делах ДОСААФ, о достижениях авиационных спортсменов.

Располагая такой учебной базой, имея твердую материально-техническую основу, со всей решительностью взялись за продуктивное использование оборудования, улучшение качества преподавания. Инструктор-летчик-методист, секретарь партбюро М. Горев предложил подготовить новые планы-конспекты и методички, организовать семинары по педагогике и показательные занятия лучших преподавателей — таких, как авиационный техник коммунист Г. Складенко, начальник штаба коммунист С. Цудечник, техник по радио-, электро- и спецоборудованию Е. Туровский, инструктор-летчик-парашютист А. Майстренко. Они имеют большой педагогический опыт, умеют увлечь слушателей. Предложение М. Горева было претворено в жизнь. Через год эти методы уже дали положительные результаты:

знания спортсменов стали тверже, глубже.

Одновременно мы стремимся повысить эффективность социалистического соревнования. Мы учли наши промахи: недостаточную конкретность обязательств, слабый контроль за их выполнением. Над улучшением организации социалистического соревнования много работает местком (председатель Д. Шерман). В клубе разработано положение о соревновании, в котором определены его критерии и меры поощрения победителей.

Для повышения гласности, скажем, на итоговых собраниях в подразделениях присутствуют представители соревнующихся сторон. Кроме того, они участвуют в контроле выполнения обязательств. Ежемесячно на профсоюзных собраниях подводятся итоги работы, анализируется ход выполнения взятых обязательств. Как правило, на них ведется деловой, принципиальный разговор о недостатках и методах их устранения, ставятся задачи на очередной месяц. Это помогает нам в полной мере использовать творческую энергию коллектива.

Сегодня у спортсменов-парашютистов — политические занятия. Их ведет начальник штаба коммунист С. Цудечник.

Фото И. ИГНАТЬЕВА



В последнее время право называться лучшим среди летных подразделений многократно добывается парашютное звено. Это дружный, хорошо организованный коллектив, который работает с огоньком. Командир звена мастер спорта В. Ющенко и профгруппорг авиационный техник В. Степаненко, хотя и молоды по возрасту, но уже ветераны аэроклуба. Парашютисты выступили инициаторами в принятии высоких индивидуальных социалистических обязательств и задают тон в шефской военно-патриотической работе. У них всегда находится время встретиться с ребятами в школе, пионерлагере, побывать на заводе.

Партийная организация, местком, руководство клуба стремятся сделать так, чтобы победители соревнования делились опытом, помогали своим товарищам. И передовики охотно это делают.

Большим стимулом в социалистическом соревновании у нас служит присвоение звания «Ударник коммунистического труда». Сейчас в аэроклубе около 50 процентов всех работников добились этого высокого звания.

Костяк клуба составляют ветераны. Это люди, прошедшие школу Великой Отечественной войны, энтузиасты оборонного общества. Инженер аэроклуба И. Зинченко работает в клубе 28 лет, авиационный техник А. Семеняк — 32 года, инструктор-лётчик-методист М. Горев — 30 лет. Наши ветераны служат образцом в труде и дисциплине, в общественной жизни.

У нас установилась хорошая традиция — подбирать кадры из числа своих спортсменов. Большинство наших инструкторов-лётчиков-парашютистов, планировщиков и весь руководящий состав — в прошлом спортсмены аэроклуба. Почти все они мастера спорта СССР.

Мы продолжаем растить молодые инструкторские кадры. Так, самолётное и планерное звенья пополнились четырьмя только что окончившими училище инструкторами-лётчиками. Трое из них наши воспитанники. Четко спланированная методическая и летная подготовка позволила своевременно ввести их в строй, подготовить к работе со спортсменами. Молодые инструкторы качественно и в срок выполнили годовое задание.

Большое внимание мы уделяем росту мастерства спортсменов и подготовке команд к соревнованиям по программе VII летней Спартакиады. Для этого используем не только своих работников, но и привлекаем наиболее подготовленных общественных тренеров.

Нынешний год еще более напряженный. На базе Киевского аэроклуба состоятся всесоюзные и международные соревнования по парашютному многоборью, затем финальные старты VII Спартакиады по парашютному спорту. Нам надо выполнять и свои повышенные обязательства.

Второе место, завоеванное в социалистическом соревновании за 1978 год, ко многому обязывает. Все работники аэроклуба и спортсмены приложат максимум усилий, чтобы в год VII Спартакиады добиться еще лучших результатов, выполнить план летной подготовки без единого происшествия.

**В. СОЛОВЬЕВ,**  
начальник аэроклуба

## Воспитанники оборонного Общества

# СЕКРЕТАРЬ РАЙКОМА

**С**ергей Потехин — ныне первый секретарь Медвежьегогорского райкома комсомола, общественного инструктор по парашютному спорту, инициатор создания клуба «Парашютист» вспоминает, как, будучи восьмиклассником петрозаводской средней школы, пришел домой и с порога крикнул:

— Мам, у нас парашютную секцию открыли. Я записался.

— Да куда ж тебе в небо, рано еще!

Но Сергей уже через несколько месяцев на аэродроме Петрозаводского авиаспортивного клуба ДОСААФ совершил первый прыжок, потом второй, третий... Стал спортсменом, инструктором-общественником, вел парашютную секцию в школе. Он уже видел себя курсантом летного училища и не знал, что первая же врачебно-летная комиссия забракуют: запретили и летать, и прыгать.

Но Сергей не сдался, он усиленно занимался спортом. Позже, поступив в Петрозаводский университет, Сергей прошел медицинскую комиссию. Но для авиации было поздно. Зато парашютизм увлекся по-настоящему. У Сергея всегда с собой была большая сумка, где лежали кроссовки и спортивная форма. Он срывался по звонку с занятий, садился на велосипед и целый час до клубовского аэродрома жал на педали.

Пять лет он не только сам учился, но и учил — руководил секцией парашютного спорта в Петрозаводском университете. Чего только ни придумывал Сергей, чтобы на занятиях было интересно: доставал фильмы, новинки специальной литературы, приглашал известных спортсменов. Он мог и сам подолгу рассказывать о парашютах, об авиации.

Сергей не мог жить один, он всегда был среди людей, авторитетом и заводилой не только в спортивных, но и в комсомольских делах. Его способность находиться в центре событий изменила его дальнейшую жизнь — выпускника лесонженерного факультета пригласили работать инструктором в обком комсомола. Его появление оказалось воистину «роковым» для обкомовцев — через год половина из них стали парашютистами.

На новом месте нелегко приходилось Сергею, все чаще грызли мыс-

ли: «Преподаешь, наставляешь, а так мало знаешь. Самому бы поучиться». И настоял, чтобы его послали в Москву, в Высшую комсомольскую школу.

Эти два года остались в памяти большим праздником.

Время летело стремительно. Музеи, книжные магазины. Утром слушал лекции, днем занимался в читальне, а вечером бежал на электричку, чтобы попасть на концерт, в театр. «А какие в Москве театры!» — скажет он позже банальную вроде, но выстраданную им сполна фразу. — «Особенно на Таганке!» Сергей даже устроился туда рабочим сцены, чтобы — о, счастье! — бывать там каждый вечер.

Свой росчерк оставили не только события, но и люди. Среди них — Ольга Владимировна Елчанинова, преподаватель Высшей комсомольской школы; бывший президент международной парашютной комиссии ФАИ генерал-лейтенант запаса И. И. Лисов. Ой, как дорог был ему, чужому в городе, тот островок отеческого тепла и внимания, что отзывается потом в характере Сергея, в его отношении к людям.

В 3-м Московском городском аэроклубе он продолжал заниматься спортом. Ведь приехал учиться, значит — не только комсомольским, но и парашютным делам. Сергей прыгнул 115 раз. Диплом в Комсомольской школе он защитил на отлично. Направили его в Медвежьегогорск.

9 августа 1977 года Потехина избрали первым секретарем райкома ВЛКСМ, а в сентябре он уже отправлял на уборку картофеля в совхоз Шуньгский ударный комсомольский отряд имени М. И. Калинина. Не просто отряд, по принципу «посылаем, кого не жалко», а настоящий — ударный, из отличников учебы и производства. Работали комсомольцы быстро, красиво, дружно.

Получила прописку в районе и другая хорошая традиция — летние молодежные стройотряды. Первый из них крепко помог в строительстве Великогубской средней школы.

Нет, конечно, с приходом Потехина мир не перевернулся. В районе немало проблем, связанных с подработками. «Улица» здесь чувствовалась остро. Не один раз заходил Сергей и в детскую комнату милиции, и в школы, и домой к родителям. Ясно было одно — надо привлечь ребят к чему-то интересному, необычному. А что, если приобщить к парашютному спорту?

В райкоме партии Сергея поддержали. Первый секретарь Константин Алексеевич Канавин посоветовал создать секцию на базе первичной организации ДОСААФ ГПТУ № 11 и оказал большую помощь при ее организации.

На следующий день Потехин сразу позвонил в аэроклуб.

— Иван Филиппович, парашют дадите?

— Вот еще! Ты что, с Медвежьей горы прыгать собрался?

— Хочу готовить для вас пополнение.

— Да ну! — начальник Петрозаводского авиаспортивного клуба И. Ф. Сикорский приятно удивился. — Ну что ж с тобой сделаешь, приезжай.

В обкоме комсомола тоже поддерживали. Знали: парень он деятельный. Потом Сергей пришел в строительное ГПТУ № 11 и долго разговаривал с военруком Адольфом Абрамовичем. Кемпи, прежде чем отнес объявление в газету. А наутро он раскрыл свежотпечатанный номер районной газеты — объявление призывало молодежь заниматься спортом смелых.

В ГПТУ выделили помещения. Сергей из Петрозаводского авиаспортивного клуба получил парашюты, учебные плакаты, литературу — все необходимое для обучения будущих парашютистов. Так в 1977 году в Медвежьегорске начал свою работу клуб «Парашютист». Ни одно событие не собирало еще столько народу, как «боевое крещение» парашютистов. Ими любовались, за них волновались. А уж как встречали — будто героев. Но больше всех радовались сами спортсмены.

Занятия в клубе «Парашютист» — это не только теория, разборка и укладка парашюта, наземная подготовка, но и спортивные соревнования, вечера поэзии, лыжные походы, участие в субботниках или воскресниках по благоустройству города, выпуск фотогазеты. И уж, конечно, в клубе любят походы. В Карелии чтут память Антикайнена — легендарного красного командира, совершившего в 1921 году с лыжным батальоном важную боевую операцию против белофиннов. Десятки молодежных отрядов каждую зиму отправляются по местам героических сражений в годы Великой Отечественной войны и по лыжне Антикайнена. Потехин приложил немало усилий, чтобы развить в районе эту традицию. Вместе со своими воспитанниками он совершил марш-бросок в 50 км до поселка Великая Губа. Здесь парашютисты привели в порядок братскую могилу. Вечером организовали встречу с местным населением, дали концерт.

Даже учеба комсомольского актива здесь проходит необычно: своих слушателей Сергей знакомит с ребятами из ПТУ и устраивает с ними соревнования по стрельбе (в ГПТУ № 11 — прекрасный тир), показывает фильмы «В небе только девушки» или «Воля, смелость, мастерство», вместе ездят на экскурсию в Кижы, встречаются с ветеранами Великой Отечественной войны.

Вот это все, наверное, и является основой, которая помогает молодым рабочим, школьникам, учащимся ПТУ стать настоящими друзьями, единомышленниками. Клуб стал их вторым родным домом, где, быть может, впервые открылось ребятам богатство и своеобразие таких извечных понятий, как дружба, уважение друг к другу, долг, честность.

Запомнилась юным парашютистам поездка в Петрозаводский авиаспортивный клуб, где они должны были совершить первый прыжок. Двести километров дороги и такое невезение — испортилась погода — все небо за-

тянуло серой пеленой. Тут бы и упасть духом, раскиснуть. Да только не этим ребятам.

Каждое утро после обязательной зарядки они вставали на лыжи (а Сергей предусмотрел вероятность подобной ситуации) и отправлялись в поход. Возвращались счастливые. Спали, правда, на тюфяках, укрываясь парашютами, но что это по сравнению с теми необыкновенными историями, которые рассказывал вечерами Сергей!

Пять дней обернулись единым мгновением. И никто ни разу не высказал недовольства. Терпение — вещь необычайно сложная, но и ему можно и должно научиться.

В клубе «Парашютист» занимаются юноши и девушки со всего города. Позвонила как-то директор школы № 1 А. М. Бызалова: «Парень, — говорит, — совсем пропадает. В секцию его возьмите». Взял. И не жалеет, мальчишка тот.

Уже в пятом классе Сергей Хаткевич натворил немало «дел». Сначала за него боролись, потом стали с ним бороться. А там уж и вовсе — направили в Петрозаводск, в специальную школу-интернат для трудновоспитуемых.

Три года не сделали из него «человека», и кто его знает, что стало бы с парнем, не встреть он Потехина. Юноша стал заниматься в клубе, совершил прыжок, повзрослел. Недавно секретарь заглянул в милицию не просто по привычке, а с приятной целью: пришла пора «закрывать» дело Сережи Хаткевича — учащегося ПТУ, отличного спортсмена и вовсе неплохого человека.

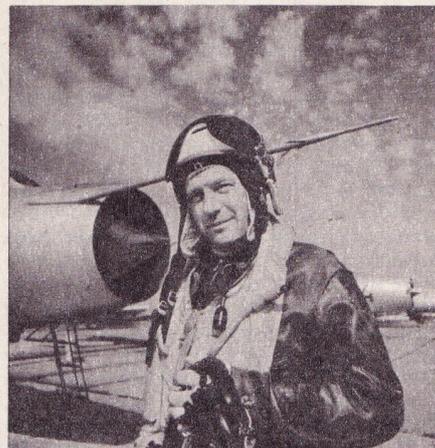
Многим, очень многим помог Сергей одолеть трудности, повернуть судьбу, обрести самого себя.

...В этот день над родным городом Медвежьегорском успешно совершили третий прыжок 30 воспитанников клуба «Парашютист». Сколько радости было на их лицах! Что-то возбужденно рассказывает недавний выпускник ГПТУ № 11, ныне плотник Сергей Миронов. А учащихся средней школы № 1 Андрея Петрова и Анатолия Пелых так захватили прыжки, что они твердо решили ехать учиться в Рязанское высшее воздушно-десантное командное дважды Краснознаменное училище имени Ленинского комсомола. Выпускник ПТУ Сергей Арсенов уже несет службу в рядах Советской Армии. Завершил этот воздушный праздник их наставник общественный инструктор Сергей Потехин. Это был его 664-й прыжок.

Самолеты улетели... А у первого секретаря райкома комсомола Сергея Потехина рождаются новые планы, которые стоят на повестке дня — открыть юношескую планерную школу, создать секцию дельтапланеристов, провести новый набор в клуб «Парашютист»... Это только небольшая часть дел в многогранной работе райкома ВЛКСМ.

**В. КОЛБИКОВА**

Медвежьегорск,  
Карельская АССР



## ЛЕТЧИК-СНАЙПЕР

На первой странице обложки — подполковник В. И. Мамонтов, летчик-снайпер, начальник огневого и тактической подготовки в одном из высших военных авиационных училищ.

Летчик-снайпер — это мастер высшей квалификации. Он подготовлен к боевым действиям при любых условиях погоды, на всех высотах до потолка самолета. Он может действовать и одиночно, и в составе группы. Если взлетел для перехвата воздушной цели, перехватит ее на заданном рубеже, в заданное время и уничтожит первым же пушечным залпом или первой ракетой. Может взлететь в любую погоду, в любое время суток, отыскать цель как в облаках, так и за облаками, и если погода не позволит произвести посадку на своем аэродроме, он съедет на другом.

А это не просто, после боя в облаках или за облаками, ночью, вне видимости земли отыскать «чужой» аэродром, произвести соответствующий маневр для выхода в створ взлетно-посадочной полосы, пробить облака и сесть, особенно при ограниченной видимости и высоте облачности.

Все это делал Мамонтов, причем, не раз и не два. Отважный боец, вылетая на перехват воздушных целей, неоднократно попадал в сложные ситуации, но всегда его выручали большие знания и опыт, высокое самообладание, мужество.

Летая на истребителе-бомбардировщике, Мамонтов ходит не только на перехват воздушных целей, но и на полигон, наносит бомбесто-штормовые удары по наземным целям. И здесь попадал в сложные ситуации. При проведении учений «противник» не выставляет напоказ свои реактивные установки, самоходки и танки, напротив — старается спрятать их, замаскировать в лесу или в складках местности. И летчик должен найти их, невзирая на сложность погодных условий — низкую облачность, ограниченную видимость. Найти и уничтожить точным ударом. В хорошую погоду выполнить учебно-боевую задачу тоже непросто. Против истребителей-бомбардировщиков у «противника» — зенитные средства, истребители. Летчик-снайпер найдет выход и в борьбе с ними.

Свою летную творческую работу В. И. Мамонтов умело сочетает с общественной, политико-воспитательной работой. Зрелый офицер, коммунист, он возглавляет партийную организацию подразделения. Загруженный до предела по службе, находит время выступить с лекцией на политзанятиях, побеседовать с молодыми пропагандистами, разобщаться в их нуждах, помочь сослуживцам. Непременно интересуется ходом учебы курсантов и молодых офицеров. Все это в немалой степени влияет на уровень идеологической работы, повышает ее действенность, а в конечном счете — боевое мастерство воздушных воинов.

Следует добавить, что в идеальной воспитании подчиненных важна не только сама работа, но и кто проводит ее. Трудно переоценить в этом важном деле веское слово старшего, его авторитет, базирующийся на глубоких теоретических знаниях, большом опыте работы с людьми. Подполковника Мамонтова слушают с интересом, его мнение учитывают, а молодые, начинающие летчики-инструкторы берут его себе в пример.

Ребята с любопытством смотрели на невысокого ростом мужчину с Золотой Звездой на груди. Он вошел в класс вместе с учительницей. Анжелика Алексеевна Андрианова представила гостя: — Герой Советского Союза Дмитрий Васильевич Тарасов. — Помолчал, добавила: — В годы Великой Отечественной войны — летчик-штурмовик. Сегодня Дмитрий Васильевич проведет урок мужества...

— Ну, что ж, дорогие друзья, — начал ветеран, — для начала я хочу познакомить вас с биографией авиационной части, в которой мне довелось служить в годы огненных сражений с немецко-фашистскими захватчиками. Первые страницы славной летописи 6-го гвардейского Московского орденов Ленина, Красного Знамени и Суворова II степени штурмового авиационного полка были заполнены в первые же суровые дни войны, в июне 1941 года. Особенно тяжелые испытания выпали летчикам, как и всем советским воинам, в период тяжелейших боев с врагом в небе Подмосковья.

Герой поведал о том, как при штурмовке вражеского аэродрома на дальних подступах к Москве самолет летчика Ивана Орленко подбила зенитка и комсомолец направил горящую машину в стоянку самолетов — «юнкерсов», как другой летчик-коммунист Александр Новиков обрушил объятый пламенем штурмовик на двигающуюся в восток автоколонну противника.

— Пример отваги и мастерства в бою показывали коммунисты и комсомольцы, — говорил Герой Советского Союза. — В период битвы под Москвой полком командовал майор, а ныне генерал-майор авиации коммунист Леонид Давыдович Рейно. Однажды группе штурмовиков поручили ответственное и трудное боевое задание — нанести удар по авиационной базе гитлеровцев в районе Смоленска. Фашисты сосредоточили на этой базе огромное количество бомбардировщиков, рассчитывая использовать их для ударов по Москве...

Нелегким для штурмовиков было задание — нанести удар по хорошо защищенной базе. Шли на большой риск: лететь пришлось на предельный радиус действия. Рассчитали каждый грамм горючего, избрали наилучшей режим работы двигателей, наметили кратчайший маршрут к цели, учли и расположение средств противовоздушной обороны противника.

Штурмовики «выскочили» внезапно на вражеский объект. Дерзкая атака оказалась исключительно результативной. Застигнутый врасплох враг потерял тогда немало «юнкерсов».

В момент штурмовки самолет майора Рейно был сильно поврежден, но командир продолжал руководить группой, а затем и перетянул изуродованную машину за линию фронта, в расположение своих войск. Леонид Давыдович первым в боевом коллективе полка был отмечен высшей правительственной наградой — орденом Ленина.

— Вы наверняка встречали у себя в школе Героя Советского Союза генерала Василия Ильича Коробкина, — продолжал Д. Тарасов, — тоже наш однополчанин, в прошлом комсомолец, рядовой летчик, младший лейтенант. 23 сентября перед самым заходом солнца Коробкин получил задание в со-

ставе четверки «илов» вылететь в район Ярцево и подавить вражеские батареи; это был его тридцатый боевой вылет.

Сгустились сумерки, когда четыре Ил-2 пересекли линию фронта. Заградительный огонь зенитной артиллерии противника заставлял летчиков идти на бреющем полете. Вдруг на развороте снаряд угодил в самолет Коробкина, пробил фонарь и разорвался в кабине. Осколки повредили левую руку, рассекли надбровье. Кровь заливала лицо, глаза. Пилотажно-навигационные приборы оказались разбитыми. Что делать? Поворачивать назад? Нет! Зажав коленями ручку управления, действуя лишь правой рукой, Коробкин устремился на артиллерийские позиции врага. И только когда все летчики нанесли удар по цели, младший лейтенант лег на обратный курс.

Окровавленный, обессиленный, он сумел дотянуть бронированную машину до своего аэродрома. Шасси уже выпустить не смог, посадил самолет прямо на фюзеляж. Когда техники подбежали

## Первичная организация — основа Общества

к приземлившемуся штурмовику, летчик висел на привязных ремнях без сознания. Жизнь едва теплилась в его могучем организме. Но он, выжив и победив саму смерть, продолжал громить врага до нашей полной Победы. И сейчас продолжает служить Родине, воспитывая молодежь, прививает ей военно-патриотические чувства и морально-психологические качества.

Дмитрий Васильевич извлек из папки пожелтевший от времени номер «Правды» от 7 декабря 1941 г. В нем на первой странице сообщалось: Ставкой Верховного Главнокомандования 6 авиационных полков преобразовывались в гвардейские.

— Наш штурмовой авиационный в числе первых удостоился этого высокого звания. Полку, — продолжал говорить ветеран советской гвардии, — единственному из штурмовых присвоено и личное наименование — «Московский».

Дмитрий Васильевич говорил о том, как на гвардейском Знамени Московского штурмового появлялись одна за другой высокие правительственные награды — ордена Ленина, Красного Знамени, Суворова II степени.

— В части, — продолжал фронтвик, — воспитано двадцать Героев Советского Союза.

Ветерану хотелось, чтобы его юные слушатели поняли и уяснили: мужество — это широкий комплекс духовных качеств личности, оно нужно любому человеку и в любви (а не только на войне) обстановке. И не раз во время урока он подчеркивал, что основой проявления героизма является высокоразвитое чувство долга и ответственности перед коллективом, обществом, Родиной.

— Знаете, ребята, как определял Константин Дмитриевич Ушинский истинное мужество, — обратился вдруг Тарасов к школьникам. И не ожидая ответа, процитировал высказывание великого русского педагога: «Не тот му-

жествен, кто лезет на опасность, не чувствуя страха, а тот, кто может подавить самый сильный страх и думать об опасности, не подчиняясь страху».

Дмитрий Васильевич вспомнил еще один эпизод из боевой жизни своих фронтовых товарищей. Летом 1944 года гвардии капитан Павлов вел восьмерку «илов» на цель. Вдруг над передним краем в районе латвийского города Бауска появились десять вражеских бомбардировщиков. Шли они не одни, а в сопровождении двенадцати истребителей. Никто бы, конечно, не осудил Павлова, если бы он со своей группой прошел, не обратив внимания на воздушного противника. Зачем, казалось бы, штурмовикам ввязываться в воздушный бой. Но Павлов рассудил по-иному: гитлеровцы нанесут удар по нашим войскам и сорвут их продвижение. А можно ли допустить это?!

— Сомкнуть боевой порядок! — командовал гвардии капитан. — Пристраивайтесь ближе ко мне, не отрывайтесь! Врезаемся в строй бомбарди-

# ИДЕТ

ровщиков! Стрелкам — внимательно следить за истребителями!

И ведущий бросился первым в лобовую атаку. За Павловым устремились ведомые. Павлов поймал в прицел головной «юнкерс» и сразил его меткой очередью. Сосредоточенный дружный огонь открыл воздушные стрелки по истребителям врага. Еще два других бомбардировщика, объятые пламенем, рухнули на землю. Остальные, не успев дойти до наших позиций, беспорядочно сбросили бомбы и повернули назад.

— Как вы стали летчиком? — спросили ребята. — Сколько боевых вылетов вы совершили за войну?

— Небо было моей детской мечтой, — ответил Тарасов. — Подрос, стал работать в авиационных мастерских. Без отрыва от производства учился в столичном аэроклубе Метростроя. Оборонное Общество дало мне путевку в небо. Потом — летное училище. Едва окончил его — война. На самолете-штурмовике Ил-2 совершил 162 боевых вылета...

— Кого из своих товарищей вы считаете самым храбрым?

— Самым храбрым и отважным — из тех, с кем мне довелось летать, — называл бы своего однополчанина Ивана Фомича Павлова. Почему? На его боевом счету 250 боевых штурмовок. Значит он 250 раз рисковал жизнью, Павлов был дважды удостоен звания Героя Советского Союза.

Урок мужества, который проводил Герой Советского Союза майор запаса Д. В. Тарасов, положил начало большой дружбе ветеранов-авиаторов с учащимися московской средней школы № 692. Ребята горячо взялись за поиски героев, служивших в гвардейском коллективе.

И вот совместными усилиями ветеранов и красных следопытов создан музей боевой славы прославленного авиаполка.

Вложила в эту работу свою лепту школьная организация ДОСААФ. Председатель комитета, участник Великой

Отечественной войны Демьян Иванович Чиров записал на магнитофонную ленту воспоминания воинов - фронтовиков, приезжавших в Москву с различных концов страны. Теперь ребята могут слышать «живые» голоса Героев Советского Союза генерал-майора авиации запаса Ивана Александровича Мусиенко из Львова, полковника в отставке Алексея Пантелеевича Шкулепова из Днепропетровска, полковника запаса Георгия Моисеевича Инасаридзе из Тбилиси и Степана Григорьевича Янковского из Красноярска, многих других ветеранов.

Активисты ДОСААФ продолжают расширять фонотеку.

Интерес учащихся к урокам мужества во многом предопределяется их тематикой. Нередко такие уроки посвящаются определенным людям, чья жизнь — хороший пример для подражания. На одном из уроков беседа шла о несгибаемой воле и стойкости нашего бывшего командира Кирилла Моисеевича Чубченкова. В одном из полетов на

щался заместителю командира эскадрильи старшему лейтенанту Александру Евгеньевичу Новикову, павшему смертью храбрых в сражениях в небе Подмоскovie в октябре 1941 года. Этому занятию предшествовала большая подготовительная работа. Школьники заранее детально изучали яркую и интересную биографию бесстрашного воина-коммуниста, разыскивали его близких и родственников.

Но, пожалуй, подробнее и обстоятельнее исследовали ребята замечательную жизнь дважды Героя Советского Союза Ивана Фомича Павлова. Его именем названа теперь пионерская дружина школы.

Конкретные и предметные беседы о мужестве звучат всегда доходчивее и убедительнее. Они помогают выработать у юношей и девушек готовность к свершению трудового и боевого подвига, добиться того, чтобы школьники сердцем своим осознали величие идей советского патриотизма и пролетарского интернационализма. Уроки мужества

помощниками учителей в воспитании достойных советских патриотов. Часто выступает перед аудиторией школьников Леонид Давыдович Рейно, полковник в отставке Василий Андреевич Мамошин, в предвоенные годы возглавлявший один из лучших аэроклубов Осоавиахима, а в войну — командир эскадрильи штурмовиков. Уроки мужества ведет бывший боевой летчик, участник исторического Парада Победы в Москве на Красной площади, ныне труженик столичного Метрополитена Иван Иванович Корчагин.

Уроки мужества, как показал наш опыт, — важная форма пропаганды героического прошлого и настоящего советского народа и его Вооруженных Сил.

**Подполковник в отставке Б. ШУКАНОВ, заслуженный работник культуры РСФСР, секретарь совета ветеранов штурмового авиационного полка**

Москва

# УРОК МУЖЕСТВА...



штурмовку он был сбит, попал в плен. Оказавшись в фашистских застенках, славный советский патриот продолжал вести борьбу с ненавистным врагом. Он взял на себя опаснейшую и рискованную роль одного из организаторов побега из гитлеровского концлагеря.

В другой раз урок мужества посвя-

несомненно способствуют формированию духовного и морального облика подрастающего поколения, идейной убежденности, высокой гражданственности.

Многие бывшие офицеры-фронтовики, нынешние активисты оборонного Общества, являются добровольными

Летчики-фронтовики Герой Советского Союза Д. Тарасов и И. Корчагин среди учащихся московской школы № 692. Дмитрий Васильевич рассказывает о том, как они штурмовали вражеские позиции и аэродромы.

Фото Б. ЯРОСЛАВЦЕВА



## Разговор с подростком

*Михаил Михайлович Громов — Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации, заслуженный летчик СССР, профессор. В его биографии — мировые рекорды дальности и скорости, поражавшие воображение перелеты Москва—Пекин в 1925 году, вокруг Европы в 1926-м, на АНТ-9 «Крылья Советов» в 1929-м, через Северный полюс в Америку в 1937 году, бесчисленные испытания самолетов, составивших славу советской авиации, командование воздушной армией в годы Великой Отечественной войны. Без имени М. М. Громова трудно представить историю авиации.*

*Михаил Михайлович — человек, чья жизнь может служить примером преданности своему главному делу, выбранному однажды и навсегда, и одновременно человек чрезвычайно широких интересов, разнообразных увлечений.*

*Сегодня М. М. Громов отвечает на вопросы юных читателей нашего журнала.*



## УЧИТЕСЬ

## ВЛАСТВОВАТЬ СОБОЙ...

— Михаил Михайлович, вам нравятся ваши позывные «Я — стрела»!

— Да, в стреле есть та устремленность вперед, с какой человек должен идти к цели в выбранном им деле.

— Скажите, пожалуйста, сколько самолетов вам пришлось испытывать!

— Трудно ответить точно. До эпохи реактивной авиации мне пришлось летать на самолетах всех систем в качестве летчика-испытателя или консультанта.

— Расскажите о вашем самом большом перелете, о перелете через Северный полюс в Америку!

— Самое сложное заключалось, пожалуй, в подготовке машины к полету. АНТ-25-РД я знал хорошо, знал, начиная с рисунка, с чертежа, в стапелях. Вместе с конструктором обдумывали, какой должна быть кабина. Сам испытывал этот самолет. В нем все было совершенно. Единственное, что могло нас пугать, — возможность обледенения. Меры борьбы с ним были продуманы лишь для винта...

В 1934 году мы совершили на этом самолете длительный полет по замкнутой кривой — за 75 часов покрыли расстояние 12 411 километров. АНТ-25-РД создавался в расчете на установление рекордов дальности и поэтому требовал

от экипажа огромной выносливости, умения работать в тесной кабине, вести полет вслепую.

Перед полетом нужно было, конечно, решить, по какому графику лететь. Для этого проверили предварительно расход горючего на шести высотах и на шести скоростях, с разным весом груза. Выяснилось, что в полете на дальность необходимо выдерживать минимальную скорость.

Полет протекал ровно. Самые сложные моменты были связаны с обледенением. Мы не знали, вдоль или поперек холодного фронта идем, старались лететь как можно выше (перед полюсом достигли высоты 4200 метров), потому что чем выше — тем менее интенсивно обледенение.

А в остальном — самолет работал, как часы. Мировой рекорд наш экипаж побил больше чем на 1000 километров. На рассвете подлетели к мексиканской границе. Чтобы сесть в Сан-Диего, нужно было ждать несколько часов, так как утренний туман закрыл аэродромы. Стали искать подходящую площадку. Нашли одну, стали снижаться, приземлились благополучно, выбрались из кабины. Вид у нас был страшноватый — спать в полете почти не приходилось, чуть вздремнешь, если обстановка спокойная, глаза

воспаленные, лица небритые. Но улыбки светились — мы знали: мировой рекорд побит, порученное Родиной дело выполнено!

— А какие полеты в вашей длинной авиационной жизни помнятся вам больше всего!

— Расскажу о двух сложных, опасных, можно сказать — рискованных, но риск этот был оправдан теми серьезными задачами, которые решались в этих полетах. В научно-исследовательский институт, где я работал летчиком-испытателем, прибыл новый истребитель «Фоккер Д-11». И вдруг оказывается, что никто не может на новой машине выполнить ни одной фигуры, ни одного виража. А в прямом полете самолет ведет себя отлично. Как же так? Знаю, что Фоккер — не только конструктор, но и сам летчик, как же он может предлагать истребитель, который не способен выполнять фигуры пилотажа... И я загорелся мыслью, что здесь должна быть совсем другая причина неудачи. Прошу начальника летной части разрешить мне вылететь на этом самолете. С трудом уговорил. С разрешения начальника института собрались все летчики, тут же присутствовал немец Менеке, который прибыл передавать самолет и летал на нем, но тоже фигур не выполнял.

Знакомство мое с машиной было совсем коротким. Посмотрел, как будет выглядеть капот, когда хвост поднимется во время разбега, сел в самолет, привязался и спросил, где рычаг управления охлаждения воды мотора. Посмотрел температуру. Можно подниматься.

И вот самолет отрывается от земли. Сразу делаю замкнутый вираж на 360° с креном до 70°, быстро перехожу вправо, затем влево и опять вправо, чтобы доказать, что это не случайность. Затем выкатил все фигуры высшего пилотажа.

Как это получилось у меня? Перед этим мысленно продумал всю композицию, причем замысел был такой — самолет ни одной секунды не должен лететь прямо, он все время в динамике и выполняет весь высший пилотаж, доступный в то время истребителю. Задуманное отлично удалось. И это было очень важно, потому что решался вопрос о покупке этого самолета.

Когда первый истребитель Поликарпова был сдан в серию, меня пригласили как консультанта испытывать его. Первый серийный самолет всегда перетяжелается по сравнению с опытным, вместе с этим сдвигается центр тяжести назад и ухудшается устойчивость машины.

Я поднялся на высоту 2200 метров, перевел машину в правый штопор. Ровно через три витка делаю рулями все, что нужно, а самолет неожиданно переходит в плоский штопор. Жду. Считаю — один, два, три... До двадцати двух витков досчитал, ничто не помогает. Мотор заглох. На этом борьба закончилась. Но как трудно заставить себя покинуть машину!

Отвязался, а встать не могу, будто на мне два с половиной человека сидят — это дают о себе знать перегрузки. Хорошо, что я был тренирован. С усилием подтянув руки и ноги, «выдираюсь» и сажусь на борт. Несмотря на сильное волнение, мозг в эти мгновения работал быстро, отчетливо, гораздо быстрее, чем в обычной обстановке на земле. Я хорошо помнил, что сесть нужно именно на правый борт, чтобы выпрыгнуть в ту сторону, куда вращается самолет. Мы перед полетом обсуждали такую возможность и пришли к выводу, что отделяться нужно во внутреннюю сторону штопора.

Прыгнул. Сосчитал до трех и выдержал кольцо. Ветер понес меня на домики военного лагеря (управлять куполом тогда еще не умели), перед приземлением парашют зацепился за крону березы, я попал ногой на кочку и немного растянул ногу. Так окончился этот, очень памятный для меня, полет. И в немалой мере помогло мне умение управлять собой, владение своими нервами. В такой сложный момент очень важно суметь собрать все свои физические и психические силы, направить их на выполнение поставленной задачи. На другой день я снова испытывал самолет.

— **А как научиться владеть собой!**

— Нужно помнить, что эмоциональный настрой человека не должен зависеть от мелких неудач, разразившихся, от случайных внешних обстоятельств. Нельзя оправдывать свои неверные поступки, поведение словами: «У меня, мол, такой характер». Характер нужно совершенствовать. Человек должен сам себе быть строгим судьей.

Вот и начните свое воспитание с воспитания положительных привычек. Как это сделать? Есть довольно простое средство. Сказать легко, а выполнить посложней. Нужно научиться постоянно следить за собой, за своей работой, поведением, поставив перед собой определенный идеал. Сначала это очень трудно, как будто рядом с тобой ходит все время человек и наблюдает, так ли ты все делаешь. Но проходит какое-то время, и тебе уже реже придется одергивать себя. Мне, считайте, восемьдесят лет, а я сижу прямо, потому что когда-то сказал себе: надо всегда сидеть прямо.

Когда вы приходите в школу, вам показывают, как нужно сидеть за партой, как положить тетрадь, держать ручку. Но вот начинается диктант — и все забыто: левая рука спустилась вниз, голова низко-низко склонилась над тетрадью, спина согнута. Вы ослабили внутренний контроль и сразу же нарушили установленные правила. А контроль этот должен быть постоянным, и спустя некоторое время выполнение взятых на себя обязательств делается автоматическим.

Очень полезно планировать для себя задание на следующий день. С вечера записать на листочек, что нужно выполнить завтра. Сделал одно — вычеркнул строчку в своем плане. Постепенно отпадает необходимость составлять такой план, выработается привычка выполнять все задуманное и одновременно беречь время.

Важно, приняв однажды решение, выполнять его, не давая себе поблажки. Решил делать утреннюю зарядку — значит обязательно делай каждое утро, в одно и то же время, не пропуская ни одного упражнения. «А что если я начну сегодня делать зарядку на десять минут позже, чуть-чуть понежусь в теплой постели, ведь ничего страшного не случится?» — спросите вы. Да, ничего страшного, но все дело в том, что человек, решивший научиться управлять собой, стать волевым, никогда не должен делать себе скидок.

— **Как вы относитесь к спорту? Какими видами советуете заниматься!**

— Наибольшие способности определяют выбор. Но не опоздайте, есть такие виды спорта, в которых надо начинать с шести лет. Хочу обратить внимание и на то, что есть спорт и есть физкультура. Задача спорта — выявить максимальные возможности человека, «потолок» его сил. Чтобы достичь успеха в спорте, необходимо держаться исключительно строгого режима, нужны и определенные природные способности. А физическая культура необходима каждому человеку, независимо от его физического развития, вида занятий, независимо от возраста. Я скажу так: по-настоящему культурный человек не имеет права пренебрегать физической культурой. Ее главная цель — здоровье, работоспособность, ведь если человек будет мало двигаться, не охватит свою мышечную систему достаточной работой, это приведет его к болезни, к преждевременному старению.

В мою жизнь спорт вошел рано. Детство у меня сложилось счастливо во всех отношениях. Родители с ранних лет предоставляли мне большую самостоятельность. Отец — врач по профессии — был одаренный человек: рисовал, великолепно играл на многих музыкальных инструментах, отлично мастерил. Дома у нас висела качалка, были гири, трапе-

ция. Бывало отец занимается гимнастикой, а я ему подражаю — он это поощрял. Я бегал на лыжах, на коньках, играл в хоккей, в футбол, баскетбол — все это в равной степени увлекательно. Довольно рано начал заниматься тяжелой атлетикой, и через некоторое время поставил рекорд Москвы в жиме двумя руками. Все это пригодилось мне в дальнейшем. Занятия спортом позволили подниматься выше других без кислорода — не было специального аппарата, а я поднимался на высоту 7200 метров и там испытывал самолет.

Чем я ни занимался — спортивными играми, фехтованием, конным спортом, даже танцами, — все это способствовало развитию качеств, необходимых летчику, например, хорошей координации, способности быстро ориентироваться в непривычной обстановке. Скажу к примеру, что когда я стал учиться летать, то вылетел самостоятельно через 1 час 43 минуты, проведенных в воздухе с инструктором, а моим товарищам потребовалось вывозных полетов больше — 2 часа 45 минут.

— **Расскажите, пожалуйста, о начале вашего пути в авиации. Интересовались ли вы в детстве самолетами!**

— Впервые я увидел самолет изображенным на спичечном коробке. Был у нас сосед, он часто рассказывал о полетах на московском аэродроме. Одно время я увлекался авиамоделизмом — это было очень интересно, потому что приходилось самому изобретать, придумывать, доискиваться до причин того или иного явления... И все-таки должен признаться, что в авиацию я пришел случайно. Уже будучи студентом Высшего технического училища, увидел однажды объявление о приеме желающих поступить на курсы Жуковского. Прочел его. Поднял голову и вижу в ярко-синем небе аэроплан. Этот миг решил мою судьбу...

Курсы теоретической подготовки длились полгода. Учили нас корифеи авиационной науки. Сам Николай Егорович Жуковский преподавал аэродинамику, читали лекции А. А. Микулин, В. П. Ветчинкин, Б. С. Стечкин. После курсов нас отправили в Московскую школу авиации. Естественно, мы мечтали как можно скорее подняться в небо. Но сначала пришлось чистить 70-сильный мотор «Гном», собирать самолет «Фарман-4». Время за работой бежит быстро — и наступил долгожданный день, когда началось настоящее летное обучение. А потом пришел и первый самостоятельный вылет. Счастье, испытанное в тот день, ликование сбывшейся мечты помню и сегодня, хотя прошло с тех пор больше 60 лет.

— **Михаил Михайлович, что бы вы желали нашим читателям!**

— Выбрать настоящую большую цель в жизни и для достижения ее научиться владеть богатством, данным человеку природой, — силой, здоровьем, способностями ума. Старость и недуги отступают перед умом человека, который держит себя под строгим самоконтролем, стремится быть в спортивной форме, соблюдает режим, не допускает излишеств. И делает все это не для того, чтобы пожить подольше, а ради достижения своей главной цели, в творческой деятельности находя свое счастье.

☆☆☆

Память сердца не одну меня возвращает во двор московского дома № 9а по улице Горького, где на двери висит табличка «Парашютный клуб имени В. Комарова».

Клуб этот создан в 1963 году с целью организовать досуг молодежи, проживающей на территории ЖЭК-1 Фрунзенского района, и назывался вначале «Клуб юных космонавтов» (КЮК). Многим тогда казалось, что затеяно несбыточное дело, что его основатели, энтузиасты из ЖЭК-1 — мечтатели. Но скоро клуб перерос свое первоначальное назначение, стал городским, ведя большую работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

Здесь всегда воспитывается глубокое уважение к героическим подвигам отцов и дедов, честность, скромность, трудолюбие, сознательная дисциплина.

Будни клуба — это кропотливая учеба, походы по местам боев Великой Отечественной войны, торжественные проводы ребят в армию, субботники по ремонту классов, выпуск стенгазет и фотомонтажей. Не раз проводились встречи с известными авиаторами, космонавтами, спортсменами. Нашими гостями были Герои Советского Союза, летчики-космонавты СССР П. Попович, А. Леонов, пионер Советского парашютизма и Воздушно-десантных войск Л. Минов, кандидат технических наук, рекордсмен мира, мастер спорта В. Намулов и многие другие.

Стало традицией каждый год 12 апреля, в День космонавтики, выпускникам собираться в родном клубе. На последнем вечере присутствовали члены сборной команды Москвы, победительницы многих соревнований мастера спорта Л. Щербакова и М. Мухортова, инженер-геодезист Л. Лопатина. Они рассказывали молодым парашютистам о достижениях советских спортсменов, новых видах прыжков, о своей работе. И, конечно, кто бы ни выступал из нас, «старичков», все вспоминали о нашем первом наставнике Владимире Федоровиче Уварове.

Всю жизнь он посвятил воспитанию молодежи, долгие годы работал на руководящих должностях в различных вузах. После ухода на пенсию возглавлял наш клуб.

Бывало, прибежишь после работы в КЮК, чтобы провести очередные занятия с будущими спортсменами-парашютистами, а он с улыбкой встречает: «Выпей чайку горячего и бутерброд возьми, небось, не успела пообедать...»

Перед нами десятки писем от ребят, кому в свое время Владимир Федорович помог добрым словом или делом, чья судьба определялась человеческим

влиянием Уварова. Вот некоторые отзывы из них.

**Воин-десантник А. Соломатин:** «Служба у меня идет хорошо. Очень помогают знания, которые получил в клубе. Теперь легче заниматься по воздушно-десантной подготовке, так как многое уже умею. Я очень благодарен Вам, Владимир Федорович, и всем инструкторам, что приучали нас к дисциплине, порядку — без этого было бы трудно в армии. Сейчас мы готовимся к прыжкам с больших самолетов. Это интересно и немного волнуюсь, но обещаю: не подведу...».

**Рядовой А. Крайнев:** «Наша служба во многом схожа со спортивными сборами в Подмоскovie. Теперь мне не страшны ранние подъемы, марш-броски во время утренней зарядки, строгая дисциплина — все привычно. Ребята здесь отличные, дружные. Они интересуются делами нашего КЮКа. Я, конечно, с гордостью рассказываю о них...»

**Рядовой В. Родионов:** «Я с благодарностью вспоминаю дни, проведенные в клубе, вашу отеческую заботу о нас, проводы в армию. Теперь не представляю, как бы сложилась моя судьба, если бы не попал в КЮК, который изменил мою дальнейшую жизнь. Служу в Воздушно-десантных войсках. Вместе со мной служит Коля Афонин из нашего клуба. Мы передаем большой привет всем и желаем новых успехов в работе клуба...».

Мы любили Владимира Федоровича за душевную красоту, сердечную отзывчивость. Наши радости — первый прыжок с парашютом, окончание школы, института и даже любовь — были его радостями, наши огорчения — его огорчениями.

Он умел заечь ребят, увлечь. Многие его воспитанники навсегда связали свою жизнь с небом. А. Лизуткин, С. Никитин, С. Зуев закончили летные училища, Е. Николаев, Г. Турченко стали офицерами Воздушно-десантных войск, А. Хусанов, А. Кузовлев работают инструкторами в аэроклубе. Десятки наших вчерашних первокурсников ныне мастера спорта.

Клуб, выросший при ЖЭКе, ныне стал основным помощником 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ по подготовке молодых парашютистов. За год здесь проходят подготовку и приобщаются к небу сотни юношей и девушек столицы.

**Л. НОВИКОВА,**  
мастер спорта, парашютистка  
Центрального аэроклуба СССР  
имени В. П. Чкалова

Москва

## ПОКОРИТЕЛЮ КОСМОСА

В поселке имени Котовского в городе-герое Одессе у кинотеатра «Звездный» открыт памятник Почетному гражданину города летчику-космонавту СССР, Герою Советского Союза подполковнику Георгию Тимофеевичу Добровольскому.

На открытии памятника присутствовали труженики Одессы, воины гар-

низона, ветераны Великой Отечественной войны, летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза А. А. Губарев, те, кто в свое время учился с Георгием Добровольским в Одесской специальной школе ВВС и кто учил будущего космонавта.

Подполковник П. ЕФИМОВ

Пятый месяц работают на орбитальной станции «Салют-6» Владимир Ляхов и Валерий Рюмин. Всего лишь год назад такая продолжительность космического полета казалась невероятной. Но советские космонавты вот уже второй раз перешагнули стосуточный рубеж и успешно продолжают исследования и технические эксперименты на борту научного комплекса «Салют-6» — «Союз» в интересах народного хозяйства и прогресса фундаментальных и особенно прикладных наук. В течение апреля — июля «Протоны» провели несколько десятков плавов различных материалов на технологических установках «Сплав» и «Кристалл». Интенсификация работы «металлургического цеха» станции объясняется тем, что полученные первой и второй экспедициями образцы космических плавов выгодно отличаются от своих земных собратьев. Так называемая плотность дислокаций (дефектов кристаллической решетки) в космических образцах в тысячи раз ниже, а однородность распределения примесей в 5—6 раз выше, чем на наземных. Специалисты утверждают, что многие из полученных образцов уже могут быть использованы для промышленных целей.

По заданиям советских ученых «Протоны» выполнили плавку полупроводниковых материалов — антимонида индия, монокристалла германия, сульфида кадмия, арсенида индия, а также ряда оптических материалов. Когда «Прогресс-5» доставил на борт «Салюта-6» десять ампул с материалами, подготовленными учеными Франции, В. Ляхов и В. Рюмин успешно провели эксперимент и с ними. Исследуемые материалы на корабле «Союз-32» доставлены на Землю и переданы ученым СССР и Франции для детального исследования в земных лабораториях влияния невесомости на процессы кристаллизации полупроводников, магнитных и других материалов.

Серию интересных технологических опытов «Протоны» осуществили в этот период и в рамках советско-болгарского эксперимента «Пирин». Исследовались диффузионные свойства жидких металлов в отсутствие конвективных потоков, возможности получения в невесомости металлических пеноматериалов, обладающих малым удельным весом и высокими прочностными характеристиками.

В расписании рабочего дня «Протонов» важное место занимают визуальные наблюдения земной поверхности и акватории Мирового океана. Особое внимание В. Ляхов и В. Рюмин уделили Забайкалью, региону Каспийского моря, Казахстану, Кавказу, дельте Волги и району Дальнего Востока. Визуальные наблюдения, как обычно, дополнялись фотоснимками заданных районов камерами МКФ-6М и КАТЗ-140. Экипаж комплекса «Салют-6» — «Союз» передавал на землю данные о метеорологической обстановке в различных районах земного шара, о состоянии водной поверхности, о морских и океанических течениях. Такие сообщения позволяют специалистам прогнозировать вероятную миграцию рыб и морских животных, что помогает эффективнее использовать рыболовный флот.

В начале июня плоскость орбиты комплекса «Салют-6» — «Союз» заняла такое положение, при котором станция длительное время летала над терминатором Земли (граница дня и ночи). Этот «полярный день» позволил провести серию тонких наблюдений структуры верхней атмосферы, серебристых облаков и других явлений.

С большим интересом «Протоны» и на втором этапе работы продолжали активно вести медико-биологические исследования и эксперименты. В частности, они наблюдали развитие высших растений в условиях искусственной гравитации, создаваемой на борту станции центрифугой. В космической

# «ПРОТОНЫ» ПРОДОЛЖАЮТ ВАХТУ

оранжерее экипаж менял атмосферу в контейнерах, поливал растения и в соответствии с программой биологических исследований фиксировал отдельные образцы растений на различных стадиях их развития.

По программе медицинских исследований члены экипажа с помощью масс-метра периодически измеряли собственный вес. «Замеры» показали, что к концу третьего месяца полета космонавты практически почти не потеряли в весе. Командир похудел всего на 2,5 килограмма, а вес бортинженера остался таким, как до полета. Так же, как и члены предыдущих двух экипажей космических «долгожителей», В. Ляхов и В. Рюмин много внимания уделяют исследованиям биоэлектрической активности сердца, реакции системы кровообращения на дозированные физические нагрузки, определяют кислородный режим в тканях, активно используют комплексный тренажер, велоэргометр, вакуумный костюм «Чибис», аппаратуру «Полином-2М», «Реограф», «Бета».

Длительная эксплуатация станции «Салют-6» на орбите, естественно, потребовала от «Протонов» значительно больших, чем от предшествующих экипажей, усилий, внимания и навыков выполнения технических работ. Им, помимо ежедневной проверки систем станции и профилактических работ, пришлось заменить ряд отработавших свой срок установок, приборов и агрегатов, в частности вентилятор в системе регенерации атмосферы, пульт управления автономной системы навигации «Дельта» и другие. Они произвели замеры уровня шума в отсеках станции, степени запыленности внешних поверхностей иллюминаторов, и выяснили, как она повлияла на фотографирование при различных углах положения Солнца.

После стыковки 15 мая с очередным космическим «грузовиком» — «Прогрессом-6», доставившим на станцию новое технологическое оборудование, материалы для обеспечения жизнедеятельности экипажа и проведения научных исследований, почту, «Протоны» вновь выполнили функции аккумуляторных и умелых такелажников. Разгрузив «Прогресс-6», они во взаимодействии с «Землей» провели замену атмосферы на станции свежим воздухом (около 50 килограммов), пополнили запасы горючего для объединенной двигательной установки станции.

Без малого два года действует в космосе в автоматическом и пилотируемом режимах советская научная орбитальная станция «Салют-6».

Выполняется один из очередных сложных технических экспериментов. Корабль «Союз-34», отстыковавшись от кормового стыковочного узла станции, готовится причалить к ее носовому причалу.

Перестыковка «Союза-34» прошла нормально. В заданное время на космодроме все подготовлено к запуску в космос очередного грузового корабля «Прогресс-7».

Ракета-носитель с «Прогрессом-7» набирает высоту.

После серии маневров, обычных для автоматического грузового космического корабля, «Прогресс-7» подошел к кормовому стыковочному узлу станции «Салют-6».

— Стыковка прошла нормально. Выполняем запланированные исследования и эксперименты, — докладывают «Земле» Владимир Ляхов и Валерий Рюмин.

— Очень хорошо работают на орбите наши товарищи, — с удовольствием подводит итоги дня руководитель полета дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт А. С. Елисеев.

Фото с экрана телевизора  
В. РУБАНА

Весьма напряженными для В. Ляхова и В. Рюмина были не только две последние недели мая, но и вся первая половина июня. Запущенный 6 июня космический корабль «Союз-34» с усовершенствованной сближающе-корректирующей установкой 8 июня пристыковался к кормовому причалу «Салюта-6». Корабль доставил «Протонам» около 150 килограммов различных грузов, в том числе новое технологическое оборудование, биологические объекты, почту.

Как всегда, прибытие посланника с родной Земли принесло дополнительные эмоциональные и физические нагрузки. Их «Протоны» выдержали безупречно. 13 июня они проводили на Землю корабль «Союз-32», на котором еще зимой, 25 февраля, стартовали в свою длительную командировку для работы на станции «Салют-6». В спускаемый аппарат «Союза-32» космонавты уложили материалы, полученные за более чем трехмесячную вахту на орбите. Среди них — кассеты с фото- и киноплёнкой, вкладыши с биологическими объектами, около трех десятков капсул с образцами космических плавков на установках «Сплав» и «Кристалл». Одновременно с советскими технологиями результаты внеземных плавков сейчас изучают ученые других стран (Болгарии, Франции), поставившие свои эксперименты на борту советской станции. Впервые на «Союзе-32» на Землю было доставлено некоторое оборудование орбитальной станции. Это позволит разработчикам космической техники непосредственно оценить состояние различных блоков после их многомесячной работы на орбите, внести поправки в методики расчета ресурса изделий, предназначенных для эксплуатации в космосе.

Проводив на Землю «Союз-32», В. Ляхов и В. Рюмин уже на следующий день, 14 июня, заняли места в новом корабле и отстыковались от станции. На этот раз их автономный полет был кратковременным. «Союз-34» вновь сблизился с «Салютом-6» и пристыковался к ее носовому причалу. Освобожденный же причал № 2 готов к приему очередного грузового корабля. Старт такого корабля состоялся 28 июня 1979 года. Совершив серию обычных для грузовика маневров, 30 июня «Прогресс-7» пристыковался к комплексу «Салют-6» — «Союз-34». Это уже пятнадцатая успешная стыковка космического корабля с нынешним «Салютом».

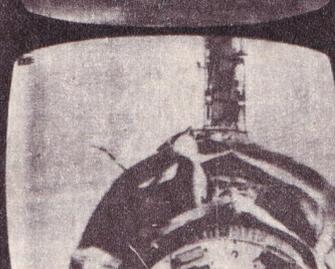
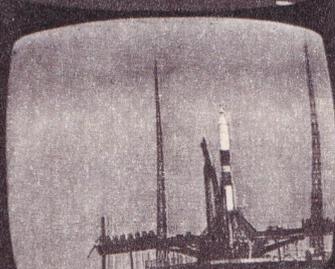
Новый грузовик доставил «Протонам» свыше 1300 килограммов грузов, необходимых для продолжения работ третьей экспедиции. Среди них научная аппаратура, сменное оборудование системы обеспечения жизнедеятельности экипажа, продукты питания, вода, кинофотоматериалы, новые капсулы для технологических экспериментов. И, как всегда — почта, посылки, приветствия от друзей. На этот раз они особенно дороги: «Протоны» — первый экипаж, вот уже четыре месяца работающий без непосредственного общения с людьми.

В отсеке компонентов дозаправки «Прогресса-7» — 134 килограмма горючего и 361 килограмм окислителя, 46 килограммов свежего «земного» воздуха для отсеков станции.

С прибытием грузового корабля В. Ляхов и В. Рюмин снова стали такелажниками.

Даже далеко не полный перечень уже выполненных работ показывает, как интенсивно и плодотворно используют Владимир Ляхов и Валерий Рюмин каждый день своей многомесячной командировки на орбитальной научной станции. Все свои силы, знания, постоянно пополняющийся опыт коммунисты-космонавты отдают благородному делу — освоению космоса в интересах прогресса своей любимой Родины. Их трудная подзвездная вахта продолжается.

Н. ЛАЗАРЕВ,  
инженер



## Читатель спрашивает — редакция отвечает

Уважаемая редакция!

Мы и многие другие студенты интересуемся историей Советского Воздушного Флота, жизнью людей, которые внесли свой вклад в развитие авиационной науки и техники. Просим рассказать о Генеральном конструкторе, Герое Социалистического Труда Владимире Михайловиче Мясичеве.

Студенты Московского физико-технического института  
Е. Бирюков, А. Галицкий, В. Журавлев.



## ОПЕРЕЖАВШИЙ ВРЕМЯ

Ровно гудят мощные двигатели бомбардировщика. Далеко под крылом пена облаков. Над нами сине-фиолетовое небо. Позади тысячи километров полета по маршруту.

— Приготовиться к заправке! — слышу в шлемофоне голос командира корабля А. Булавина.

Из пилотской кабины чуть выше нас видна серебристая точка. Она быстро увеличивается в размерах — это самолет-танкер. Когда под его фюзеляжем показался шланг с конусом-воронкой на конце, экипаж начал маневр для выхода в незримую точку пространства, где возможна стыковка штанги нашего самолета с конусом-воронкой.

Булавин чуть взял штурвал на себя. Второй пилот майор В. Гантов прибавил двигателям обороты. Действия обоих ювелирно точны, и вот уже штанга, размещенная на носу нашей машины, направлена прямо в центр конуса, плавающего в тугом воздушном потоке. Булавин нажал кнопку на штурвале — штанга рванулась вперед и точно вошла в конус. В баки нашего бомбардировщика пошло топливо. Теперь он может пролететь еще многие сотни километров.

— В довоенные годы такой полет считался бы рекордным, — говорил после посадки Булавин. — А сейчас это обычный тренировочный... — Похлопав по большому, почти в рост человека, колесу, добавил: — И наш стратегический, и танкер — оба конструкции Мясичева. На таких наши летчики установили мировые рекорды скорости полета с большим грузом и подъема груза на высоту.

**В**ладимир Михайлович Мясичев... Его жизнь неразрывно связана с становлением и развитием советской авиации. Сын служащего Тульского патронного завода еще в детстве увлекался математикой и физикой. В Московском высшем техническом училище Владимир Мясичев был активным членом АКНЕЖ (академического кружка имени Н. Е. Жуковского). Не прерывая учебы в МВТУ, Мясичев в 1923 году начал работать чертежником в техническом отделе научно-опытного

аэродрома, где проводились испытания новых самолетов, двигателей, авиационного оборудования и вооружения. Здесь пылкий студент-чертежник узнал много полезного об особенностях конструкции самолетов различного назначения, построенных в СССР, Германии, Италии, Франции. И когда подошло время готовить дипломный проект, его темой стал одномоторный цельнометаллический истребитель. Однокурсники отговаривали Мясичева, советовали:

— Бери, пока не поздно, другую тему. Ведь такого истребителя не только в нашей стране, но даже в Англии и Франции еще никто не построил.

— Ну, а Туполев... Он же спроектировал и построил цельнометаллические АНТ-2 и АНТ-3.

— То Туполев. И кроме того, один его самолет пассажирский, а другой — разведчик.

Своего решения Мясичев не изменил. Подготовленным им к защите проектом цельнометаллического истребителя заинтересовался Туполев. Просмотрев тщательно выполненные чертежи, Андрей Николаевич сказал:

— Предлагаю вам работу с конструкторским бюро ЦАГИ. Пойдете в бригаду крыла, к своему тезке — Владимиру Михайловичу Петлякову!

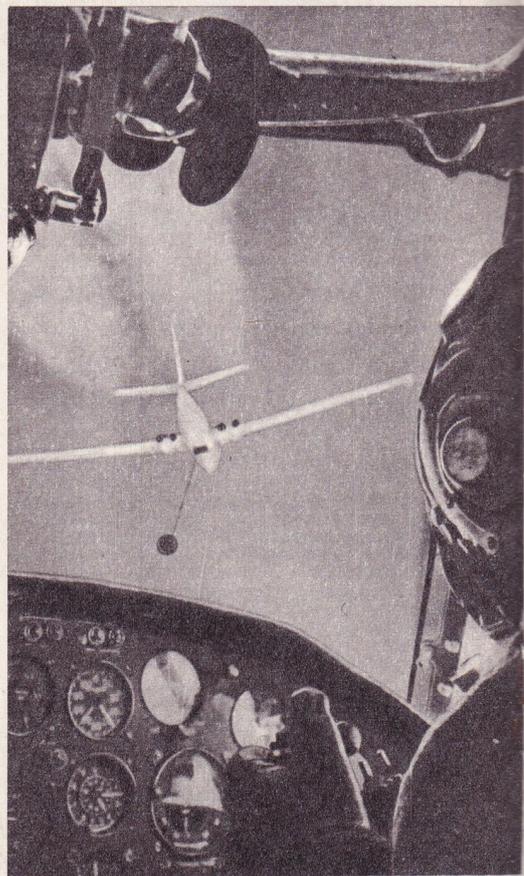
Днем Мясичев работал в конструкторском бюро ЦАГИ, а вечерами заканчивал дипломный проект, который успешно защитил в 1926 году.

Проверив на деле своего молодого сотрудника, руководитель бригады крыла В. М. Петляков вскоре доверил ему разработку стыковочных узлов крыла двухмоторного бомбардировщика. Это был важный шаг в становлении молодого конструктора. Он принял непосредственное участие в создании первого в мире цельнометаллического моноплана ТБ-1 (АНТ-4), принципиальная схема которого на много лет стала исходной для конструкторов многомоторных бомбардировщиков всего мира.

До заправки самолета конструкции В. Мясичева в воздухе. (Снимок сделан автором с борта корабля).

Прошло немного времени, и Мясичеву, успешно выдержавшему серьезный экзамен, доверили новую, еще более ответственную работу — проектирование и расчет нескольких узлов крыла первого в мире четырехмоторного свободнонесущего моноплана-бомбардировщика ТБ-3 (АНТ-6).

Настойчивость молодого инженера, его смелые, а подчас оригинальные решения поставленных задач, стремление постоянно пополнять свои знания не прошли мимо внимания руководителя опытного конструкторского бюро. Андрей Николаевич Туполев с удовлетво-





Сверхзвуковой бомбардировщик открывает воздушный парад в 1961 году над аэродромом Тушино.

рением наблюдал за работой Мясищева, и когда пришел к выводу, что он уже приобрел определенный практический опыт, вызвал Владимира Михайловича и сказал:

— Пора, батенька, начинать самостоятельную работу. Возглавьте бюро по разработке экспериментальных самолетов!

«Первой пробой» В. М. Мясищева как самостоятельного конструктора была разработка под общим руководством А. Н. Туполева двухмоторного самолета-торпедоносца. Аналогичные самолеты во всем мире несли торпеды на внешней подвеске под фюзеляжем, что, естественно, отражалось на скорости самолета. На своей опытной машине В. Мясищев разместил торпеду в фюзеляже.

Оригинальное и смелое решение себя оправдало. Это подтвердили первые испытательные полеты, выполненные летчиком А. Чернавским летом 1936 года. Торпедоносец показал очень высокую для морских самолетов максимальную скорость.

Основываясь на опыте, накопленном в бюро экспериментальных самолетов, и последних достижениях авиационной науки, В. Мясищев предложил разработать скоростной высотный бомбардировщик. Самолет должен был иметь тонкое крыло с относительно большим удлинением, шасси с передним колесом, две герметичные кабины — носовую для летчика и штурмана, и кормовую — для двух стрелков, дистанционное управление вооружением и другие новшества.

Для детальной разработки проекта и постройки бомбардировщика был создан специальный конструкторский коллектив, который в 1939 году и возглавил Мясищев. В 1940 году рабочие чертежи были переданы на авиазавод, и он начал строить первый экземпляр самолета. Однако вероломное нападение гитлеровской Германии на СССР и связанное с ним перебазирование завода на восток задержали сборку бомбардировщика, получившего обозначение ДВБ-102. Произошел крутой

поворот и в судьбе его главного конструктора. В январе 1942 г. в авиационной катастрофе погиб В. Петляков — создатель нашего основного фронтового бомбардировщика Пе-2. Мясищеву предложили обеспечить серийное производство этого пикирующего бомбардировщика и одновременно совершенствовать его. Для доводки ДВБ-102 время приходилось буквально выкраивать в и без того до предела напряженном рабочем дне. И все же, несмотря на трудности, весной 1942 года опытный дальний высотный бомбардировщик был готов и летчик Ф. Опадчий совершил на нем первый полет.

С двигателями АШ-71 самолет показал скорость 620 км/ч. Его боевая нагрузка на внутренней подвеске достигала 3 тонн. Для того времени это были отличные данные. К сожалению, массовый выпуск двигателей АШ-71 задерживался и бомбардировщик ДВБ-102 в серию не пошел.

На фронтах появились модифицированные фашистские истребители Ме-109. Их скорость на высотах до 4 тыс. м была на 50—70 км/ч больше, чем у Пе-2. Фронтовые летчики поставили вопрос об усилении оборонительного вооружения пикировщика. Правительство приняло соответствующее решение. Конструкторский коллектив под руководством В. Мясищева выполнил его в кратчайший срок. С июля 1942 года вместо малокалиберных ШКАС серийные Пе-2 оснащались крупнокалиберной установкой «ФТ» («фронтовое требование»). На бомбардировщике усилили бронирование кабин летчика и стрелка-радиста. Бензобаки были снабжены более совершенными протекторами со слоями бензонабухающей резины, что значительно снизило вероятность возникновения пожара от огня вражеских истребителей и зенитной артиллерии.

Одновременно с усилением бортового оружия конструкторы настойчиво искали пути повышения скорости самолета. С февраля 1943 года промышленность стала давать фронту разработанный Мясищевым новый вариант пикировщика, обладавшего на 40 км/ч большей максимальной скоростью и лучшей

живучестью. Для увеличения дальности действия бомбардировщика конструкторы «выкроили» в нем место для двух дополнительных бензобаков емкостью по 300 л каждый.

Особенно высокими летными качествами обладал разработанный под руководством В. Мясищева многоцелевой самолет, получивший обозначение Пе-2И. С двумя двигателями ВК-107 мощностью по 1650 л. с. он развивал скорость до 656 км/ч. В варианте бомбардировщика Пе-2И брал до 3 т бомб, а как истребитель сопровождения, оснащенный мощным пушечно-пулеметным вооружением, мог вести бой с любым типом вражеских самолетов. По скорости, дальности и бомбовой нагрузке он значительно превосходил все однотипные самолеты периода второй мировой войны, в том числе английский «Москито».

Ознакомившись с новой машиной, принятой в 1944 году в серийное производство, некоторые конструкторы спрашивали Мясищева:

— Почему самолет назвал Пе-2И? Ведь это же совершенно новая машина. Причем же здесь фамилия Петлякова?

— Самолет назван правильно, — отвечал им Владимир Михайлович. — Вы забываете, что Петляков мой учитель, я продолжаю его дело. И вообще сочтемся славой. Идет война, и главное — дать фронту хороший самолет.

С осени 1942 года вместе с С. П. Королевым, которого он знал по совместной работе в ЦАГИ, В. Мясищев в числе первых советских конструкторов начал опыты применения реактивных двигателей на самолетах. На одном из Пе-2 был установлен такой двигатель в качестве ускорителя. Первый полет на этом самолете с включенным реактивным двигателем, совершенный 1 октября 1943 года, показал, что скорость, правда на короткое время, увеличилась почти на 100 км/ч. Вспоминая эти экспериментальные работы в трудные годы Великой Отечественной войны, академик С. П. Королев тепло говорил о В. М. Мясищеве, как человеке с развитым чувством нового, смелом в решении технических задач.

Большая научная эрудиция, творческая смелость при решении сложных технических проблем и блестящие организаторские способности В. Мясищева особенно ярко проявились в послевоенные годы при создании новых военных самолетов.

Владимир Михайлович вместе с другими советскими конструкторами вел активный поиск наилучшего решения трудных проблем рождающейся реактивной авиации. Разработанный им проект бомбардировщика с четырьмя турбореактивными двигателями вызвал восхищение смелым применением новых теоретических открытий советской авиационной науки в практической конструкции.

Тонкие, стреловидные крылья, длинный фюзеляж с высоко поднятым оперением, впервые примененное на тяжелом самолете «велосипедное» шасси и другие новшества опирались на тщательные расчеты и многократные эксперименты, на опыт и инженерную интуицию.

В день международного праздника 1 Мая 1959 г. новый могучий бомбардировщик, открывая воздушный парад, пронесся над Красной площадью. На вариантах этого самолета советские летчики установили 19 мировых рекордов скорости и высоты полета с большой коммерческой нагрузкой.

...Десятки тысяч москвичей и гостей столицы, присутствовавших на авиационном празднике в Тушине в 1961 году, бурными аплодисментами встретили новое творение В. Мясищева — гигантский самолет с треугольным крылом. Необычным было расположение его двигателей — два на пилонах под крыльями, а два на их концах. Авторы многих статей в советской и зарубежной печати отмечали, что в конструкции, особенно в аэродинамической форме новой машины Мясищева наглядно виден путь развития сверхзвуковых тяжелых самолетов!

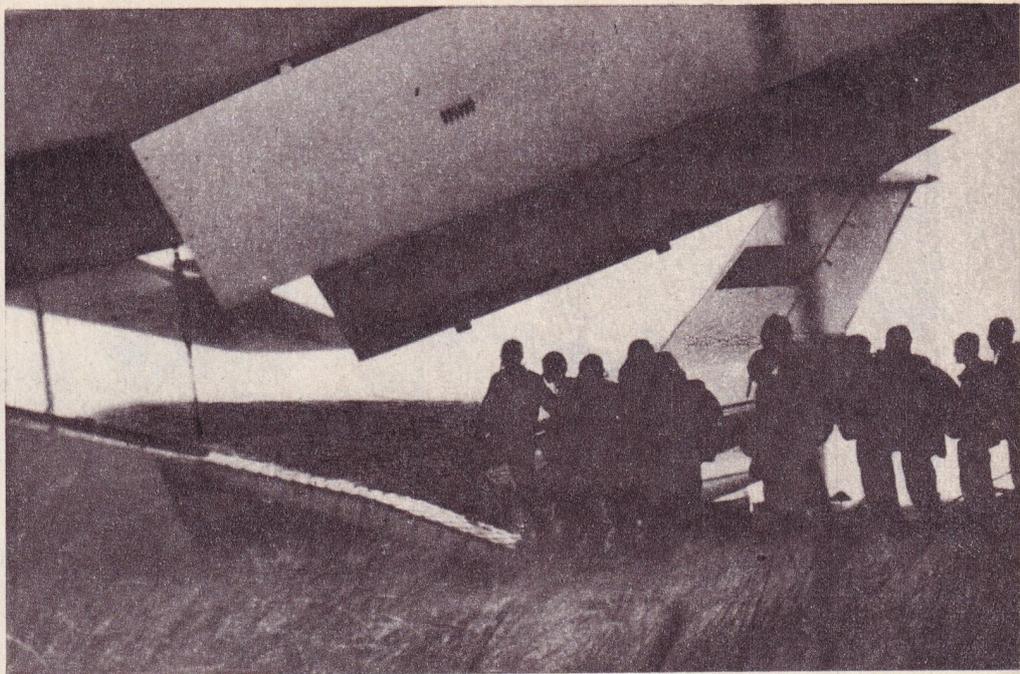


Генеральный конструктор, Герой Социалистического Труда, профессор, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, генерал-майор-инженер Владимир Михайлович Мясищев за полвека напряженной работы внес весомый вклад в развитие и совершенствование советской авиации. Наиболее яркую, характерную черту его творчества очень точно сформулировал Генеральный конструктор, дважды Герой Социалистического Труда П. О. Сухой:

— Владимир Михайлович всегда старался опередить время, применить самое новое, прогрессивное... Примененные в конструкции его машин новинки становились обычно достоянием всей нашей авиации, помогали ей идти вперед.

Работая начальником ЦАГИ, возглавляя конструкторские коллективы, кафедру самолетостроения Московского авиационного института, Владимир Михайлович Мясищев щедро делился своим опытом и знаниями, заботливо растил высококвалифицированные авиационные кадры. Его ученики сыграли заметную роль в создании многих типов современных самолетов. Они и поныне идут в ногу с научно-техническим прогрессом в авиации.

**Полковник-инженер М. НОВИКОВ,**  
кандидат исторических наук



## Воспитанники оборонного Общества

Когда сапоги коснулись пожухлой травы, все вдруг кончилось, оборвалось, будто мелодия на самой высокой ноте. Он сорвал с головы шлем, смахнул с лица ручейки пота, отстегнул запасной парашют, но волнение не проходило — его не снять было сразу, не стряхнуть, как пыль с просоленного комбинезона. Он шел по земле между погасшими белыми куполами, слегка покачиваясь. Звенящая, словно после взрыва, тишина овладевала им, хотя вокруг все по-прежнему волновалось, гудело. Бежали к месту его приземления товарищи, мчалась санитарная машина.

Первым горячо пожал его руку сержант Владимир Прохоров: «Спасибо, Олег! Если б не ты...» — он отвел взгляд и поискал глазами парашюты, которые так и остались лежать вместе...



...В детстве Олег любил подолгу сидеть на берегу Волги и, запрокинув русую голову, смотреть в бездонную синь неба, следить за полетом птиц, завидовать их плавному парению. И если для многих высота так и осталась мечтой, для него она превратилась в страстное увлечение. После восьмилетки он пошел работать на завод, потом учился на машиниста экскаватора, одновременно в аэроклубе. Перед первым прыжком, набравшись смелости, рассказал о своем увлечении матери.

— Ох! Да какой же из тебя парашютист?! — с тревогой спрашивала Валентина Ивановна. — Ты же совсем ребенок.

Ростом Олег действительно не вышел. Его одноклассники были крепкие и высокие ребята, а он невысокий, худенький, с тонкой длинной шеей. Зато характером был на зависть. Если шли купаться на Волгу, он, выбрав берег покруче, говорил: «Кто не прыгнет — тот трус». И первым бросался с обрыва. А когда ребята «закаляли» характер — кто кого пересидит в воде, то и здесь Олег был упрямее, выходил из воды последним, хотя от холода зуб на зуб не попадал.

Ясным, теплым утром шел он к самолету, оставляя следы на росистой траве аэродромного поля. Сегодня первый прыжок с парашютом. Смотрел в иллюминатор на редкие клочковатые облака, уходящие под крыло, на голубую излучину Волги.

— Приготовиться! — замигало световое табло.

Парашютисты засуетились, послышался ляг убирающихся скамеек. Киселев сгруппировался, произвольно сжал кольцо, глянул в бездонную пустоту двери, и ноги его словно приросли к дюралевому полу.

— Пошел! — крикнул выпускающий.

Ветер сорвал и унес его крик. Олег вздрогнул от неожиданности, глотнул холодный ветер, крепко, как в детстве, зажмурил глаза и шагнул в небо. Поток подхватил его, и он уже не слышал ни грохота мотора, ни хлопка над головой. Опомнился только под куполом, когда наступила звонкая тишина. Он парил с парашютом, как птица, как много раз парил во сне. И сердце распирала радость: «Прыгнул! Прыгнул!..»

Когда пришло время идти в армию, Олег попросил, чтобы его направили

# ПО ЗАКОНУ ВОЙСКОВОГО ТОВАРИЩЕСТВА



За мужество и самоотверженные действия в критической ситуации, проявленные при совершении парашютных прыжков, Министр обороны СССР от имени Президиума Верховного Совета СССР наградил гвардии сержанта **О. КИСЕЛЕВА** медалью «За отличие в воинской службе» II степени.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

в десантные войска. Просьбу уважили. Правда, на призывной комиссии один из офицеров выразил сомнение в годности призванного Киселева к службе в ВДВ, но военком, внимательно посмотрев в глаза Олега, потом на его парашютную книжку, в которой стояла цифра 12 — число совершенных прыжков в аэроклубе ДОСААФ, — сказал: «Рост — это еще не все. Главное — характер».

И военком не ошибся. Как ни трудно было молодому солдату перестраиваться на железный армейский порядок, Киселев не хныкал, не жаловался. Знал — нужно для службы. Так шли дни, недели, и мышцы его постепенно наливались силой, тверже становилась рука, точнее глаз. Пули, выпущенные на стрельбище, точно ложились в черное сердце мишени.

За год службы много солдатских наук прошел Олег Киселев, и не беда, что тельняшку съедала соль и горели подошвы сапог. Зато он стал настоящим солдатом земли и неба... На его счету был теперь не один десяток прыжков с парашютом, на голубых погонах золотом засияли нашивки. Сержантское звание ему присвоили за успехи в боевой и политической подготовке, за победу в соревнованиях.

Но настал день, и он познал еще одну науку — цену солдатской дружбы. В тот знойный день сержант Владимир Прохоров отдал ему последний глоток из своей фляги, хотя знал, что до ближайшего источника еще добрый десяток километров по раскаленной солнцем пустыне. Потом, на привале, они с Володей жадно затягивались последней сигаретой. Теперь уже его, Олега. И слушали рассказ политработника гвардии лейтенанта А. Шкурина о верности фронтовой дружбе.

...Бой был неравный. На горстку десантников, занимавших оборону на

высотке, шли, изрыгая пламя, фашистские самоходные орудия. За ними — цепь вражеских автоматчиков. Самоходки все ближе и ближе. Вдруг из траншеи поднялся солдат. Это был воспитанник оборонного Общества — десантник Прокопий Галушин. Меткий бросок гранаты — и черный султан взрыва взметнулся под гусеницами одной из вражеских машин.

Прокопий перевел дыхание и поискал глазами друга, Виктора Подсекина. То, что он увидел, заставило его вздрогнуть: Виктор лежал на окровавленном снегу, а прямо на него шел «фердинанд». «Ранен», — мелькнуло в сознании Прокопия. Подхватив гранаты, он бросился к «фердинанду».

— Витька, держись! — крикнул он другу. И вдруг пошатнулся и, пролитый очередью, упал. Но в тот же миг приподнялся и бросился под самоходку. Раздался оглушительный взрыв...

— Вот это человек! — в раздумье молвил Владимир, когда политработник закончил рассказ, — не пожалел себя ради спасения друга.

— Да, настоящий товарищ был, — подтвердил Олег.

Подвиг однополчанина навсегда врезался в его память. Не думал тогда Олег, что очень скоро жизнь поставит и перед ним сложный экзамен.

...В салоне самолета полумрак. Олег смотрит на десантников, и лица их кажутся еще более строгими: плотно сжаты губы, обострены скулы, сдвинуты брови. Ближе всех лицо Владимира. Он, как всегда, сидит рядом с Олегом.

— Пошел! — следует вскоре команда. И заработал десантный конвейер. С криком «ура» бросается в синюю круговерть сержант Киселев, за ним Прохоров, другие ребята. Отсчитав положенные секунды, Олег наотмашь вырывает кольцо. Посмотрел вверх—

все нормально; парашют раскрылся. И вдруг напряженный, предостерегающий крик: «Уходи! Уходи!» Киселев изо всех сил потянул звенящие стропы, но уйти не успел, в купол его парашюта влетел Владимир Прохоров.

Киселев мог обрезать стропы и в свободном падении открыть запасной парашют. Но как же Володя? Оставить его, запутавшегося в куполе? И, рискуя собой, Киселев начал бороться за жизнь друга. Он попытался раскрыть запасной. Полотнище пошло было вверх, но воздушный поток затянул его под погасший основной парашют...

Они стремительно падали. Тревожно гудела приближающаяся земля. Казалось, надежды на спасение нет. Но Киселев продолжал бороться, стремясь хотя бы частично высвободить запасной купол. И ему удалось это сделать, когда до земли оставалось только сто метров.

...Поздно вечером Олег писал письмо в Волгоград. О случае в воздухе ни слова. Просто жив-здоров, служба идет нормально. А в конце не удержался и сделал приписку: «Знаешь, мама, а все-таки очень здорово, что я стал десанником».

Старший лейтенант А. ОЛЕЙНИК





## ЧЕТЫРЕ РЕКОРДА ЗА ОДИН ДЕНЬ

Это был очередной рабочий, тренировочный сбор сильнейших планеристов страны. Парители готовились к предстоящим стартам Спартакиады. Грაციозные длиннокрылые планеры закружили в орловском небе в середине мая, а уже к концу месяца каждый из участников сбора налетал в среднем около 5 тысяч километров. Да в каких условиях! Около половины летных дней проведены в безоблачном небе.

Планеристы знают, как нелегко отыскать восходящие потоки без их надежных ориентиров — нучевых облаков. Еще труднее на большой скорости мчаться по маршруту, не зная, что ждет впереди: сильный подъем воздушных масс или драматический спуск и вынужденная посадка. Психологически такие полеты трудны, требуют совершенного знания законов образования «термиков» и местных условий. В этой обстановке члены сборной команды страны вполне справились с заданиями тренера Валентина Георгиевича Юрьева.

За несколько летных дней многие из них четыре — пять раз преодолели 500-километровые замкнутые маршруты. В один из дней Олег Пасечник и Александр Соколов дважды без посадки впервые в стране облетели 300-километровый треугольник, а Леонид Васьюков и Витас Сабещис («летевший, кстати, на «Янтаре-стандарт») «сократили» маршрут в связи с ухудшением погоды до... 590 километров.

29 мая Пасечник, выполняя полет в упражнении «заданный район», проводившийся в практике отечественного планеризма тоже впервые, преодолел в общей сложности 690 километров пути. И снова в совершенно безоблачном небе!

30 мая одиннадцать членов сборной команды стартовали на 500-километровой треугольной дистанции. Десять планеристов успешно пересекли линию финиша. Среди них четыре женщины (две на планерах в открытом и две — в стандартном классе).

Утро 31 мая началось как обычно. Спортсмены получили предварительное задание тренера и отправились наполнять баки своих планеров водобалластом. Маршруты участников предстоящих перелетов заметно отличались от предыдущих дней. Ведь они намеревались штурмовать сразу несколько всесоюзных рекордов. Когда в конце дня подводили итоги, выяснилось: в таблице высших достижений страны по безмоторному полету придется внести сразу четыре поправки.

...Олег Пасечник поудобней уселся в кабине своего ЛАК-10. Несколькими минутами позже аэропоезд грузно оторвался от зеленого поля аэродрома. После возвращения на старт спортсмен рассказал:

— Сразу же после отцепки от буксировщика пришлось буквально по сантиметру наскребать высоту, чтобы уверенно стартовать. Пересек стартовую линию в 11 часов 21 минуту. К этому моменту километраж в десятки по маршруту вспыхнули первые облака. Под ними встретил подъем до полутора метров в секунду. Удалось выбраться на 1200 метров. Через 20 километров пути опять остановка: со скоростью 3÷4 м/с набрал высоту 2500 м. Ну что ж, — подумал, — вперед... только вперед! В конце 30-километрового перехода мощный поток вынес меня на 3300 м. Стрелка планерного «спидометра» большую часть времени держится на делениях 170÷180 км/ч. Далеко впереди угадываются окрестности поворотного пункта, но к нему не просто подступиться. По всем признакам там сейчас наступил очень неприятный для планериста момент термической депрессии, значительного снижения активности восходящих потоков. Случись такое в другом месте маршрута, крюк сделать можно, а заявленный перед вылетом поворотный пункт не обойдешь... Километров за двадцать до цели набираю 3 тысячи метров: запас высоты позволит преодолеть 40-километровую дистанцию в оба конца. На обратном пути метеоусловия несколько ухудшаются. Разрывы между восходящими потоками достаточно высокой скороподъемности возрастают до 40÷50 км. Где-то по пятам за мной летит стартовавший позже Саша Соколов. Недалеко трудятся на своем маршруте Тамара Загайнова, Светлана Тимкова. Обмениваемся по радио информацией об условиях полета...

Хронометристы отметили финиш планера Пасечника в 16 ч 54 мин. Пройдя дистанцию до поворотного пункта с возвращением к месту старта протяженностью в 622 км со средней скоростью 112 км/ч, Олег Пасечник превысил всесоюзное достижение в этом виде полета, принадлежавшее А. Рукасу, почти на 20 км.

Орловская спортсменка Тамара Загайнова стартовала в этот день на планере «Янтарь-2Б» с намерением достигнуть поворотного пункта Волоконовка на расстоянии 287 км и возвратиться обратно. Такую же цель преследовала и Светлана Тимкова. Планеристки первые 100 километров летели парой, потом, как это бывает, во время одного из переходов между восходящими потоками у них образовалась разница в высоте, и спортсменки продолжили путь врозь.

Тамара Загайнова:

— Сначала условия полета не радовали. Нагруженный водобалластом планер нехотя набирал высоту в слабых восходящих потоках. Позже погода на маршруте улучшилась. Ниже 700 метров ни разу не опускалась. В районе поворотного пункта в мощном восходящем потоке набрала 2300 м, произвела съемку места отметки бортовым фотоаппа-

ратом и развернулась на обратный курс. Протяженность переходов между промежуточными наборами высоты составляла 20÷30 км. Ни разу не встретила на дистанции Олега Пасечника и Сашу Соколова, но с благодарностью воспользовалась их информацией об условиях полета. Она была совсем не нашей: наши линии пути почти совпадали. Километров за семьдесят до аэродрома набрала в последний раз 2200 метров высоты, чтобы благополучно закончить свой маршрут.

В этот день Тамара Загайнова преодолела 574 км, превывсив прежний всесоюзный рекорд трехлетней давности молдавской планеристки Людмилы Ключевой на 34 км.

Инженер из Орджоникидзе Леонид Васьюков предпринял попытку обновить высшее всесоюзное достижение в скоростной гонке на 518-километровом треугольнике. И для него начало полета было малообещающим. Однако после первого осторожного 25-километрового перехода спортсмен в мощном потоке достиг высоты 3200 метров и, увеличив скорость, полетел в сторону первого поворотного пункта Мансурово. Впереди — безоблачное небо. Но это не смутило опытного парителя. Через несколько десятков километров в районе г. Тим условия вновь улучшились. Вот и Мансурово. С трехкилометровой высоты в крутой полуспираль Леонид щелкнул затвором фотоаппарата и продолжил свой путь в сторону Ельца. По дороге обогнул дождевую завесу. Наградой за вынужденный крюк стал подъем со скоростью до 7 м/с. Потом в хаосе облаков отыскал одну-единственную грядку и помчался под ней с набором высоты, с удовлетворением поглядывая на указатель скорости, стрелка которого уверенно держалась возле числа «200». Когда вышел на финишную прямую, понял: долет придется выполнять издалека. Последний набор с остановкой (а всего их оказалось на 518-километровом маршруте шесть) выполнил за 90 километров до аэродрома. Затратив на весь полет 4 часа 51 минуту 28 секунд, Леонид Васьюков показал среднюю скорость 106,6 км/ч, улучшив прежнее достижение литовского планериста Витаутаса Шлюмбы.

В тот же день орловское небо оказалось счастливым и для эстонской планеристки Эды Лаан. Ее фамилия будет теперь вписана в пустовавшую до этого графу: дальность полета по треугольному маршруту с периметром 555 км. Эда летела на планере «Янтарь-стандарт» и показала среднюю скорость (хотя она в рекордном достижении официально не фиксировалась) 90 км/ч.

Результаты, достигнутые планеристами в орловском небе, — хорошая заявка перед финальными стартами Спартакиады, и, конечно же, мы еще не раз услышим о вновь проложенных дерзновенных трассах мастеров безмоторного полета.

**А. КОВАЛЬ,**  
мастер спорта

Орел





## СПАРТАКИАДНЫЕ СТАРТЫ

В Куйбышеве состоялись городские соревнования с участием взрослых спортсменов и юношей. Завоеваны более высокие, чем в 1978 году, результаты, отобраны достойные в сборную области. Особенно хорошо выступили юноши в классе моделей «воздушного боя». Отличилась команда Октябрьского района, занявшая первое место.

Соревнования спортсменов-моделлистов привлекли 85 участников, среди них были члены сборной команды РСФСР А. Святкин, А. Солодков и другие. Модель Виктора Якимача, мастера спорта, доцента авиационного института, с двигателем собственного изготовления показала наивысшую скорость — 238 км/ч.

**В. КИСЕЛЕВ,**  
инженер-моделлист  
учебного авиационного центра ДОСААФ,  
мастер спорта  
Куйбышев

## ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ

За высокие спортивные результаты, показанные на соревнованиях по планерному спорту, высокого звания «Мастер спорта СССР» удостоены:

А. А. Арбачяускайте, А. Б. Балайшис, И. Г. Баннаускас, В. В. Бетинайтис, П. В. Будрис, Ф. К. Кайрис, Г. А. Качергис, П. К. Керуотис, В. П. Люкпетрис, В. С. Мачулис, С. И. Науялис, В. В. Строицис, В. М. Шалаускас (Литовская ССР); А. А. Вицинскис, А. Н. Самцов (Латвийская ССР); Т. А. Галеева, В. И. Смирнов (Казахская ССР); П. П. Беляевский, М. Н. Десятков, А. В. Евтехов, В. П. Пугачев, В. Н. Шевченко (Украинская ССР); Ю. Г. Бойко, Н. Г. Просвирнина (РСФСР); Ю. М. Дроняев (Туркменская ССР).

ПО СЛЕДАМ  
НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

Наш читатель из поселка Голобы Ковельского района Волынской области О. Просовский в своем письме сетовал на то, что Киевский завод ДОСААФ № 9, куда он отправил для ремонта свой микродвигатель «Ритм», неоправданно долго не давал ему ответа, не возвращал двигатель.

Главный инженер завода П. Ковальчук на запрос редакции сообщил, что отремонтированный «Ритм» 16 апреля 1979 года отправлен тов. Просовскому.

☆☆☆

С Сахалина редакция получила письма от группы школьников из г. Холмска и от Ю. Еременко — руководителя технических кружков Дома пионеров г. Александровска. Ребята обратились за помощью в создании авиамodelьного кружка, а Ю. Еременко пишет о трудностях в приобретении авиамodelьных материалов, литературы, плакатов.

Председатель Сахалинского областного комитета ДОСААФ В. Хмыров сообщил, что в г. Холмске намечается открыть авиамodelьный кружок при Доме пионеров и школьников.

В Центральном комитете ДОСААФ СССР, как рассказал нам старший инспектор Управления капитального строительства и материально-технического снабжения И. Рябинов, приняты меры по оказанию помощи сахалинцам в приобретении авиамodelьного имущества. 8 мая в адрес областного комитета ДОСААФ отправлено 8 посылок с микродвигателями, моторной резиной, радиоаппаратурой и другими авиамodelьными материалами. Остальные материалы намечено отправить на Сахалин в специальном контейнере.

*Уважаемая редакция!*

*В вашем журнале, постоянным читателем которого я являюсь, даются нужные методические советы по физической подготовке летного состава. Хотелось бы прочитать, как правильно организовать утреннюю физзарядку при полетах в первую или во вторую смены, как чередовать комплексы.*

**В. ВАСИЛЬЕВ,**  
помощник начальника Сумского аэроклуба  
по физподготовке

Получив это письмо, редакция обратилась к специалистам других аэроклубов с просьбой поделиться опытом организации занятий по физподготовке и, в частности, проведения утренней физзарядки.

На нашу просьбу охотно откликнулся помощник начальника Ульяновского аэроклуба по физической подготовке И. Симченко.

Вот что он рассказал.

ПОЛЕТЫ И ФИЗИЧЕСКАЯ  
ЗАКАЛКА ЛЕТЧИКА

**С**мелость и ловкость, сила и выносливость, быстрота реакции, инициатива и находчивость — эти качества нужны каждому летчику. Чтобы их привить, в нашем аэроклубе имеются все возможности. Силами летного состава оборудован хороший спортивный городок со всеми необходимыми спортивными и специальными тренировочными снарядами. По всему его периметру посажены деревья.

Прежде всего мы стремимся, чтобы каждый курсант, спортсмен осознавал значение физподготовки, относился к ней со всей серьезностью. Занятия у нас проводят по расписанию согласно плану, который составляется на месяц и утверждается председателем спортивного комитета клуба. В учебные занятия включаются упражнения, способствующие развитию физических, волевых качеств и навыков летчиков.

В дни предварительной подготовки к полетам занятия проходят в виде тренировок с высокой физической нагрузкой. В дни полетов (они у нас в первую смену) — по сокращенной (25—30 мин.) программе в форме тренировочного с умеренной нагрузкой занятия после разбора полетов. По моему мнению, для летающих во вторую смену такие занятия проводить не следует, зато во время утренней зарядки давать полную нагрузку.

Во время летной работы особенно важно сочетание двигательного режима (утренняя физическая зарядка), водных процедур и активного отдыха. Вот почему после полетов и обеда курсантам-пилотам в лагерный период предоставляется отдых в течение одного — полутора часов.

Занятия по физической подготовке в нашем клубе состоят из трех частей — подготовительной, основной и заключительной. В плане-конспекте указываются упражнения каждой из этих частей, приемы обучения и пути исправления ошибок, порядок использования оборудования и способы страховки. Для страховки (она особенно необходима на первых этапах разучивания упражнения) назначаются помощники из числа наиболее подготовленных пилотов. Учебная группа выстраивается в две шеренги. Руководитель проверяет наличие спортивного инвентаря, форму одежды (у нас спортивная форма одежды имеется для всего летного состава) и объясняет задачи и цель занятий.

Получив задание, помощники приступают к обучению в своих подгруппах. Я же в это время занимаю место, с которого хорошо видно всех обучаемых. Это позволяет следить за ходом занятий, руководить работой помощников, вовремя помочь. Через определенный промежуток времени производится смена упражнений (снарядов).

Много внимания уделяем тренировке на специальных спортивных снарядах, являющейся составной частью системы физической подготовки летчиков. При этом решаются такие основные задачи, как повышение устойчивости к перегрузкам, развитие быстроты действий, воспитание волевых качеств.

Стараюсь каждый урок физкультуры провести так, чтобы он был интересным и способствовал подготовке к сдаче норм комплекса ГТО, являющегося важнейшей частью спортивной работы. Сроки подготовки и сдачи отдельных норм комплекса также указываются в плане

спортивных мероприятий. Более полная тренировка по комплексу — в часы массовой спортивной работы.

Ежедневно в течение 25—30 минут на открытом воздухе в спортивном городке мы проводим утреннюю физзарядку. Начинается она после подъема и включает ходьбу, бег, вольные упражнения, упражнения на гимнастических снарядах.

Зимой много времени отводим лыжной подготовкой, а также плаванию (бассейн арендуем).

Физическая закалка и специальная тренировка курсантов и спортсменов аэроклуба — хорошая предпосылка к выполнению сложных задач летной подготовки, завоеванию новых высот на спортивных стартах.

☆☆☆

*В одних аэроклубах так, в других по-другому учат навыкам приземления с парашютом. Хотелось бы знать, систематизирован ли опыт лучших в этом деле. Если да, то расскажите о нем.*

И. КОРОТКОВ.

Свердловская обл.

## УЧИТЬСЯ ПРИЗЕМЛЯТЬСЯ

Многолетние наблюдения за прыжками парашютистов в 3-м Московском городском аэроклубе ДОСААФ показали, что чаще всего спортсмены получают травмы во время приземления. Это ушибы и растяжения голеностопного сустава, перелом костей голени.

### КАКОВЫ ПРИЧИНЫ ЭТИХ ТРАВМ!

Давайте рассчитаем нагрузку, которую испытывает парашютист (вес 80 кг) в момент приземления.

Скорость ветра	Нагрузка на ноги
5 м/с	102 кгм
6 м/с	147 кгм
7 м/с	250 кгм
8 м/с	261 кгм
9 м/с	330 кгм
10 м/с	408 кгм

Для сравнения: легкоатлет, совершающий тройной прыжок, во время второго отталкивания испытывает нагрузку на

опорную (толчковую) ногу 1000 кгм. У парашютиста даже в самых сложных условиях (сила ветра 10 м/с) нагрузка на ноги не превышает и 500 кгм. Значит, причина не в нагрузке, а в неправильном приземлении.

Если внимательно следить за прыжками перворазников, то половина из них будет действовать правильно, так, как их учили, а другая половина встретит землю с боковым сносом, спиной, с вращением, будет приземляться на разведенные ноги или даже на одну ногу.

Какие же причины неправильных приземлений? Одна из них — несоответствие формируемого навыка по приземлению условиям парашютного прыжка.

Навыком в спортивной психологии называют действие, доведенное до известной степени совершенства, выполняемое правильно, быстро и экономно, с высоким количественным и качественным результатом.

В нашем аэроклубе навык приземления вырабатывается на тросовой горке, на трехступенчатом трамплине и в макете кабины самолета, управление куполом — на подвесной системе. От слитного выполнения обоих этих действий зависит правильное приземление.

Во время занятий на подвесной системе объясняется смысл движений, как работать лямками, чтобы уметь развернуться лицом по сносу, отрабатываются отдельные движения.

Навык считается прочным и достаточным, если парашютист по команде «земля слева», «земля справа», «земля сзади» развернется в указанном направлении.

Парашютист в стрессовой ситуации первого прыжка должен оценить обстановку, трансформировать ее в команду, затем сработает навык. К сожалению, в условиях прыжка не всегда возможно дать команду. Хорошо, если перворазники приземляются возле дежурного по площадке. Команду, отданную через мегафон, выполняют все, кто слышал ее, и не всегда тот, к кому она относилась.

Для формирования правильного навыка по приземлению, соответствующего реальной обстановке прыжка, необходимо следующее:

1. Шлифовку навыка «разворот в сторону сноса» проводить на вращающейся подвесной системе, которая может произвольно крутиться влево и вправо на 180°. Парашютист будет реагировать на поворот системы, а не ждать под- сказки.

2. На тросовой горке крепления подвесной системы к каретке должны быть устроены таким образом, чтобы спортсмен после отделения оказался боком или спиной к направлению снижения. Тогда ему перед землей придется развернуться лицом по сносу.

Приближая тренировки к естественным условиям прыжка, мы сумеем избежать травм по приземлению.

В. МАЛИНОВСКИЙ,  
мастер спорта, врач аэроклуба

Москва

## ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ

В солнечный воскресный день в окрестностях курортного города Серноводска, в присутствии сотен зрителей прошли областные соревнования дельтапланеристов «Весенние старты 79». Девять команд Куйбышева, Тольятти и Сызрани, в состав которых вошли сильнейшие спортсмены, начали борьбу за призовые места.

Утренний умеренный и ровный ветер с полудня стал порывистым. В точке старта его скорость временами достигала 14—15 метров в секунду. Заботясь о безопасности полетов, руководители соревнований тут же приняли решение допускать к полетам лишь наиболее подготовленных пилотов. Похвально, что часть спортсменов, трезво оценив изменение метеорологической обстановки и собственные силы, сами попросили судейскую коллегию снять их с соревнований.

Максимальное количество очков — 2175 — участники соревнований могли набрать, выполнив три задания: пролететь по заданному маршруту; продержаться в воздухе не менее пяти минут; приземлиться в мишень, находившуюся в 450 метрах от места старта. Лучше других это упражнение выполнили студенты Куйбышевского авиационного института Ю. Снегирев и А. Максимов, выступавшие на дельтапланах «Стандарт» и открытого класса. Команда спортсменов института победила и в общем зачете.

Соревнования показали, что тренировки в ряде секций проводятся недостаточно качественно. Даже лучшие спортсмены не смогли набрать максимально возможного количества очков. Сказались, в частности, тактические просчеты и, как это ни печально, ошибки при приземлении. Это — результат нерационального распределения времени на отработку различных элементов полета на тренировках. Между тем руководители секций и сами спортсмены обязаны знать, что только правильное, чистое приземление обеспечивает успех на соревнованиях и, главное, является основой основ безопасности полета. Чтобы вновь напомнить об этом всем дельтапланеристам и руководителям секций, судейская коллегия при ошибках в заключительном этапе полета — приземлении ставила оценку ноль.

В целом же соревнования прошли организованно и оставили у зрителей и у участников самые хорошие впечатления.

В. ШАХМИСТОВ,  
главный судья соревнований,  
судья всесоюзной категории,  
мастер спорта СССР

Серноводск,  
Куйбышевской области

# ПОБЕЖДАТЬ



**СОФИЯ:  
 СОРЕВНОВАНИЯ  
 ПАРАШЮТИСТОВ**

Александра ШВАЧКО.

# СТАЛО СЛОЖНЕЕ

**П**риветливо встретил Софийский аэроклуб участников III международных соревнований по парашютному спорту на кубок имени С. Калапчиева, И. Крумова, Ч. Джурова. Эти замечательные воины внесли большой вклад в развитие парашютизма в Болгарской Народной Республике.

Полковник Стефан Калапчиев — участник второй мировой войны, храбро сражался против фашистов, а в мирное время возглавлял парашютно-десантную службу ВВС и ПВО, выполнил более 2000 прыжков, установил 6 мировых и 9 республиканских рекордов.

Полковник Иван Крумов — ученик и последователь Калапчиева. На его счету 1600 спусков под куполом, три мировых и 12 республиканских рекордов, 7 катапультирований из самолета, особенно выдающееся его достижение — прыжок ночью из стратосферы, с задержкой раскрытия парашюта 14844 м.

Капитан-инженер Чавдар Джуров — выпускник Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского в Москве, служил инструктором-летчиком в Высшем военном училище имени Георгия Бенковского. Он с увлечением занимался парашютным спортом, не раз устанавливал мировые рекорды.

За большие успехи в парашютном спорте все они награждены дипломами ФАИ имени Поля Тиссандье.

В память заслуженных мастеров спорта коммунистов С. Калапчиева, Ч. Джурова, И. Крумова, погибших при исполнении служебных обязанностей, Центральный Комитет Димитровского коммунистического союза молодежи Болгарии учредил кубок, который разыгрывается на международных соревнованиях сильнейших парашютистов социалистических стран, проводимых каждый второй год между чемпионатами мира.

Дважды (в 1975 и 1977 годах) этот кубок выиграли спортсмены Советского Союза. На третью встречу собралось 9 мужских и 6 женских команд из Чехословакии, Венгрии, Польши, ГДР, СССР, Болгарии (хозяйева выставили 4 мужских и одну женскую команду) — всего 71 участник. В советской делегации — А. Колядин (руководитель), А. Дунаев (судья), спортсмены — А. Швачко и О. Баженова (Ворошиловград), Н. Сергеева и А. Данилова (Москва), В. Лукомский (Гомель), В. Покатилов (Донецк), Н. Урмаев и В. Ершов (ВВС), Э. Эскендеров (ПВО).

На торжественном открытии присутствовали тысячи жителей Софии, родственники, сослуживцы и парашютисты-ветераны, близко знавшие Калапчиева, Джурова и Крумова. С приветственным

словом к участникам и зрителям обратился председатель организационного комитета заслуженный летчик Болгарии генерал-лейтенант С. Велков. Пионеры вручили букеты цветов спортсменам. Тренировочные прыжки, состоявшиеся сразу после торжественного открытия, показали, что борьба за кубок будет нелегкой.

На следующий день приступили к розыгрышу акробатических прыжков. После первой же попытки лидерами стали наши парашютисты Н. Ушмаев, выполнив комплекс фигур за 6,600 с, и А. Швачко — 7,196 с. Они и на последующих прыжках работали четко, в хорошем темпе и добились успеха. Им вручены золотые медали. Неплохие результаты показали Баженова, Ершов, Покатилов, занявшие призовые места.

Среди спортсменов других стран заметно выделялись в этом упражнении парашютисты ГДР Ганс-Валтер Гренц, среднее время 7,3 с, и Барбара Бухгольц (7,8 с).

Одиночные прыжки на точность приземления разыгрывались два дня. В первый достигнуты очень высокие результаты: из 284 приземлений — 114 попаданий точно в центр круга. Во второй день количество чистых нулей значительно уменьшилось — всего 46. Одна из причин — неустойчивая погода: порывистый ветер, иногда доходивший до предела допустимого на соревнованиях — 7 м/с, не позволял подниматься в небо и работа не раз прекращалась. Кроме того, видимо, сказались и морально-волевая подготовка, мастерство, ведь большинство участников — молодые спортсмены.

Опытные парашютисты по-прежнему работали уверенно, с каждым прыжком увеличивая шанс на победу. После шести попыток трое — Ершов, Лукомский и немец Родевалд идут без отклонения — все приземления точно в цель. На седьмом из группы лидеров выбывает Лукомский — 26 см. Восьмой, последний прыжок — Родевалд снова ударяет по «нолю», а Ершов зажигает на электрическом табло... 1 сантиметр и завоевывает серебряную медаль.

Драматично сложился восьмой прыжок для болгарского спортсмена Н. Давидкова. У него отказал основной парашют и ему пришлось произвести отцепку вышедшего из повиновения купола и раскрыть запасной. Каждый спортсмен знает, какой след на душе оставляет отцепка в воздухе, но Найденов проявил мужество, выдержку и при повторном прыжке добился наивысшего показателя — 0,00 м! Награда — бронзовая медаль.

Среди женщин хорошо стартовала О. Баженова — она трижды подряд показала 0,00 м, но на четвертой попытке допустила ошибку при обработке цели и... 47 см. Тогда вперед вышла ее землячка А. Швачко. Она и выиграла этот трудный поединок, набрав в сумме 8 прыжков 11 см. Серебряную медаль завоевала Н. Сергеева — 48 см, бронзовую — спортсменка из Чехословакии — М. Крайнякова — 1,21 м.

В сумме двоеборья в личном зачете все призовые места заняли наши спортсмены — В. Ершов, В. Покатилов, Н. Ушмаев, среди женщин — А. Швачко, Н. Сергеева, О. Баженова.

В командном зачете по этим упражнениям наши парашютисты были первыми.

Последний день соревнований всегда трудный, ведь он решает исход борьбы за главный приз. Для нас он сложился довольно драматично. Выполнялись групповые прыжки на точность приземления с высоты 1000 м. В каждой попытке участвовало 4 мужчин и 3 женщины. Отлично закончили упражнения наши девушки, набрав в сумме четырех прыжков 0,47 м. Второе место заняли спортсменки ГДР — 2,55 м, на третьем — ЧССР — 2,93 м.

Наша мужская команда стартовала тоже хорошо: первая попытка — 1 см, вторая — 2 см — лучше всех. Но третий прыжок...

Первым приземляется Эскендеров и падает в метре от мишени... Ушмаев зажигает на табло 12 см, Ершов 3 см, только Лукомский бьет по «нолю». Сумма 1,15 м! И это при результатах — 3—5 сантиметров! Но мы не одиночками оказались — чехи, поляки, три болгарские команды тоже набрали больше метра. Четвертую попытку все лидирующие команды выполнили успешно. В итоге первое место заняли парашютисты Венгрии — 0,36 м, второе — ГДР — 0,72 м, третье — Болгария-1 — 0,80 м. Наши четвертые — 1,30 м.

☆☆☆

Результаты командного первенства подсчитывались таким образом: по каждому упражнению складывались четыре лучших показателя среди мужчин, три — среди женщин. По полученной наименьшей сумме определялось место (раздельно для мужчин и женщин), а занятое место возводилось в квадрат: так начислялись штрафные очки.

В сумме многоборья, несмотря на неудачный групповой прыжок, сборная команда СССР вновь, в третий раз, завоевала кубок имени Калалчиева, Крумова, Джурова, 18 золотых медалей из 24. Кроме того, наши парашютисты выиграли первое место по произвольной программе за самый интересный и оригинальный номер — мужская пятерка образовала в небе звезду, О. Баженова прыгнула с флагами Народной Республики Болгарии, Советского Союза и ФАИ.

В день закрытия соревнований участники и гости возложили венки и цветы к памятникам славным парашютистам. На торжественном закрытии соревнований Министр обороны Болгарии Д. Джуров поздравил нашу команду с успешным выступлением и пожелал не зазнаваться, так как болгарские парашютисты будут усиленно тренироваться, чтобы победить на будущих соревнованиях.

Нам надо работать еще больше, чтобы изжить те ошибки, которые спортсмены допускали на этой встрече.

Товарищеские соревнования в Софии оставили отличное впечатление: безупречная организация, четкое судейство, которое возглавляли известные парашютисты Ф. Киров (главный судья), М. Велчева (главный секретарь), помогли спортсменам достичь высоких результатов. Кроме того, в свободное время нам предоставили возможность познакомиться с достопримечательностями столицы и ее окрестностей, мы посетили Военно-исторический музей. Соревнования проходили в дни подготовки к празднованию 35-летия образования Народной Республики Болгарии. В музее увидели экспонаты, наглядно рассказы-



вающие об исторической борьбе Болгарии за освобождение, о бескорыстной помощи России своим болгарским братьям, о совместной борьбе против фашизма...

☆☆☆

Мы вернулись с победой. Но не легко она нам далась. В целом все наши спортсмены выступили неплохо, но отдельные срывы нас, тренеров,стораживают. Следует уделить особое внимание чистоте выполнения фигур. Не всегда спортсмены добиваются точного попадания в «ноль», отклонение 1, 2, 5 сантиметров — это нечеткая обработка цели в последний момент. Чувствовалась и скованность некоторых членов сборной. На наш взгляд, мы еще мало участвуем в международных соревнованиях. Например, у команды ГДР — это третье выступление на международных состязаниях.

В ходе софийской встречи вскрыли немало ошибок, над которыми необходимо много работать, ведь впереди такие ответственные старты, как финал VII Спартакиады и международные соревнования социалистических стран в Польше.

**В. ЖАРИКОВ,**  
старший тренер  
сборной команды страны,  
заслуженный тренер СССР

София

#### ПО СТРАНИЦАМ ГАЗЕТЫ «НАРОДНА АРМИЯ»

«Парашютисты СССР, — единодушно отметили специалисты, — главные претенденты на призовые места. Тому способствует отличная подготовка, богатый опыт, высокое мастерство. Об этом говорят и результаты, достигнутые в акробатических прыжках с высоты 2000 м, а также с 800 м на точность приземления. Каждому участнику есть чему поучиться у советских парашютистов. Поэтому они внимательно следят за их прыжками. И что характерно для представителей СССР, они с радостью и удовольствием делятся своими знаниями, помогают молодым спортсменам познать тайны прыжков. Эти соревнования — отличная школа обмена опытом».

«Соревнования закончились, победители счастливы. И тут выяснилось, что отец победительницы соревнований Александры Швачко Михаил Казаченко в годы второй мировой войны плечом к плечу с болгарскими партизанами воевал против немецких фашистов. В 1942 году М. Казаченко попал в плен и был отправлен в лагерь в Грецию. Оттуда бежал и присоединился к болгарским партизанам. Он доблестно сражался за нашу свободу до самой победы. После войны, перед отъездом на Родину, Михаил на память обменялся часами с комиссаром отряда Кириллом Хаджиевым. Позже Хаджиев передал эти часы в Национальный музей революционного движения».

А. Швачко посетила этот музей. Она с волнением сказала: «Я счастлива, что Болгария хранит память о моем отце, Болгария является второй родиной моего отца».

Мы поздравляем Александру с победой и желаем новых успехов».

# УСПЕХ НАШЕЙ КОМАНДЫ

## ВЕНГРИЯ:

### ТУРНИР СПОРТСМЕНОВ-ЛЕТЧИКОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

Из Венгерской Народной Республики возвратились спортсмены-летчики. Они принимали участие в состязаниях по высшему пилотажу. Шесть команд братских стран оспаривали первенство. Советские спортсмены вернулись на Родину с блистательной победой, завоевав 23 медали из тридцати и 25 кубков из тридцати двух.

Корреспондент «Крыльев Родины» встретился в Центральном аэроклубе имени В. П. Чкалова с главным тренером сборной К. Нажмудиновым и попросил его ответить на ряд вопросов.

— Касум Гусейнович, Ваше общее впечатление о прошедших соревнованиях!

— Состязания были очень интересными и весьма поучительными. Во-первых, они оказались исключительно представительными по количеству участников — сорок спортсменов, представляющих ГДР, ВНР, ПНР, СССР, СРР и ЧССР. В числе оспаривавших призовые места было восемь женщин от четырех стран. По числу вышедших на старт соревнования напомнили последний чемпионат мира.

Состязания проходили в небе аэродрома города Бекешчаба, областного центра, раскинувшегося поблизости от границы с Румынией. Состоялись два авиационных праздника — в начале соревнований и после их закрытия. Как праздники, так и непосредственно сама встреча привлекли к себе внимание тысяч зрителей.

С первых же выступлений по программе соревнований борьба за лидерство развернулась между командами ЧССР и нашей. В прошлом году, как известно, наши спортсмены выступили не лучшим образом. И, естественно, все мы волновались: как сложится ситуация? Но на этот раз и мужчины, и женщины сумели мобилизовать свои силы, волю и продемонстрировали высокий класс мастерства почти по всем упражнениям. В результате наши мужская и женская команды завоевали право подняться на высшую ступеньку пьедестала почета.

В многоборье первое место занял представитель Чехословакии Иржи Поспишил, оторвавшись от минчанина Евгения Фролова на 100 очков. Третьим стал Юргес Кайрис из Вильнюса. За нашими же спортсменами оказались и следующие два места. Женщины наши заняли все, кроме одного, призовые места. Из 15 разыгранных медалей советские спортсменки завоевали — 14, уступив одну бронзовую Ольге Ковачичовой из ЧССР.

Абсолютным победителем среди женщин стала Лидия Леонова. Она же заняла первые места в третьем и четвертом упражнениях. Вторая — чемпионка мира по отдельным упражнениям Любовь Немкова. Золотые медали вручены ей за первое и второе упражнения. Третья — ворошиловградка Людмила Мочалина.

Так что можно с уверенностью сказать — советские мастера высшего пилотажа вновь обрели необходимую спортивную форму, что очень важно перед очередным чемпионатом мира, который состоится в США в будущем году.

— Как распределились остальные места!

— Второе заняли спортсмены Чехословакии, третье — Венгрии. Серьезными нашими соперниками всегда были авиаторы Германской Демократической Республики. Однако, на этот раз они выступали ниже своих возможностей и оказались за призовой чертой. В целом же все команды очень серьезно готовились к товарищеской встрече. Об этом говорит и то, что разрыв в очках между участниками весьма и весьма небольшой.

— На каких машинах выступали спортсмены!

— Советские и Германской Демократической Республики — на Як-50, венгры — на «Злин-526 АФС» и «Злин-726», чехи, румыны и поляки — на «Зэт-50». Это новый спортивный самолет производства ЧССР. По нашему мнению, удачный самолет, с хорошими пилотажными качествами.

— Довольны ли вы, Касум Гусейнович, итогами встречи!

— И да, и нет, — говорит тренер. — Что мы стали вновь лидерами — радуется, но кое-что следует разобрать, переосмыслить. Лучших выступлений ожидали мы от представителя Одесского авиационно-спортивного клуба Николая Никитюка. Способный, и уже имеющий опыт международных соревнований спортсмен неожиданно «схлопотал» ноль за выполнение виража с бочками. Такую же оценку за эту фигуру получила и Людмила Мочалина. Видимо, что-то было упущено во время подготовки, как со стороны самих летчиков, так и со стороны тренеров. Тебяли наши спортсмены очки и из-за выхода за пилотажный квадрат. С этой, если так можно выразиться, неряшливостью тоже надо покончить раз и навсегда. Одним словом, проблемы имеются.

— Состязания в братской Венгрии, — подчеркнул в заключение тов. Нажмудинов, — проходили под девизом «Дружба и братство»! И они полностью отвечали девизу. В дни соревнований все мы, друзья и соперники, чувствовали себя членами одной дружной семьи. Делились опытом, искренне переживали неудачи товарищей.

Четко работала судейская коллегия, которую возглавлял Юрий Тарасов. Оценки действий спортсменов были суровы, но справедливы. Доказательство тому — за все дни не поступило ни одного протеста. Программа судейства полностью соответствовала программе международного чемпионата.

— Дальнейшие планы!

— Подготовка к поездке за океан, на первенство мира по высшему пилотажу. Тренировки и тренировки. Борьба предстоит упорная, и к ней надо подготовиться как можно лучше.



## Подвигу 40 лет

40 лет назад, в 1939 году японцы напали на дружественную нам Монголию в районе реки Халхин-Гол. Советский народ, верный своим союзническим обязательствам, оказал монгольскому народу военную помощь. В боях участвовала и наша авиация. Она завоевала господство в воздухе и прочно удерживала его до конца военных действий. В период с 22 мая по 16 сентября наши летчики уничтожили 645 вражеских самолетов, 590 из них — в воздухе. О том, как проходили бои, повествует участник тех событий Герой Советского Союза А. Д. Якименко.

# БОИ НАД ХАЛХИН- ГОЛОМ

Герои боев на Халхин-Голе (слева направо) А. И. Гусев и Г. П. Кравченко.

(Фото 1939 года)

11 мая. Задолго до рассвета в гарнизоне объявлена боевая тревога. Обычно она кончалась отбоем и разбором действий личного состава, нередко — полетом на полигон, где мы стреляли по учебным мишеням, а сегодня летим по маршруту. Эскадрилью ведет командир бригады полковник Т. Ф. Куцевалов. Пересекаем границу Монголии — до этого она была самым строгим запретом, — производим посадку. Собраться возле стоянки, строимся. Командир объявляет:

— Японцы напали на дружественную нам Монголию. Верный своему интернациональному долгу, советский народ будет защищать ее интересы. За этим нас сюда и прислали. — Командир посмотрел на часы и отдал распоряжение: — Приступить к боевому дежурству.

Идем к своим самолетам. Думаю, мысленно пытаюсь представить противника, первую встречу с ним, его тактику, свои действия.

20 мая. В составе звена — лейтенант Николай Гриднев, Борис Райков и я, — разведываем аэродром противника, идем на свою базу. Линия фронта уже позади, подходим к озеру Буернур. Ниже, на фоне воды, вижу группу вражеских истребителей. 17 И-97. Курс — встречный. Численное превосходство на их стороне, на нашей — тактическое. Во-первых, у нас преимущество в высоте; во-вторых, мы противника видим, а он нас не видит. Атакуем внезапно и все сразу. Три самолета, сраженные меткими очередями, падают. А мы тут же уходим. Разведчикам вообще не положено ввязываться в бой, а в затяжной тем более.

— Ясно теперь, что такое внезапность? — спрашивает после посадки Гриднев, и сам же отвечает: — Внезапность — это победа.

22 июня. Рассвет встречаем в повышенной боеготовности. Поступает команда: «Звену Гриднева — взлет!» Едва оторвавшись, вижу разведчик противника. Хорошо различимый на фоне светлого неба, он идет встречным курсом и, вполне очевидно, в наш тыл. Атакуем его снизу, из темноты. Он хотел было уйти со снижением, не удалось.

Едва уничтожив разведчик противника, видим группу вражеских истребителей. 27 И-97 идут выше нас на тысячу метров. Следуем за ними, стараюсь набрать высоту. Это не просто, наш И-16 не так уж силен в сравнении с И-97.

Набрав 4000 метров, идем на сближение. И вдруг новая цель: 12 бомбардировщиков в сопровождении 80 истребителей идут в направлении ранее занимаемого нами аэродрома. Опоздание — пробел в делах японской разведки. К бомбардировщикам не пробьешься, истребители сопровождения «облепили» их со всех сторон. Но пробиться надо. Возможность единственная — забраться повыше; пикируя, пробить верхний заслон и на большой скорости атаковать бомбардировщики.

Высоту набираю один: в такой обстановке каждый действует самостоятельно. Наши истребители становятся все больше и больше. Вокруг бомбардировщиков идут очаговые бои. Вижу десять-двенадцать очагов, в каждом до десятка машин. Самое главное, чтобы меня не заметили. Не помешало набрать высоту. Заметили! Один И-97, отколовшись от общей массы, устремляется мне навстречу.

Страшна лобовая атака — противник целит в тебя и ты это видишь; но она и сложна — при огромной скорости сближения трудно успеть прицелиться, трудно определить момент, когда нажать на гашетку. И мне трудно, и японцу. Вот он открыл огонь. Рано открыл, трасса уходит под мой самолет. Беру японца в прицел. Сближаемся молниеносно. «Отворачивай, — прошу его мысленно, — Отворачивай. Столкнемся же, ну!» Он понял это и сам. Бросается вверх, подставляя под пулеметы живот своего истребителя. Жму на гашетки. Мы едва не столкнулись. Оглянувшись назад, вижу: самолет противника падает.

Мимо меня пролетает кем-то сбитый горящий И-97, в стороне распустилось несколько парашютов. А навстречу несется новый противник, он тоже хочет сорвать мой замысел. Обменявшись очередями огненных трасс, расходимся. Кажется, я его больше не интересую. Тем лучше, моя цель — бомбардировщики. Разворачиваюсь, продолжаю набор высоты, и вдруг глухнет мотор моего самолета. Взгляд на приборы. Все, горячее кончилось, боя не будет. Пикирую в сторону аэродрома, приземляюсь с ходу.

Ошибся я, думая, что боя не будет. Бой длился три с половиной часа, и каждый из летчиков нашей авиачасти принимал в нем участие дважды. На следующий день выяснилось, что со стороны противника было 120 истребителей, с нашей — 95. Разведчики, осмотрев поле боя, обнаружили 42 сбитых самолета — 11 наших и 31 японский. По количеству участвующих в бою истребителей и сбитых самолетов история авиации не

знала примеров. Результаты окрылили нас: мы потеряли в три раза меньше, чем потерял противник; но они же омрачили: в одном только бою погибло так много товарищей, погиб командир полка майор Глазыкин.

Из данных разведки мы узнали, что японское командование сосредоточило в этом районе лучших своих летчиков, имеющих боевой опыт, хорошо оттренированных, сильных в тактическом отношении. Опыт боев подтвердил их мастерство: они могут вести точный огонь из любого положения своего самолета, даже из перевернутого.

Проанализировав тактику самураев, способы боевого применения авиации, мы поняли, что японцы ставят своей задачей максимально возможное уничтожение нашей техники и технического состава на аэродромах, а летного состава — в боях. Наше решение: выше боеготовность, выше бдительность, твердая взаимопомощь и выручка.

В часть приехал Маршал Монгольской Народной Республики Чойбалсан. Он был на самолетной стоянке, беседовал с летчиками, интересовался всем, что связано с боем. Внимательно слушал наши ответы. Прощаясь, он советовал быть бдительными в бою, не рисковать без надобности и непродуманно. Японцы, говорил он, враг хитрый, коварный и вероломный.

Погибшего командира 22-го полка майора Глазыкина заменил Герой Советского Союза Г. П. Кравченко.

**24 июня.** Взлетели в 6 час. 30 мин. Эскадрилью ведет капитан Виктор Чистяков. В районе севернее Баин Бурды встречаем смешанную группу самолетов противника. Атакуем с полупереворота. Бой начался. Первым сбивает вражеский самолет лейтенант Василий Трубаченко, за ним — Виктор Голубев.

Но противник не падает духом, напротив, он усилил свою активность. Используя некоторое преимущество И-16 над И-97 в скорости, переходим на вертикальный маневр, атакуем сверху. Но самураи, искусно маневрируя, все время уходят из-под огня. Так ушли от меня двое. Но вот в прицеле третий. Стреляю. Он маневрирует. Снова стреляю. Наконец самурай попадает под трассу.

Бросая в бой свежие силы, японцы стараются нагреть с солнечной стороны, заставить нас врасплох, но это им не удается. Опасный сектор мы держим под особым контролем. Прибывает подмога и с нашей стороны. Бой усиливается, набирает высокий ритм. Падают самолеты, один за другим в небе появляются парашютисты.

Но вот бой подходит к концу. Японцы, преследуемые нашими истребителями, уходят поодиночке резким пикированием. Вдогонку пустились Гриднев, Райков, Трубаченко. Я тоже выбрал «напарника», тоже устремляюсь за ним. Дистанция сокращается, но высота тает быстрее. Обстреляв противника, выхожу из пике, но смотрю за ним неотрывно. Он все пикирует. Может подбит? И вдруг, резко сломав траекторию, японец у самой земли выходит в горизонтальный полет.

Вот, оказывается, в чем дело, в чем его замысел! Он решил меня обмануть. Зная, что мой И-16 тяжелее, чем И-97, и, следовательно, просадка после пике у него значительно больше, японец рассчитывал, что я, увлекшись погоней, допущу ошибку, поздно начну выводить самолет из пике и врежусь в землю. Теперь мне понятно, как погибли двое наших товарищей, А. Попов и А. Акимов. Как это так, удивлялись все при разборе воздушного боя, враг уходит пикированием, летчик его настигает, бьет, а сам оказывается сбитым. «У японцев что, в хвосте пулемет установлен?» — строил догадку один из пилотов. Нет, дело не в этом. И теперь мы будем умнее, осторожнее, и в западню попадать теперь будем не мы, а японцы. И в первую очередь тот, который пытался меня провести. Он несется над самой землей. Доворачиваюсь, беру его в прицел, открываю огонь.

И этот бой продолжался более двух часов. Мы сбили 19 вражеских самолетов, потеряли трех товарищей.

**26 июня.** Опять двухчасовой бой. Японцы задействовали 60 самолетов, с нашей стороны — 50. Несмотря на численное превосходство, враг потерял 25 истребителей. Наши потери — 2 машины.

3 июля японские войска перешли в наступление, в нескольких местах форсировали реку Халхин-Гол. Трое суток шли бой за высоту Баинг Цаган. Трое суток наша бомбардировочная авиация наносила удары по врагу. Днем действовали самолеты СБ, ночью — ТБ-3. С рассвета до темноты сражались мы, истребители. Наша авиация пополнилась самолетами И-153 «Чайка» с убирающимися шасси и более скоростными, чем И-15 и И-15Бис.

**7 июля.** Летим к линии фронта. Три звена «Чаек» возглавляет командир отряда Сергей Грицевец, эскадрилью И-16 — наш комэск Чистяков. Держимся выше и сзади «Чаек». Наша задача: помочь им, если будет необходимость. Появились

И-97 и сразу пошли на сближение, «Чайки», очевидно, приняли за И-15. Грицевец, вместо того, чтобы пойти в атаку, вдруг развернулся и идет на свою территорию. В чем дело?

Мелькает догадка: хитрит, заманивает противника ближе к КП группы войск, чтобы с земли могли наблюдать за боем, оценить достоинства новой машины. Догадка верна. Круто развернувшись навстречу противнику, «Чайки» резко взмывают вверх, с полупереворота бросаются вниз, в атаку. Два И-97 горят, несутся к земле, обгоняя друг друга, третий падает листом, с крыла на крыло. Спускается парашютист. Мой командир звена поднимает руку с задранной вверх большим пальцем: вот это удар!

На горизонте появляется еще одна группа И-97, идет подкрепление. Эти для нас. Атакуем их сверху. Еще атака. Еще. Падают горящие самолеты, раскачиваются на стропях японские асы.

**8 июля.** Возвратившись из очередного полета, вижу: к моему самолету подходит штабная «эмка». Приехал секретарь парторганизации части. Спрашивает:

— Не возражаешь, если заседание бюро проведем у твоего самолета?

— Какие могут быть возражения, — отвечаю.

Быстро, по-фронтовому рассмотрели мое заявление о приеме в партию. Командир, комиссар и секретарь поздравили меня, пожелали новых боевых успехов. В небо взвилась ракета, и мы снова пошли на задание, в бой.

Минуты длилось заседание, а запомнилось на всю жизнь. Одной из трудных особенностей боевых действий в Халхин-Голе было то, что наши самолеты еще не имели радиостанций. Поэтому, вылетая по тревоге, большая часть летчиков не всегда знала боевую задачу и ориентировалась, в основном, на командира.

**10 июля.** Едва успев заправить самолеты после жаркого воздушного боя, мы снова в воздухе. В этот раз я оказался рядом с комэском, мой командир звена взлететь не успел, его самолет не был заправлен горючим. Идем. Под нами обычная пустынная местность, но судя по компасу, мы уходим в район северо-западнее озера Буернур, чего ранее не было. В чем дело? И вдруг командир, качнув крылом своего самолета, переводит машину в пике.

Не отставая иду за ним, ищу внизу самолеты противника. Но их почему-то не видно. По берегу озера растянулось стадо животных. Где же самолеты? Не вижу. А Чистяков пикирует, и вдруг открывает огонь. Где самолеты? По кому же стреляет комэск? По стаду животных?! Оно заметалось... Так это не стадо, а конница...

Мы сделали три захода. Четвертого просто не потребовалось. Успех полный, а на душе горький осадок: вместе с людьми гибнут ни в чем неповинные кони. А они так нужны в деревне. После посадки комэск пояснил боевую задачу: мы уничтожили конный отряд, выходящий в тыл монгольским войскам.

**12 июля.** Мой последний воздушный бой. В этом бою, атакуя истребитель противника, я сам попал под удар. Снаряд поразил меня в правую ногу и повредил самолет — пробил бензиновый бак. Двадцать минут я летел над вражеской территорией, опасаясь пожара, рискуя сгореть вместе с машиной или погибнуть в безводной, выжженной солнцем пустыне. И все-таки я долетел. Помогая мне выбраться из кабины, командир Сергей Прокофьевич Денисов ободрил меня:

— Не горюй, Якименко, до свадьбы заживет.

— Мне надо раньше, — ответил я комдиву, — хочу воевать до победы.

— Раньше не получится, — уверил меня комдив, — победа уже близка, ее уже видно.

Верно, победа пришла в сентябре. Забегая вперед, скажу: вся наша эскадрилья (кроме меня) сражалась до конца операции. Все остались живыми, здоровыми. Пять летчиков — капитан В. Чистяков, старший лейтенант В. Скобарихин, лейтенанты В. Трубаченко, Н. Гриднев и я, старшина-пилот А. Якименко — удостоены звания Героя Советского Союза, другие награждены орденами Ленина и Красного Знамени.

Сорок лет прошл с той поры. Монгольский народ трудится спокойно. Он уверен: если потребуется, его летчики взлетят в небо и вместе с воинами наземных войск защитят свои завоевания, опираясь на свои силы и помощь друзей из стран социалистического содружества.

**Генерал-лейтенант авиации запаса А. ЯКИМЕНКО,  
Герой Советского Союза**

☆☆☆

# «БОИНГ», «ЛОКХИД» И ДРУГИЕ

## В стане империализма

**В** 1980 финансовом году военные затраты США составят 138,2 миллиарда долларов. Американские ястребы неустанно твердят, что единственный путь для стран НАТО — это вооружаться, вооружаться и вооружаться.

Кто же «заводит» этих ярых поборников нараращения военной мощи, кто организует и финансирует оголтелые пропагандистские кампании, создает всевозможные подстрекательские организации вроде «комитета по существующей опасности»? В первую очередь те, кто наживает колоссальные прибыли на продаже орудий убийства, — военные концерны.

Военно-промышленный комплекс — главная опора и ведущая реакционная сила империализма. Некоронованные короли диктуют свою волю, оптом и в розницу покупают и своих, и зарубежных государственных и политических деятелей. Это они в период американской агрессии во Вьетнаме выдвинули чудовищный лозунг: «Не троньте войну, которая вас кормит!» В свое время Владимир Ильич Ленин писал, что на каждомжитом ими долларе — ком грязи и следы крови!

Среди могущественных концернов США одни из наиболее влиятельных — корпорации, специализирующиеся на производстве авиационной техники и вооружения, такие гиганты как «Боинг компани», «Нортроп корпорейшн», «Локхид эйркрафт», «Макдоннел-Дуглас», «Дженерал дайнемикс», «Грумман эйркрафт», «Белл геликоптер». Их заводы расположены в десятках штатов. Их представители активно действуют во многих зонах земного шара. Их подлинные доходы тщательно скрываются. Они тесно связаны с конгрессом и Пентагоном, имеют свою агентуру в «коридорах власти». Недаром небезызвестного сенатора Г. Джексона открыто называют «сенатором от «Боинга».

Деятельность авиационных корпораций наглядно показывает, как оружейный бизнес сращивается с государственным аппаратом главной империалистической державы. Военные концерны всеми правдами и неправдами поддерживают агрессивные стратегические планы администрации, а она в свою очередь всячески обеспечивает корпорациям высочайшие прибыли. Именно такими совместными усилиями в федеральный бюджет на 1980 год включены расходы на создание мобильной ракеты «МХ», проектирование нового типа стратегического бомбардировщика, призванного сменить «В-52», на разрывание производства крылатых ракет, запускаемых в воздухе. И не только внутри страны, но и на международной арене правительство и монополии США выступают единым фронтом.

На последней сессии совета НАТО представители США добились от своих партнеров согласия на создание авиационной системы раннего обнаружения и контроля (АВАКС), общей стоимостью около двух миллиардов долларов. В сущности это система воздушного шпионажа, включающая 18 самолетов, которые круглые сутки с помощью электронной аппаратуры будут «просматривать» территорию социалистических государств на глубину до 400 км от их границ. Вскоре после окончания сессии НАТО газета «Уолл-стрит джорнэл» сообщила, что один из крупнейших поставщиков Пентагона — компания «Нортроп» получила очередной многомиллионный заказ на производство навигационного оборудования для этих 18 самолетов.

Примеров совпадения внешнеполитических акций Вашингтона с финансовыми интересами военно-промышленных корпораций можно привести множество. Особенно наглядно подобное взаимодействие разоблачила антиимпериалистическая революция в Иране.

В одном из своих выступлений аятолла Хомейни сказал: «Нашу нефть, доходы от которой должны были бы служить интересам народа, забирали у Ирана в обмен на американское оружие и американские базы, то есть в интересах США. Американцы превратили Иран в базу на случай войны с СССР».

Осуществляя свои военно-политические планы, США рассматривали Иран как важный опорный пункт империализма на Ближнем Востоке, а американские монополии получали баснословные прибыли от поставок оружия в эту страну.

И здесь особую активность проявляли авиационные корпорации. «Дженерал дайнемикс» заключила контракт на поставку самолетов стоимостью 3,4 миллиарда долларов. «Белл геликоптер» подрядилась продать военные вертолеты на 575 миллионов долларов. 2,8 миллиарда долларов отхватила компания «Нортроп» за истребители «F-5». Подвизались в Иране со своей продукцией «Боинг», «Макдоннел-Дуглас», «Грумман».

Изгнанные ныне из Ирана торговцы смертью ищут новые рынки на Ближнем Востоке. Уже навязана крупная партия истребителей «F-15» Саудовской Аравии. Используя обостренные обстановки на Аравийском полуострове, США перебросили в Северный Йемен на сотни миллионов долларов оружие, в том числе самолеты «F-5». Обращает на себя внимание тот факт, что коммивояжером военных концернов выступал не кто иной как глава Пентагона Г. Браун. «Министр обороны» — писала газета «Нью-Йорк пост», — проехал по Ближнему Востоку, раздавая направо и налево обещания поставок истребителей «F-5», танков «M-60», транспортных самолетов «С-130» и других современных американских вооружений.

Многое сулит военным корпорациям позорная сделка Египта с Израилем, заключенная при участии США. Вашингтон рассчитывает под прикрытием сепаратного мира создать проамериканский блок, основой которого станет ось Каир—Тель-Авив. Израилю и Египту обещаны миллиардные поставки оружия. По сообщению американской газеты «Дейли ньюс», Египет запросил, в частности, 300 сверхзвуковых истребителей.

К каким только нечестоплотным средствам ни прибегают короли военного бизнеса для получения выгодных заказов. Достаточно вспомнить нашумевшую историю с авиакорпорацией «Локхид». Эта компания, скромно начинавшая в тридцатые годы с производства спортивных самолетов, ныне превратилась в одного из «китов» авиационной промышленности США. Ее самолеты и другая военная техника закупается десятками стран. Но «прославилась» она крупными взятками высокопоставленным государственным и военным деятелям Италии и Японии, от которых зависело заключение выгодных сделок.

Незаконные махинации — повседневная практика военных монополий. В последнее время поступили сообщения из Пакистана о случаях подкупа официальных лиц американской корпорацией «Макдоннел-Дуглас», добивающейся получения выгодных заказов на продажу своих самолетов. Шумный скандал разразился в Австралии в связи с разоблачением подкупа ведущих чиновников авиаконпании «АУА» другим заокеанским концерном.

Иной раз между авиационными корпорациями США разыгрываются подлинные побоища за подписание крупных контрактов. Еще свежа в памяти борьба за «сделку века» — обновление истребительного парка агрессивного блока НАТО. А недавно в Японии завершилась еще одна такая схватка. Со второй половины семидесятых годов, когда встал вопрос о перевооружении японской истребительной авиации, компания «Дженерал дайнемикс» настойчиво проталкивала свой самолет «F-16». Ходатаем по делам этой монополии выступал во время своего визита в Японию такой высокопоставленный представитель американской администрации, как Дж. Шлеинджер. Однако, несмотря на столь солидный нажим, японское правительство решило купить другой самолет — «F-15» производства концерна «Макдоннел-Дуглас».

Почему же выбор пал на самый дорогой из современных типов истребителей? Об этом лучше всего могли бы рассказать заместитель управляющего дальневосточным отделением фирмы «Макдоннел-Дуглас» Грэхем и президент ее токийского филиала Богарт. Только они точно знают, кому и сколько раздали долларовых подачек за оформление этой сделки (сам факт дачи взятки установлен специальной американской комиссией, якобы, в порядке «охраны интересов акционеров»). Небезынтересно узнать, кто такие Грэхем и Богарт. Первый ранее занимал пост командующего военно-воздушными силами США в Японии, а второй несколько лет был там советником американского посольства. Вот так с помощью нужных связей и крупных взятки корпорация «Макдоннел-Дуглас» отовзвала заказ на сто истребителей, которые поступят на вооружение японских ВВС.

Несмотря на заявления Белого дома, что ограничение продажи оружия за границу является «важной целью правительства и конгресса», торговля средствами уничтожения из года в год растет. По данным главного счетного управления США стоимость поставок американского оружия в другие страны в 1978 году достигла 15 миллиардов долларов по сравнению с 11,4 миллиарда в 1977 году и продолжает расти.

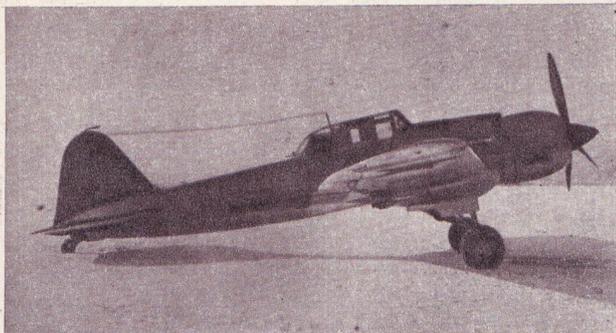
Пользуясь поддержкой правительства, военные концерны прибегают все к новым формам рекламы своей продукции. Как сообщала западная печать, во второй половине февраля в Роузмонте, близ Чикаго, проводилась ярмарка вооружений. В ней приняли участие 48 крупных корпораций, в том числе «Боинг компани» и «Нортроп корпорейшн». Характерно, что среди приглашенных на открытие этого торжища смерти почетное место занимали представители реакционных, диктаторских, расистских режимов — Никарагуа, ЮАР, Родезии, Южной Кореи, Чили. Именно им особенно охотно продают свое оружие американские монополии. Именно против свободных народов направляются орудия смерти с клеймом «Сделано в США». Нередко монополии непосредственно финансируют реакционные перевороты.

Особую опасность представляет попытка западных держав разыграть «китайскую карту». В эту «игру» стремятся активно включиться и военные концерны США. Им не дает покоя, что англичане договорились о поставках Китаю боевых самолетов «Харриер». И здесь вперед снова вырвалась все та же «Локхид», заключившая соглашение о поставке в Китай военно-транспортных самолетов «С-130».

Прогрессивное человечество хорошо понимает, что главной задачей нашего времени является прекращение гонки вооружений. Народы требуют остановить разработку и создание все более разрушительных и изуверских видов оружия, обуздать фабрикантов орудий смерти, ревнителей «холодной войны». Только таким путем может быть достигнут прочный мир на Земле.

З. ДАВЫДОВ

## ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



**ИЛ-2 М-82 (ИЛ-4)**

Вскоре после государственных испытаний одноместного штурмовика Ил-2 с мотором жидкостного охлаждения АМ-38, коллектив ОКБ, возглавляемый С. В. Ильюшиным, создал вариант штурмовика с двигателем воздушного охлаждения М-82 взлетной мощностью 1615 л. с. Опытный самолет, получивший временное обозначение Ил-4, отличался от основного варианта не только двигателем. В его передней броне части фюзеляжа помимо пилотской была оборудована кабина для воздушного стрелка со шворневой установкой крупнокалиберного (12,7-мм) пулемета БТ.

Соответственно новой компоновке изменили фонарь кабины пилота, за спиной летчика поставили дополнительную бронепереборку. Бомбовая нагрузка практически осталась такой же, как у серийного Ил-2 с мотором АМ-38, — нормальная — 400 кг, максимальная — 600 кг. Под крылом могли быть подвешены 8 реактивных снарядов РС-132.

В сентябре 1941 года начались заводские испытания Ил-4. При взлетном весе 5635 кг опытный самолет показал максимальную скорость у земли 382 км/ч, на высоте 2,6 тыс. метров — 421 км/ч.

После первых полетов, выполненных летчиком В. Коккинами, конструкторы внесли в Ил-4 небольшие изменения. Была увеличена до 742 л емкость бензобаков, взлетная мощность двигателя доведена до 1700 л. с., а номинальная у земли до 1400 л. с. На государственных испытаниях, которые вел летчик М. Нюхтиков, Ил-4 при взлетном весе 5720 кг (400 кг бомб внутри фюзеляжа и восемь реактивных снарядов РС-82 под крыльями) показал у земли максимальную скорость 365 км/ч, при форсировании двигателя — 399 км/ч. На расчетной высоте 5,5 тыс. м его скорость до-

стигала 406 км/ч. Длина разбега 488 м, длина пробега 515 м. Посадочная скорость 147 км/ч. Дальность полета на скорости, равной 0,9 максимальной, — 647 км, на экономичном режиме — 836 км.

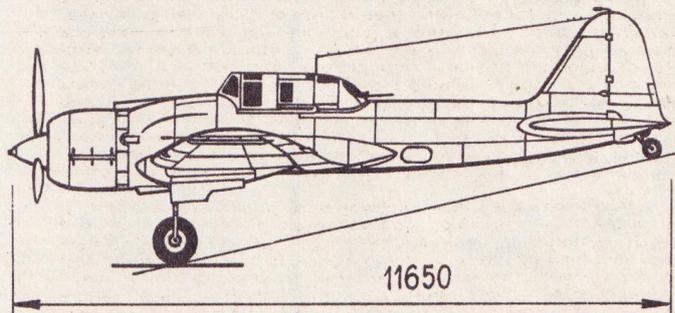
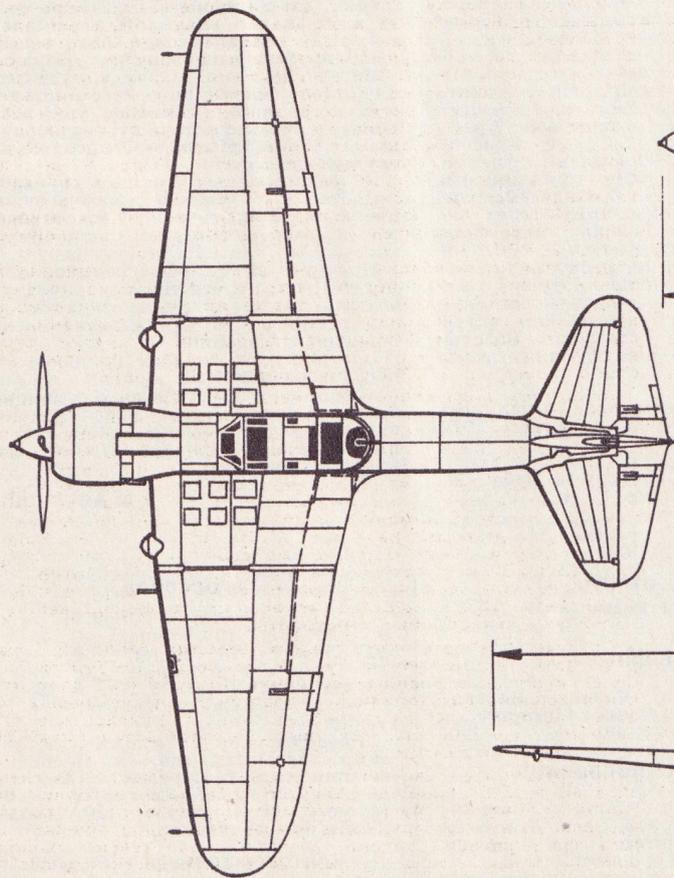
Государственные испытания самолета закончились в апреле 1942 г. В целом он их выдержал и был рекомендован для серийного производства.

Самолетостроители, выпустив несколько штурмовиков Ил-2 М-82\*, вскоре прекратили их производство, так как в том же 1942 году двигатели воздушного охлаждения М-82 (АШ-82) потребовались для принятых к массовому производству истребителей Ла-5 и бомбардировщиков Ту-2. Кроме того авиационная промышленность к этому времени уже наладила массовый выпуск обладавших высокими боевыми качествами одноместных и двухместных Ил-2 с двигателями водяного охлаждения. Таким образом потребности фронта в «летающих танках» удовлетворялись практически полностью.

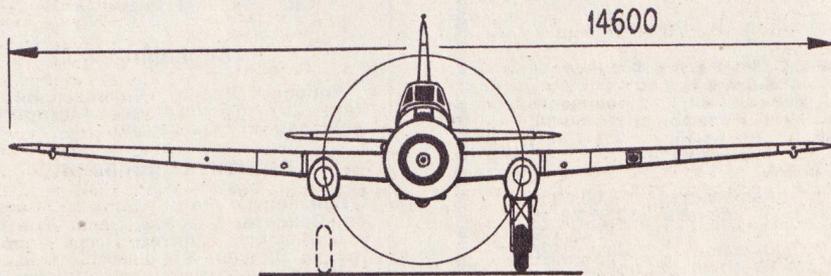
Опыт, полученный при разработке Ил-2 М-82, конструкторы использовали при разработке двухместных штурмовиков Ил-2 под жидкостный двигатель АМ-38 и проектировании опытного штурмовика под новый мощный звездообразный двигатель М-71.

\* Обозначение «Ил-4» было снято, так как оно перешло к серийно строящемуся варианту бомбардировщика ДБ-3Ф.

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



**Ил-2 М-82**



Могучие крылья Отчизны . . .	1
Шаги Спартакиады . . . . .	2
Воздушный страж Родины . . .	3
Аэрофлот-79 . . . . .	5
<b>А. Колядин.</b> Доходить до каж- дого человека . . . . .	6
<b>И. Борисов.</b> На полетах — ор- ганизованность, бдительность	8
<b>В. Соловьев.</b> На твердой основе	9
<b>В. Колбинова.</b> Секретарь рай- кома . . . . .	10
Летчик-снайпер . . . . .	11
<b>Б. Шунанов.</b> Идет урок муже- ства . . . . .	12
Учитесь властвовать собой . .	14
<b>Л. Новикова.</b> Наш клуб, родной	16
<b>Н. Лазарев.</b> «Протоны» продол- жают вахту . . . . .	16
<b>М. Новиков.</b> Опережавший вре- мя . . . . .	18
<b>А. Олейник.</b> По закону военно- го товарищества . . . . .	20
<b>А. Коваль.</b> Четыре рекорда за один день . . . . .	22
<b>А. Турбанов, В. Тврьян.</b> Сред- нее звено — важнейшее . . . .	23
Полеты и физическая закалка летчика . . . . .	25
<b>В. Малиновский.</b> Учись при- земляться . . . . .	26
<b>В. Шахмистов.</b> Главное — без- опасность! . . . . .	26
<b>В. Жариков.</b> Побеждать стало сложнее . . . . .	27
Успех нашей команды . . . . .	29
<b>А. Якименко.</b> Бой над Халхин- Голом . . . . .	30
<b>З. Давыдов.</b> «Боинг», «Локхид» и другие . . . . .	32
Опытные самолеты периода второй мировой войны . . . .	33
<b>В. Асташенков.</b> Крылатой гвар- дии бойцы . . . . .	34
<b>М. Лебединский.</b> Под знамени- ми дружбы . . . . .	35

Художественный редактор  
Л. Шаропова.

Корректор М. Ромашова.

### АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.06.79 г.  
Подписано в печать 12.07.79 г.  
60×90% 5 п. л. Г-21379  
Тираж 60 000 экз. Зак. 2596  
Цена номера 30 коп.  
Издательство ДОСААФ СССР  
3-я типография Воениздата



У книжной полки

## КРЫЛАТОЙ ГВАРДИИ БОЙЦЫ

...НА ВЫСОТЕ 8 000 метров они обнару-  
жили вражеский разведчик Хе-111. Ни-  
колай решил во что бы то ни стало до-  
гнать и сбить его... Погоня продолжалась  
и над территорией, занятой врагом. Вот  
они уже в 30 км за линией фронта. И в  
этот момент Зенькович настиг фашиста  
и из всех пушек произвел по нему длин-  
ную очередь. Гитлеровский стервятник,  
охваченный пламенем, опрокинулся на  
землю. Ведомый Дмитриевский тоже ус-  
пешно выпустил несколько очередей по  
«хейнкелю»...

Так в октябре 1943 года открыли бое-  
вой счет летчики эскадрильи «Монголь-  
ский арат», построенной на добровольные  
пожертвования трудящихся МНР. Об исто-  
рии создания и боевом пути эскад-  
рильи, о дружбе и братской помощи,  
оказанной монгольским народом Стране  
Советов в тяжелые дни войны, рассказы-  
вают А. Семенов и Б. Дашцэрэн в книге  
«Эскадрилья «Монгольский арат»<sup>1</sup>.

Когда монгольский народ узнал о веро-  
ломном нападении гитлеровской Герма-  
нии на Советский Союз, по всей респуб-  
лике прокатилась волна митингов и соб-  
раний. Бойцы, командиры и политработ-  
ники Народной Армии просили отправить  
их на фронт, чтобы вместе с советскими  
воинами сражаться с фашистами. Араты  
начали сбор средств в фонд Красной  
Армии. В январе 1942 года на средства,  
собранные монгольскими труженниками,  
была создана танковая бригада «Револю-  
ционная Монголия», а в 1943 году по-  
строены самолеты Ла-5 для авиаэскад-  
рильи «Монгольский арат». 25 сентября  
1943 года новенькие истребители прямо  
на фронтном аэродроме в торжествен-  
ной обстановке были переданы летчикам  
2-й эскадрильи 2-го гвардейского истре-  
бительного авиационного полка. Воздуш-  
ные бойцы, принявшие именные само-

<sup>1</sup> А. Семенов, Б. Дашцэрэн. Эскадрилья  
«Монгольский арат». М., Воениздат, 1978.  
160 стр. 40 к.

<sup>2</sup> А. Сулянов. Прописан в небе. М.,  
Воениздат, 1978. 72 стр. 15 к.

### ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 7)

### ГОЛОВОЛОМКА

Корона. Насос. Солнце. Церера.  
Рак. Кит. Треугольник (читается в  
зеркальном отражении).

### ПРОЧИТЕ ПОСЛОВИЦУ

Близнецы. Рак. Сатурн. Скорпи-  
он. Паллада. Водолей. Дева. Лев. Неп-  
тун. Козерог. Юпитер. Весы. Стрелец.  
Земля. Плутон. Марс. Меркурий.  
Цифра указывает порядковую бук-  
ву слова. Читаем: «Наука дает крылья  
уму».

### КРОССВОРД

По горизонтали: 4. Раков. 6. Огонь.  
9. Плоткин. 10. Ручка. 11. Мотор.  
12. Лимит. 13. Берет. 14. Редан.  
15. Катапультирование. 20. Полет.  
23. Марс. 24. Ионы. 25. Аргон. 26. Ми-  
коян. 27. Комета. 28. Стартер. 29. Ру-  
тений.

По вертикали: 1. Галактика. 2. Аль-  
таир. 3. Андромеда. 5. Волейбол.  
6. Ориентир. 7. Стрелок. 8. Горение.  
18. Анемометр. 17. Плоскость. 18. Ва-  
риометр. 19. Испытание. 20. Планер.  
21. Лагерь. 22. Танкер.

### КОНСТРУКТОРЫ ВЕРТОЛЕТОВ

Миль. Камов.

НАЙДИТЕ СЛОВО Дельтапланеризм



Цветы участникам.

Воздушные бойцы братья Олег и Владимир Дорошенко и Х. Голле и А. Шиндлер из Германской Демократической Республики.

Пилотажики А. Колесников, И. Чани (Чехословакия) и Г. Маринов (Болгария).



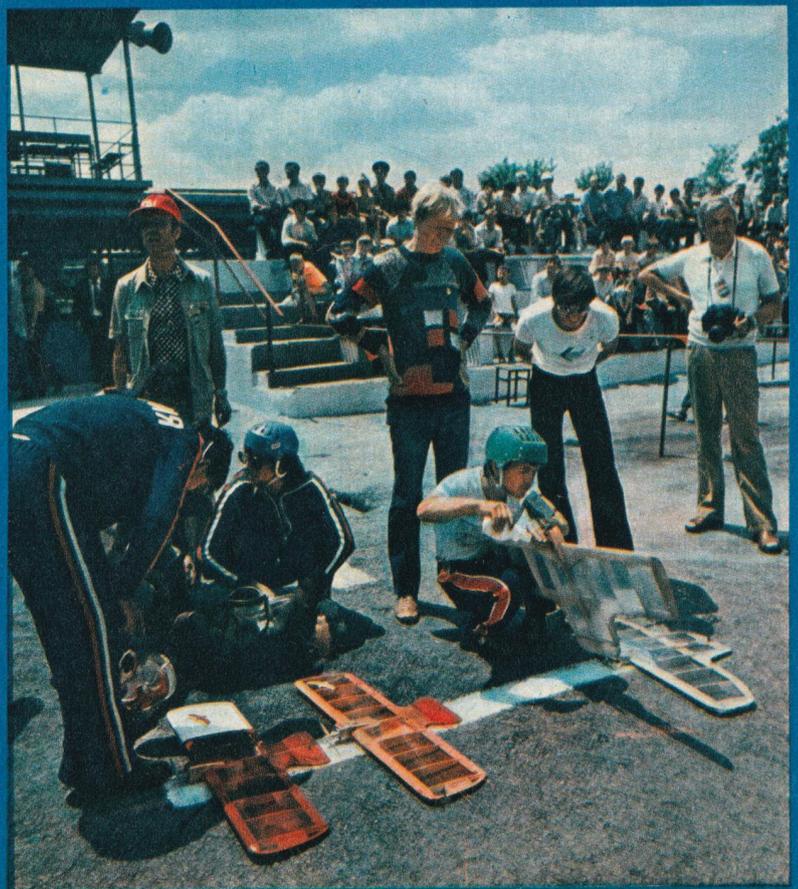
# ПОД ЗНАМЕНАМИ ДРУЖБЫ

## СИМФЕРОПОЛЬ:

### МЕЖДУНАРОДНАЯ ВСТРЕЧА АВИАМОДЕЛИСТОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

«ДРУЖБА И БРАТСТВО». Под таким девизом прошла в Симферополе очередная встреча авиамоделлистов оборонных обществ социалистических стран. Эти турниры, став традиционными, укрепляют связи друзей и спортивных соперников, помогают им обменяться опытом, сообща определять пути дальнейшего совершенствования мастерства.

Работники Крымского обкома ДОСААФ и авиаспортклуба, усилия которых направлял председатель областного комитета И. Тюханов, с помощью Центрального авиамоделлистского клуба сделали немало, чтобы международная встреча авиамоделлистов прошла на высоком организационном и спортивном уровне. С целью пропаганды спорта состоялся авиационный праздник: в небе свое мастерство демонстрировали летчики, парашютисты и авиамоделлисты Симферопольского, Сева-



На кордроме.

Польских спортсменов Е. Островского и Л. Подгурского заинтересовала модель-копия Ан-26 В. Крамаренко.

Скоростники Ю. Роджерс, А. Рахвал (Польша), Х. Китипов (Болгария) и В. Масленкин.





Призеры турнира гонщики Л. Колев и П. Петров (Болгария); В. Ефремов и С. Кузнецов; И. Балог и В. Дорант (Венгрия).

Стопольского и Киевского авиаклубов ДОСААФ. К международным стартам была завершена реконструкция кордодрома, ныне являющегося одним из лучших авиамодельно-спортивных комплексов в нашем оборонном Обществе.

Гостеприимство хозяев гости ощущали на каждом шагу. Тепло и сердечно их принимали на симферопольских предприятиях, где они знакомились с передовыми пилотажными образцами выпускаемой продукции, посетили город-курорт Ялту и другие места солнечного Крыма.

Зарубежные друзья живо интересовались делами Крымской областной оборонной организации, встретились с ее руководителями, осмотрели областной Дом военно-технической учебы. Состоялся вечер дружбы, вылившийся в яркую демонстрацию сплоченности, нерушимого единства социалистических стран.

Дружба спортсменов крепнула! Этой мыслью были пронизаны все выступления на вечер.

От имени ЦК ДОСААФ СССР участников международных соревнований горячо поздравил заместитель председателя ЦК, Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР, генерал-полковник авиации С. Харламов.

Стало доброй традицией после окончания международных турниров всем собираться вместе, поговорить о своих спортивных делах, вспомнить былое. И в Симферополе была соблюдена эта традиция: к спортсменам приехали руководители областных и городских организаций, инструкторы кружков, активисты ДОСААФ. Всем участникам соревнований вручили сувениры, альбомы с видами Крыма, значки, медали.

Международная встреча помогла укрепить интернациональную дружбу спортсменов оборонных обществ социалистических стран.

☆☆☆

В течение трех дней не ослабевало внимание к турниру. Многолюдно было на кордодроме, среди зрителей — авиамоделисты из Крымской и других областей

Украины, а также из Молдавии, Узбекистана, Москвы, Ленинграда, представителей предприятий Министерства авиационной промышленности.

В Симферополе нашими соперниками были кордовики Болгарии, ГДР, Венгрии, Польши, Румынии и Чехословакии. Мы выставили две команды — сборную страны, а также команду Украины. Вне конкурса выступали авиамоделисты Москвы. По каждому классу стартовал один спортсмен, что значительно обострило поединки.

Спортивный стяг нашей Родины защищали: скоростник В. Масленкин, гонщики В. Ефремов и С. Кузнецов (все — Москва), пилотажник А. Колесников (Рига), строитель копий В. Крамаренко (Киев) и воздушные бойцы свердловчане братья Олег и Владимир Дорошенко. Для наших авиамоделистов симферопольская встреча явилась смотром их боеготовности перед финалами VII летней Спартакиады народов СССР по военно-техническим видам спорта.

Послужные списки команд-участниц международных соревнований, как известно, различны. Например, на счету польских, чехословацких, венгерских спортсменов победы на крупных турнирах по кордовым моделям. Они стремятся достичь новых высот. И с такой решимостью вышли на старт. Румынские друзья пока лишь мечтают о высоких рубежах, но в Симферополе не скрывали своего намерения попытаться войти в призную тройку.

Сборная Советского Союза (старший тренер Ю. Сироткин) завоевала командное первенство и возглавила зачетные таблицы по всем пяти классам. Назовем победителей. Это скоростник Масленкин, пилотажник Колесников, гонщики Ефремов — Кузнецов, строитель копий Крамаренко и воздушные бойцы братья Дорошенко. Наша дружина отличалась боевитостью, сплоченностью, товарищеской взаимопомощью, волей и победой.

Уверенно выступали команды Украины и Болгарии, показав возрастную спортивную выучку на всех стартах.

Как же проходила спортивная борьба? Она отражена в публикуемых ниже таблицах и, думается, нет необходимости повторяться. Сейчас важнее заглянуть в «творческую лабораторию» спортсменов и проследить, каким путем они добиваются успешного выступления.

Начнем с поединков воздушных бойцов. Напомним: в воздушном бою участвуют два экипажа (экипаж — это пилот и механик, который заводит двигатель и выпускает модель в воздух). Для выступления им даются две минуты подготовительного времени и на последние приготовления еще минуту, в течение которой разрешается заводить двигатель. Пилоты находятся в кругу радиусом три метра, за каждый выход из этого круга во время пилотирования — штраф. Если модель на земле, а не в полете — опять штрафные очки. Жесткие правила таковы, что вынуждают спортсмена постоянно «находиться в воздухе».

Что требуется от пилота во время боя? Обрубить, лучше отдельными кусками, три сантиметра, ниткой соединенную с моделью соперника. За каждый отсеченный кусок — 100 очков, секунда полета тоже очко.

Бой скоротечен — всего четыре минуты. А победу одерживаешь в какое-то мгновение. Олег Дорошенко (механик Владимир Дорошенко) насадил на противника со всех сторон, пытаясь атаковать с разных направлений, появляясь со своей моделью то спереди, то сзади. Один за другим следуют вертикальные и горизонтальные маневры.

Вот Олег Дорошенко «описывает» петлю и из нее «ловит на прицел» модель соперника. Рискованное сближение. Еще секунды... Атака! Она была настолько дерзкой, что противник не сумел оказать какого-либо сопротивления. Дорошенко ведет борьбу на переднем рубеже, не прячась в тылах, быстрыми, а главное, точными ударами, завершающимися отрубом ленты. Выиграв предварительные и финальные поединки, братья Дорошенко завоевали первенство.

Успех свердловчан, особенно в финальном году Спартакиады, радует. Комсомольцы братья Дорошенко преуспевают и в спорте и на производстве. Владимир — шлифовщик на одном из свердловских заводов, ударник коммунистического труда; Олег — передовой инструктор области, руководитель кружка Дома пионеров Свердловской железной дороги, привлекший и занятиям авиамоделизмом много школьников.

Растет мастерство бойцов из ГДР, Чехословакии, Болгарии. У чехословацких и болгарских соперников на вооружении



легкие модели, что делает их более маневренными, с длинными крыльями и мощными двигателями.

В Симферополе, к сожалению, было мало ярких поединков, почти не использовался такой тактический прием, как бой в секторе (зоне), требующий от бойца быстрой реакции, мгновенной ориентации в сложившейся обстановке, а главное — высокого мастерства. Атакам порой не хватало точности, не всегда обдуманы маневры, иной раз они просто беспредельны. А ведь основная заповедь истребителя: обнаруживать противника первым, атакуй наверняка, с близкой дистанции. Помните формулу фронтового аса А. И. Покрышина: «Высота, скорость, маневр, огонь!» Это должно стать главным тактическим приемом наших воздушных бойцов.

Побеждает в бою тот, чья модель маневреннее и надежнее в полете, чье мастерство слито воедино с собранностью, решительностью, волей к победе. Этим качествам еще не хватало некоторым нашим бойцам. Тому пример, экипаж О. Матренин — М. Марканов из команды Украины. Он был дисквалифицирован за грубое нарушение стартовых правил: пилот Матренин, «взлетев», забыл при-

годаря конической передаче ось винта находится на одной оси с цилиндром. Получается цилиндрический, компактный двигатель, который не выходит за габариты мотоголоды.

На модели, как у настоящего Ан-26, гидравлическая система амортизации, значительно облегчающая посадку (нагрузка на нее максимально допустимая — 150 г/дм<sup>2</sup>, а вес модели 6,1 кг). Выдержана точная копия освещения кабины, приборной доски и аэронавигационных огней. На малом газу особенно конические шестерни издают звук (свист), напоминающий работу турбовинтового двигателя транспортного Ан-26.

Киевский мастер всегда находится в постоянном творческом поиске. Четыре года напряженного труда ушло на создание копии Ан-26, но он считает, что ее можно и нужно совершенствовать. А трудящийся ему не занимать. Былая слава не кружит голову. Еще памятна победа киевлянина на чемпионате мира в США и на других важных турнирах. Не довольствоваться достигнутым, а идти вперед и вперед, усиливая нагрузки, — таков девиз нашего ведущего спортсмена коммуниста Крамаренко.



Проверка баков.

Киевлянин, конечно, был сильнее своих соперников, но и их выучка растет. Выделялись добротные копии Ан-8 А. Бабичева (Украина), Ту-2 Л. Подгурского (Польша).

На стартах скоростных, гоночных и пилотажных моделей без особых перемен. Почти те же участники и модели, и те же победители, что на прошлогодних международных соревнованиях.

Скоростник Масленкин в первых двух турах (см. таблицу) не сумел показать скоростей, достигнутых им на тренировках в Севастополе. Дело в том, что в Симферополе была иная плотность воздуха и давление. Потребовалось «вводить» другой полетный режим двигателя, чтобы выжать из него максимальную мощность. Масленкин повторил свой прошлогодний результат — 253,52 км/ч, а на тренировках его модель развивала большую скорость (показатель чемпиона мира — 255 км/ч).

Выступления скоростников еще раз показали, что в арсенале каждой команды, спортсмена могут быть различные тактические приемы, а применять надо тот, который эффективнее в условиях данных соревнований и конкретной метеоситуации. Кто забывал это — терпел неудачу.

У гоночников победу обеспечивали тренированность, хорошая подготовка техники, слаженные действия экипажа — пилота и механика. В нашем экипаже, завоевавшем первенство, механик Кузнецов — дебютант. И тем более приятна его удача. Прогрессируют в своем мастерстве венгерские и болгарские скоростники и гоночники, становясь все более грозными. Огорчает выступление экс-чемпионов мира мастеров международного класса В. Сураева и В. Баркова (Украина), ранее отличившихся стабильностью результатов. В прошлом году они были третьими, ныне уже четвертые. Харьковчане снизили требовательность к себе, а отсюда и мастерство. Но высокие титулы, как известно, побед не приносят и не гарантируют, их надо добывать.

Труд настойчивый, упорный, усиленные нагрузки — залог успеха. Чемпион страны и победитель международных соревнований рижский пилотажник Колесников постоянно и в любую погоду тренируется. «100 таких полетов модели предшествовали симферопольскому турниру», — говорил мне Колесников.

Международная встреча явилась своеобразной репетицией перед чемпионатом мира 1980 года. Тем более важно проанализировать ее плюсы и минусы.

Итоги выступлений наших сборных еще раз наталкивают на мысль, что прежде всего следует совершенствовать спортивно-тренировочную работу. Наши первые команды нуждаются в пополнении, в подготовленных резервах, способных перспективных спортсменах. Но, конечно, не метрика о рождении должна служить пропуском в основной состав, а только высокое мастерство. Целесообразно установить контрольные задания кандидатам в сборные, чтобы повысить их личную ответственность за выступления на крупных турнирах. Бывает, что вчерашняя удача настолько вскружит голову, что порой спортсмен переоценивает свои силы и возможности и не всегда готов к борьбе с опытными авиамоделистами.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ,  
спец. корр. «Крыльев Родины»

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Симферополь

### ИТОГИ РОЗЫГРЫША ЛИЧНО-КОМАНДНОГО ПЕРВЕНСТВА

**СКОРОСТНЫЕ МОДЕЛИ** (в зачет лучший результат): Масленкин (СССР) — 240,0 км/ч; 243,24; 253,52. Китипов (Болгария) — 232,25; 236,84; 244,89. Сегеди (Венгрия) — 0; 229,22; 240,0. Рахвал (Польша) — 232,25; 227,84; 232,25. Байдалинов (Украина) — 230,76; 219,0; 227,84. Обровский (Чехословакия) — 222,22; 225,0; 0. Гирод (ГДР) — 210,52; 215,56; 0. Чома (Румыния) — 0, 0, 0. Вне конкурса: Роджерс (Москва) — 244,89; 240,0; 250,0. Петянин (Москва) — 209,3; 236,8; 0.

**МОДЕЛИ ВОЗДУШНОГО БОЯ:** Дорошенко — Дорошенко (СССР), Голле — Шиндлер (ГДР), Стейнер — Крижка (Чехословакия).

**ПИЛОТАЖНЫЕ МОДЕЛИ** (в зачет — два лучших результата из трех): Колесников (СССР) — 1987 очков, Листопад (Украина) — 1951, Чани (Чехословакия) — 1877, Маринов (Болгария) — 1590, Велаи (Венгрия) — 1525, Завада (Польша) — 1511, Лахманн (ГДР) — 1472, Чома (Румыния) — 967. Вне конкурса: Крижка (Чехословакия) — 1790, Швейновский (Москва) — 1783.

**ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ:** Ефремов — Кузнецов (СССР) — 3'59,5"; 3'57,3"; 7'44,7". Колев — Петров (Болгария) — 0; 4'01"; 8'26,5". Балог — Дорант (Венгрия) — 3'49,5"; 4'02,2"; 7'49,5". Барнов — Сураев (Украина) — 4'22,7"; 4'33,2". Фаук — Краузе (ГДР) — 4'51,5"; 4'41,5". Башек — Ватер (Чехословакия) — 4'43,5"; 4'47,5". Земляк — Оканевский (Польша) — 4'53,2"; 0. Нагь — Нагь (Румыния) — 6'48,6"; 0.

**МОДЕЛИ-КОПИИ** (в зачет — стендовая оценка плюс лучший результат из трех, включая надбавку за сложность): Крамаренко (СССР) — 1271,4 очка, Бабичев (Украина) — 1223,8, Подгурский (Польша) — 1179,2, Райхарт (Чехословакия) — 975,6, Метцнер (ГДР) — 849,3, Вику (Румыния) — 848,6, Павлов (Болгария) — 749,8. Вне конкурса: Мальцев (Москва) — 785,4.

**ОБЩЕКОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ:** СССР — 5 очков, УССР — 18, НРБ — 19, ЧССР — 22, ВНР — 24, ГДР — 26, ПНР — 27, СРР — 37.

★★★

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. ЛАСОВ, А. Ф. МАЛЬКОВ, А. Л. МАМОНОВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, В. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, А. С. ТУРБАНОВ (заместитель главного редактора), Ю. Н. УТКИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА.

# ПАТРИОТЫ

Выполняя решения XXV съезда партии, воины-авиаторы настойчиво совершенствуют свое профессиональное мастерство, повышают воздушную выучку. Офицеры, сержанты и рядовые, коммунисты и комсомольцы, отличники учебно-боевой и политической подготовки, победители в социалистическом соревновании, они выступают инициаторами патриотических начинаний: «Каждому летному дню — отличный итог», «Каждый снаряд, бомбу, ракету — в цель», «Учебно-материальной базе — настоящую заботу». Везде проявляют свой горячий энтузиазм — в работе, учебе, общественной жизни. В этом их суть и призвание.

★★★

Праздничные прыжки с парашютом.

Разведчик погоды.

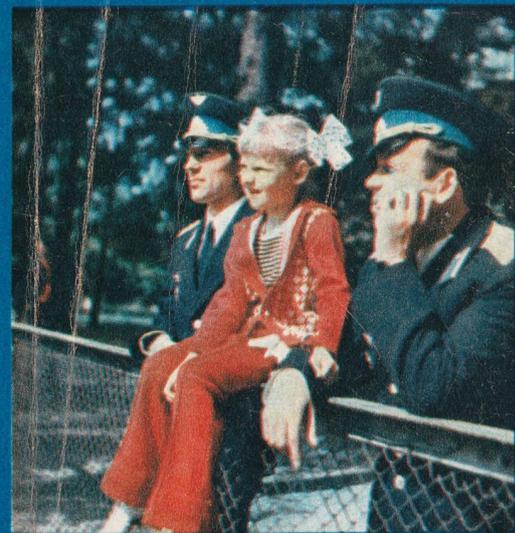
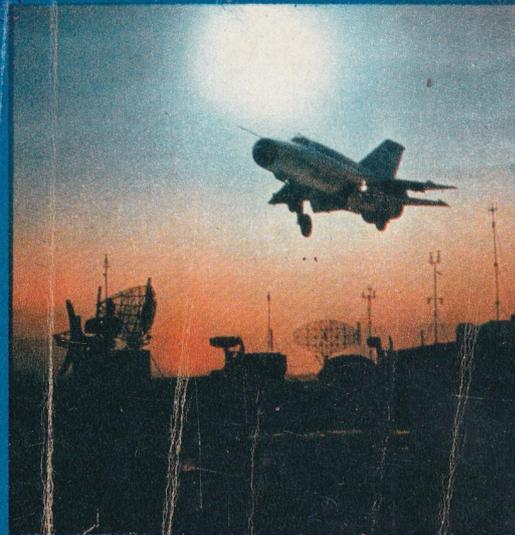
Сфотографироваться у развернутого Знамени части — высокая честь. Слева направо: рядовые Ю. Казанов, К. Хайруллин (у знамени), Р. Нургалеев, А. Кравченко, А. Георгиевский.

Инженер отличной эскадрильи В. Ф. Головин.

Молодежи всегда есть о чем побеседовать с опытным летчиком, генерал-майором авиации А. Ф. Подколниковым.

После праздничного построения.

Фото К. КУЛИЧЕНКО, Д. ПЕТРЯЕВА, А. РЯБКО.



# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс  
70450.

Цена  
30 коп.