

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

1'88

МАССОВЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ
ЖУРНАЛ

ISSN 0130-2701



«РОМБ»

В БОЕВОМ РАЗВОРОТЕ

Ведущий группы
современных
сверхзвуковых
истребителей
нового поколения —
подполковник
Александр Верозуб,
его ведомый капитан
Александр Личхун.

Вторую пару
самолетов в «ромбе»
составили воспитанники ДОСААФ,
мастера
самолетного спорта
майоры
Виктор Соловей
и Алексей Спица.

Снимок сделан А. Джусом
с самолета, пилотируемого
майором Анатолием
Арестовым.

УДОСТОЕНЫ ВЫСОКИХ НАГРАД РОДИНЫ



Петр Кокорев и Анвар Хусанов работают в 3-м Московском городском аэроклубе. А. Хусанов, на счету которого 3200 часов полета, 700 прыжков, прошел в клубе

путь от летчика-инструктора до командира летного отряда, много внимания уделяет вопросам совершенствования учебной работы. При его непосредственном участии за последние три года подготовлено 12 мастеров спорта, сотни спортсменов-разрядников. Начальник парашютной службы аэроклуба П. Кокорев — грамотный специалист и увлеченный спортсмен. Возглавляемая им служба в течение 5 лет занимает призовые места во всесоюзном соревновании среди авиационных организаций ДОСААФ. П. Кокорев и А. Хусанов награждены орденом «Знак Почета».



Мастер спорта Владимир Газетов занимается парашютизмом с 1970 г., был победителем всесоюзных и международных соревнований, неоднократно участвовал в авиационно-спортивных праздниках. В последние годы В. Газетов — старший тренер сборной команды страны по парашютной акро-

батике, передает свои знания и опыт молодым. В прошлом году возглавляемая им группа из 76 спортсменов установила всесоюзный рекорд. Награжден медалью «За трудовое отличие».



Инструктор Новосибирского обкома ДОСААФ, мастер спорта международного класса, Александр Калмыков в 1986 г. завоевал звание чемпиона мира по скоростным моделям, а в 1987-м стал призёром чемпионатов СССР и Европы. Награжден медалью «За трудовое отличие».

С чувством глубокого удовлетворения встретили активисты оборонного Общества Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями СССР спортсменов и тренеров ДОСААФ за высокие спортивные достижения по техническим и военно-прикладным видам спорта. Среди награжденных пятнадцать авиационных спортсменов. На наших снимках — некоторые из них.

Фото В. Тимофеева



Пять раз завоевывал звание чемпиона страны, дважды становился обладателем Кубка СССР, четыре раза — победителем международных соревнований «Дружба и братство» мастер спорта международного класса Анатолий Колосников. Его отличает высокое чувство ответственности, творческий подход к делу. Инструктор по авиамодельному спорту ЦК ДОСААФ Кыргызской ССР А. Колосников много сил отдает военно-патриотическому воспитанию молодежи, активно участвует в показательных выступлениях в городах Кыргызии. Награжден медалью «За трудовую доблесть».

**февраля 1988 года
в Москве
в Большом Кремлевском
Дворце
состоится X съезд
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
Добровольного общества
содействия Армии,
Авиации и Флоту
[ДОСААФ СССР].**

ШАГИ ПЕРЕСТРОЙКИ

● Три года под Воронежем на базе обычного лагеря труда и отдыха для школьников, хозяином которого является Воронежский завод радиодеталей, существует оборонно-спортивный лагерь «Юный десантник». Четыре часа работы на совхозных полях (за нее школьники получают зарплату), а остальное время отдано увлекательным занятиям — знакомству с военными специальностями, спортивным соревнованиям, кроссам, плаванию. Среди молодых руководителей в «Юном десантнике» — Сергей Быковский, награжденный за выполнение интернационального долга в Афганистане орденом Красной Звезды, младший лейтенант запаса Владимир Чемыхин. И Сергей, и Владимир, и их старшие товарищи — С. Романцов и Г. Мильков, военруки 47-й и 6-й средних школ Воронежа, убеждены: военно-патриотические лагеря, подобные «Юному десантнику», необходимы, их можно и нужно организовывать в самых широких масштабах. Комитеты и учебные организации оборонного Общества должны оказывать им активную действенную помощь.

● Активно действует оборонная первичная организация 15-й средней школы г. Орла (председатель комитета ДОСААФ — А. Полонец). Своими силами учащиеся отремонтировали спортивные площадки, реконструировали тир. В школе есть судно- и авиамодельная секция, стрелковая и картинга, музей боевой славы. Комитет ДОСААФ ведет переписку с выпускниками школы — воинами Советской Армии, курсантами военных училищ.

● Военно-патриотическое объединение «Родина» при городском комитете ДОСААФ г. Энгельса Саратовской области включает в себя подростковые клубы «Вудуший офицер», «Эфир», «Юный моряк», «Юный пограничник», которыми руководят на общественных началах офицеры, солдаты и сержанты запаса. Многие из воспитанников этих клубов поступают в военные училища. В этом году организованы еще два клуба — «Юный танкист» и «Юный десантник», последним руководит спортсмен-парашютист мастер спорта Ю. Чулков.

Мастер спорта международного класса Эда Лаан вот уже 15 лет член сборной команды страны, участвовала в чемпионатах Европы и международных соревнованиях, четыре раза была абсолютной чемпионкой СССР по планерному спорту, в 1983 и 1984 гг. — обладателем Кубка им. С. П. Королева. Инструктор по планерному спорту ЦИ ДОСААФ Эстонской ССР, Э. Лаан отлично пилотирует планеры всех классов и самолет «Вильга-35», настойчиво работает над повышением своего спортивного мастерства, вносит заметный вклад в популяризацию и развитие планерного спорта в республике. Награждена медалью «За трудовую доблесть».

«Методическая и специальная подготовка — отличные. Любит летать. Летает смело и уверенно, днем и ночью, в сложных метеослужбах. Освоил самолеты УТИ, МиГ-15, МиГ-17, Л-29, Л-39» — это строки из характеристики командира авиационного звена Вяземского аэроклуба Николая Погребиня. Почти двадцать лет работает он в клубе, активно помогает молодым инструкторам в овладении профессией, увлеченно занимается самолетным спортом. Участник авиационного праздника в Тушине в честь 70-летия Великого Октября. Награжден орденом «Знак Почета».

Имя мастера спорта Анатолия Уланова хорошо известно любителям вертолетного спорта. Неоднократный победитель чемпионатов РСФСР и СССР, участник авиационных праздников, инструктор разработки встречного пилотажа на Ми-2. Работая инструктором-летчиком в Центральном аэроклубе им. В. П. Чкалова, А. Уланов подготовил 8 мастеров спорта. Награжден орденом «Знак Почета».



ДОСААФ по праву называют подготовительным классом Советских Вооруженных Сил. Ныне каждый третий призванник получает основы технических и военных знаний в учебных организациях оборонного Общества. В его школах и клубах проводится обучение по 58 специальностям, имеющим военно-прикладное значение.

Заметный вклад в подготовку юношей к ратной службе вносят аэроклубы и авиаспортклубы. В них не только учат прыгать с парашютом, пилотировать самолет или вертолет, но и настойчиво совершенствуют физическую, морально-психологическую закалку, добиваются, чтобы каждый курсант умел метко стрелять, плавать, бегать кроссовую дистанцию. Активная спортивная работа и недавно введенные в практику соревнования по военному пятиборью повышают готовность будущего воина к преодолению трудностей армейской службы.

Успешно справляются с задачами по подготовке юношей к выполнению воинского долга третий Московский, Вильнюсский, Ленинградский, Свердловский, Магнитогорский, другие аэроклубы страны.

На снимках, которые вы видите на этой странице, отражены будни некоторых учебных организаций ДОСААФ. В Серпуховском и Калининском аэроклубах много внимания уделяют обучению 16-летних. Опытные инструкторы тщательно готовят и проводят каждый учебно-тренировочный полет молодых спортсменов. На верхнем снимке — разбор выполнения полетного задания.



В Тамбовском АСК хорошо проходят занятия по наземной подготовке парашютистов (средний снимок). Приемы, отрабатываемые на них, помогают лучше выполнять обязанности в подразделении ВДВ.

Многие юноши, закончив обучение в аэроклубе, поступают в военные училища, становятся перво-классными летчиками. На нижнем снимке — передовые офицеры одного из истребительных авиационных полков. Два из них — воспитанники ДОСААФ. С аэродромов оборонного Общества они впервые поднялись в небо. В аэроклубе постигали азы военного дела, здесь получили путевку в училище. Службу в ВВС советские авиаторы считают своим священным долгом, воздушные рубежи Родины охраняют бдительно и надежно.



ИЗ КЛУБА — В АРМЕЙСКИЙ СТРОЙ

Фото В. Тимофеева



К ВОПРОСУ О ПЕРЕСТРОЙКЕ РАБОТЫ АВИАСПОРТКЛУБОВ

Подготовка к X съезду ДОСААФ СССР проходит в ответственный, переломный период: повсеместно утверждается сложный процесс перестройки, на ход которой особое влияние оказал июньский (1987 г.) Пленум ЦК партии. Застойные явления прошлых лет в определенной мере коснулись и наших авиационных спортивных организаций. Предстоит провести немалую работу, чтобы исправить положение. Корреспондент журнала обратился с рядом вопросов к первому заместителю начальника Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР Ю. Ф. Новикову, заместителю начальника Управления по политико-воспитательной работе А. В. Савоскину, ответственным работникам Управления П. И. Деркаченко, В. В. Сахарову, В. И. Шевченко.

Корр.: — Какие первоочередные проблемы возникли в авиаспортклубах в процессе начавшейся перестройки?

Ю. Ф. Новиков: — Шаги обновления заметны во многих авиационных организациях. Учимся работать по-новому. Но опыта перестройки еще мало, всюду возникают проблемы, которые так или иначе упираются в главную — слабость материальной базы. Капитальное строительство в авиационных организациях ведется очень медленно. Давно назрела необходимость в создании нового современного самолета первоначального обучения — СПО. Нет стандартной, единой для всех АСК тренажерной аппаратуры. Ждут своего решения кадровые вопросы, обеспечение постоянного состава жильем, пересмотр системы заработной платы. В серьезном улучшении нуждается воспитательная работа. Задач немало. Сейчас нужны конкретные практические дела.

Корр.: — Практика показывает, что высокие результаты достигают только там, где систематически проводится воспитательная работа с людьми.

А. В. Савоскин: — В наше время, в условиях перестройки, политико-воспитательная работа с постоянным составом, с курсантами и спортсменами особенно важна. Во многих авиационных организациях хорошо это понимают, стремятся искоренить формализм, шаблон и красноречие. Вдумчиво строят работу с молодыми авиаторами замполиты А. Д. Дудин (Казанский аэроклуб), А. С. Михайлов (Сумы), В. В. Коробов (Куйбышев), А. Ф. Шебаков (Ростов-на-Дону), Ю. П. Тюфяков (Волгоград), а также руководители Калужского АТУ и Калининского АСК — А. В. Вершунин и В. И. Никитин. Они стараются дойти до каждого воспитанника, знают нужды, запросы и настроения работников клуба. Пропагандируя решения XXVII съезда КПСС, январского и июньского (1987 года) Пленума, нашли новые, демократические формы работы с курсантами. Это — рефераты, диспуты, вечера вопросов и ответов. На встречу с молодежью приглашаются лучшие лекторы

НАВСТРЕЧУ X СЪЕЗДУ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

ВРЕМЯ КОНКРЕТНЫХ ДЕЛ

из областных и республиканских отделений общества «Знание».

Многие наши политработники — сами летчики, и авторитет их среди курсантов особенно высок. Ю. П. Калашин из Саранского аэроклуба и Ю. Д. Быков из Вяземского (недавно он назначен начальником клуба) политико-воспитательную работу всегда умело сочетают с морально-психологической подготовкой молодых авиаторов. Умело применяется здесь система тестов и компьютеры. С курсантами, спортсменами часто встречаются ветераны Великой Отечественной войны, участники боев в Афганистане, летчики боевых частей. Конечно, так обстоит дело далеко не во всех авиационных организациях ДОСААФ, а только в лучших, главным образом в тех, где этому вопросу постоянно уделяют внимание замполит и начальник аэроклуба. Ведь в период перестройки от их инициативы очень многое зависит.

Корр.: — А какие организации здесь можно поставить в пример?

В. В. Сахаров: — Безусловно, Вильнюсский авиаспортклуб. Вновь назначенный его начальник Роландас Паксас за короткое время сумел направить коллектив на укрепление учебной базы, создание нормальных условий для работы, улучшения бытовых и жилищных условий. Введена в строй бетонная ВПП, заменена устаревшая авиатренажная техника. Хороших результатов добились также в Брянском, Тамбовском, Калининском, Калужском, Минском и Свердловском авиаспортклубах. Конечно, многие из перечисленных проблем остаются и для лучших наших клубов пока нерешенными.

Корр.: — Наверное, одна из важнейших проблем — создание самолета для первоначального обучения — СПО?

П. И. Деркаченко: — Да, это так. Чем больше типов самолетов, тем сложнее их комплексное обслуживание. Кроме Ан-2, «Вильги» в аэроклубах имеются Як-50, Як-52, а теперь и Як-55, по отзывам опытных летчиков-спортсменов, неплохой тренировочный самолет. Он обладает высокими летно-техническими характеристиками, прост в эксплуатации. Но ведь это одноместная машина, предназначенная, в основном, для тренировок спортсменов-разрядников. Вопрос же в отношении СПО действительно остается открытым. Як-52 морально устарел, часовая стоимость его эксплуатации слишком высока для массового обучения молодежи. Он трудоемок и неудобен в обслуживании, особенно в зимнее время.

Корр.: — Где же тогда выход из создавшегося положения?

П. И. Деркаченко: — Он есть — выход. Нами дана заявка на двухместный самолет для первоначального обучения. Мы надеемся, что он придет на смену ветерану Як-52. Однако за разработку этой машины ОКБ готово вплотную приступить лишь после того, как в его распоряжение будет предоставлен новый авиационный мотор — малогабаритный, экономичный, с большой удельной мощностью. Решили и такой вопрос: одновременно обратились в ОКБ имени П. О. Сухого с просьбой разработать проект одноместного спортивного самолета, который мог бы стать конкурентом Як-55. В серийное производство пойдет, естественно, лучшая машина. К этой же работе подключено и студенческое КБ МАИ, которому ЦК ДОСААФ даже выделил сумму — 70 000 рублей. Посмотрим, на что способны молодые авиаконструкторы.

Корр.: — Кстати, о молодых творах авиационной техники. Недавно закончил работу слет СЛА-87. Некоторые из его участников пытались создать аппараты для первоначального обучения.

Ю. Ф. Новиков: — Да, кое-кто из самостоятельных конструкторов действительно предпринял такие попытки, и мы им благодарны за это. Однако даже лучшая из самоделок — самолет «Лидер» не полностью отвечает нашим требованиям. Внешне он действительно хорош, компактен, но говорить о его массовом производстве не приходится. Научно обоснованного подхода к его созданию не было. Конечно, необходимо как можно лучше консультировать наших «самодельщиков», помогать им еще в стадии разработок. Другое дело — простейшие планы. Ряд аппаратов, после некоторой технологической и конструктивной коррекции, будем рекомендовать для серийного производства с целью оснащения ими юных планерных школ.

П. И. Деркаченко: — Юрий Федорович, мне кажется для пользы дела надо разграничить сферы влияния: консультации по созданию проекта и постройке аппарата, помощь в приобретении материалов и последующую выдачу технического паспорта должно взять на себя Министерство авиационной промышленности, хранение же самодельных летательных аппаратов и производство полетов, а также выдачу любительских пилотских удостоверений — ДОСААФ.

Ю. Ф. Новиков: — Дело, если его выполнять творчески, а не формаль-

но, само подскажет практические решения. Конечно, сферы влияния следует распределить между ДОСААФ, МАП и комсомолом. Это создаст благоприятные условия для выполнения известного постановления «О мерах по дальнейшему развитию самостоятельного технического творчества». Что же касается «самодельщиков», то мы протягиваем им руку помощи и, как и прежде, возлагаем на них добрые надежды.

Корр.: — ЦК ДОСААФ СССР уделяет большое внимание развитию материальной базы, капитальному строительству в системе АСК. Какие наиболее острые проблемы существуют?

В. И. Шевченко: — Планируется осуществить крупномасштабные мероприятия по совершенствованию обустройства аэродромов многих клубов. Главная надежда — на поставку и монтаж зданий сборного и передвижного типов. На этот счет есть необходимое постановление о ежегодном выделении в наше распоряжение пяти сборно-щитовых казарм, пяти металлических хранилищ и пяти передвижных вагонов-столовых. Помощь эта чрезвычайно своевременна, так как авиация ДОСААФ испытывает крайние трудности. В 1987 году на капитальное строительство объектов представлены лимиты в сумме 10 миллионов рублей, что составляет шестую часть от общего плана ДОСААФ. Но освоена эта сумма всего лишь на четверть! Относительно терпимо строительство ведется в Курском, Новосибирском, Кинешевском клубах, на Московском АРЗ. Почти не реализованы средства в Калужском АТУ, Запорожской, Вязниковской и других учебных авиационных организациях. Этот хронический застой имеет ряд причин: слабый контроль за подрядными организациями, небрежная подготовка проектно-сметной документации, срывы сроков финансирования и поставок стройматериалов. Так, на монтаж металлических хранилищ и щитовых казарм по нормам отводится два-три месяца. А Владимирская и Ростовская учебные организации затрели на их установку 5 и даже 7 лет! Здесь уж прямая вина руководителей этих организаций и комитетов ДОСААФ. «Палочкой-выручалочкой» для нас в этой ситуации является Кропоткинский завод ДОСААФ, который успешно освоил производство домов-вагонов. Вот уж где работают мастера своего дела, интуитивы! В 1985 году они построили всего 12 домов, а в 1986 — 50, в 1987 — 72, в 1988 году будет построено 84 дома.

Корр.: — Известно, что в учебных авиационных организациях ДОСААФ до сих пор очень плохо обстоит дело с обеспечением работников и их семей жильем. Какие это имеет последствия и что будет предпринято в ближайшие годы?

В. И. Шевченко: — В настоящее время число работников учебных авиационных организаций, не имеющих квартир, составляет более 1200 семей, куда входят 240 семей летного состава, 320 — инженеров и техников и 580 — других категорий сотрудников. Каждая четвертая семья снимает жилье у частных лиц. Жилищная проблема — основ-

ная причина хронической нехватки в подразделениях обслуживающего персонала. Такое положение сложилось не сразу, не в один год, и явилось следствием того, что у ДОСААФ нет юридического права осуществлять строительство собственного ведомственного жилья. Это подчас приводит к нежелательным результатам. Взять хотя бы Калужское училище. Ежегодно выпуска специалистов, оно не в состоянии обеспечить техническими кадрами клубы: прибывшие по распределению на место работы молодые авиатехники, не получив через год-два жилья, уходят на предприятия, где им могут предоставить площадь. Сейчас принимаются меры по претворению в жизнь установок партии и правительства по обеспечению каждой семьи отдельной благоустроенной квартирой к 2000 году. ЦК ДОСААФ СССР принял решение увеличить вдвое лимиты капитальных вложений из собственных средств Общества на долевое участие комитетов ДОСААФ в строительстве жилья.

А. С. Попов: — Кстати, хотелось бы сказать о перспективах в улучшении материального благосостояния служащих наших авиационных организаций и совершенствовании системы оплаты труда по принципу: «Больше и качественнее поработал — больше получи». Рассматривается этот вопрос будет и в комплексе с упорядочением штатного расписания АСК. Время это не за горами.

Ю. Ф. Новиков: — Но для этого на деле, а не на словах нужно больше и качественнее работать. Необходимо перестроить и психологию: мы так уже сжились с многочисленными «мелкими» недочетами, что порой не мыслим без них свою жизнь.

Корр.: — Юрий Федорович, в последнее время наши АСК критикуются за ослабление внимания к физическому развитию курсантов-допризывников. А ведь это — будущие военные летчики.

Ю. Ф. Новиков: — К сожалению, это так. На аэродромах и при АСК нет стационарных спортивных городков со снарядами для тренировки вестибулярного аппарата, выносливости, устойчивости к перегрузкам, остроты реакции — всего, что крайне необходимо в работе летчика. Занятия и зачеты по «физе» в АСК должны стоять в одном ряду с важнейшими дисциплинами. Стыдно сказать, но встречаются курсанты, не способные и пару раз подтянуться на перекладине, а кросс в 1 километр считают непреодолимой дистанцией. Не проводятся в АСК психофизиологические занятия, слаб контроль за здоровьем обучаемых. В результате при приеме в авиационные училища многие наши воспитанники не проходят комиссию, их бракут. И двухлетний труд коллектива идет на смарку. Нетрудно представить, какая душевная травма наносится парню, который мечтал стать летчиком и был уже на этом пути. Каждый из нас должен сейчас пересмотреть свои позиции, быть инициативным, принципиальным, целеустремленным, прибавить как можно больше в работе. От этого зависит успех в решении тех больших задач, которые стоят перед авиационными организациями оборонного Общества.

Беседу записал Е. ПОДОЛЬНЫЙ

АЭРОКЛУБ ГОТОВИТСЯ К СЪЕЗДУ

С хорошими показателями идут к X съезду оборонного Общества преподаватели, спортсмены и курсанты 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ. За сорок лет своего существования клуб подготовил сотни мастеров спорта. Здесь получили путевки в небо дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт Светлана Савица и Герой Советского Союза курсант Рязанского высшего воздушно-десантного командного училища Игорь Чумров. Двадцать мировых и всесоюзных рекордов установлено питомцами аэроклуба.

Летно-прыжковая подготовка, учебная дисциплина, военно-патриотическое воспитание поставлены здесь на прочную основу. Достаточно сказать, что в прошлом учебном году шестеро из членов клуба стали мастерами спорта, четверо выполнили норму кандидатов в мастера, двадцать четыре — первого разряда. За отличную подготовку специалистов аэроклуб награжден переходящим Красным знаменем воздушно-десантных войск. В этом немалая заслуга преподавателей, инструкторов, летчиков: А. Хусина, П. Кокорева, В. Гузюкина, Ю. Шарипова, Н. Мисюрова, А. Парфенова, Я. Миронова и других. Большую работу со спортсменами и курсантами проводят на общественных началах военнослужащий Прищепа. Он с честью выполнил свой интернациональный долг в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане. Свой опыт и знания он передает начинающим парашютистам.

К X съезду ДОСААФ коллектив клуба принял повышенные социалистические обязательства, обновляется наглядная агитация в ленинских комнатах, общественных спортсменом и курсантом, проводятся встречи с интересными людьми, воспитанниками ДОСААФ. Останется в памяти каждого члена клуба рассказ военного летчика, участника гражданской и Великой Отечественной войн, полковника запаса Долгополова о своей боевой молодости. Такие встречи и беседы с ветеранами, героями наших дней, спортсменами традиционны.

117 школ и аэроклубов ДОСААФ признаны победителями Всесоюзного смотра-конкурса, посвященного 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Не отстает от передовиков и 3-й Московский аэроклуб, готовясь достойно встретить X съезд оборонного Общества.

О. ЕРМОЛИНА

В эти дни ленинградцы, весь советский народ отмечают 45-летие прорыва фашистской блокады города на Неве. Вместе с пехотинцами, моряками, артиллеристами немалый урон врагу нанесли и наша авиация. Сотни летчиков проявили беспримерное мужество и героизм в боях за Ленинград. Расскажу об одном из них.

Утром 12 января 1943 года Волховский и Ленинградский фронты одновременно начали наступление по прорыву блокады. Вскоре была введена в строй единственная железная дорога на Большую землю, соединившая Ленинград с Волховским железнодорожным узлом. Одним из важнейших участков на этом пути был мост через реку Волхов. Прикрывать его и гидростанцию было главной боевой задачей 29-го гвардейского истребительного авиационного полка.

В этот гвардейский полк в числе группы молодых летчиков и прибыл сержант Петр Зюзин. Его назначили в эскадрилью старшего лейтенанта Константина Коршунова. Цепкий, упорный, Петр быстро и прочно занял свое место в боевом строю эскадрильи. С марта 1943-го по июль 1944 года в боях на Волховском, Ленинградском и Карельском фронтах им было выполнено более 200 успешных боевых вылетов. При этом он провел 35 воздушных боев, в которых сбил 19 вражеских самолетов.

— Петр Дмитриевич, а свой первый бой помните? — спрашиваю Зюзина.

— Ну как же его не помнить? Посты ВНОС обнаружили, что на высоте семи тысяч метров к Волховской гидростанции идет разведчик Ю-88. Подняли пару истребителей. Ведущим был младший лейтенант Павел Герцев, а я — ведомым. Пока набирали высоту, на которой шел «юнкерс», тот обнаружил нас, развернулся и подался в сторону. Мы стали его преследовать. Но у Герцева заглохли двигатели, и он начал отставать. Я вырвался вперед, настиг «юнкерса» и открыл по нему огонь. От вражеского самолета потянулся хвост дыма. Решил, что сбил фашиста, и отвалил в сторону. А задвигавшийся самолет и не думал падать. Он спокойно ушел к себе за линию фронта... Вот что значит не хватило фронтового опыта.

Мужество никогда не оставляло Петра Дмитриевича ни на земле, ни в воздухе. А таких случаев, когда на карту ставилась жизнь, в биографии Зюзина было немало.

Я смотрю на орденские планки Петра

ДРУГА СПАСИ...

На уроке мужества в 68-й московской средней школе мы рассказывали ребятам о ветеранах нашего гвардейского Новороссийского истребительного авиационного полка. Герой Советского Союза А. Постнов выступление начал с известного четверостишия А. Твардовского:

— У летчиков наших такая порука, такое заветное правило есть: врага уничтожить — большая заслуга, но друга спасти — это высшая честь... Именно так и поступил наш боевой друг Кубати Карданов. В один из осенних дней 1943 года он со своей группой вылетел в район Керчи для прикрытия

Дмитриевича, считаю его боевые награды. Получается немало — десять орденов и столько же медалей.

— А какая из ваших наград, Петр Дмитриевич, самая первая? — спрашиваю Зюзина.

— Медаль «За отвагу»... Получил я ее в сорок третьем году под Ленинградом. Вручил ее командир перед строем полка. Помню, стою я, молодой летчик, не так давно прибывший в полк, перед своими товарищами вроде бы спокойно, а сердце колотится так, словно выпрыгнуть из груди хочет. Даже во время боевых вылетов так сильно не волновался. Этой первой наградой отмечено начало моего личного боевого счета.

...В середине января 1944 года войска трех фронтов начали наступление на северо-западном стратегическом направлении. Наши войска взломали оборону врага на фронте до 600 километров. Активное участие в боях принимали летчики 29-го гвардейского истребительного авиационного полка, среди них и Петр Зюзин. Это был уже настоящий мастер своего дела, истребитель-ас, ведущий групп самолетов.

Только с марта по июнь 1944 года в районах Аувере, Нарвы, Усть-Жердянки, Вайвара он сбил двенадцать фашистских самолетов, в том числе в один день, 9 марта, на подступах к Нарве уничтожил два вражеских бомбардировщика, а 26 марта в районе Аувере — три фашистских истребителя!

— Мы крепко мстили фашистам за все муки ленинградцев в блокаде. Помню бой нашей восьмерки против восьмидесяти «юнкерсов-87» — вражеских пикировщиков. Ивану Леоновичу, он был ведущим второй четверки «яков», я приказал завязать бой с истребителями прикрытия, а сам со своими ведомыми атаковал «юнкерсы». Наши внезапные

сухопутных войск. В пути получил по радио новый приказ: «Южнее Керчи шестерка «мессершмиттов» атакует наше разведчика, спешите на выручку»... Вражеские истребители атаковали Пе-2, экипаж отбивался от врагов. Положение критическое — один против шести. В жестокой схватке Кубати сошелся с четырьмя «мессами», два продолжали преследовать «Пятлякова». Увернувшись от четверки, Карданов стремительно атаковал пару и точной очередью сбил одного фашиста. Второй рванулся вверх. Кубати уже поймал его в прицел, как вдруг ощутил сильный удар. Сзади, почти в упор, по нему стрелял «мессершмитт». Левая рука летчика, раздробленная в локте, повисла безжизненно. Ценой тяжелого ранения Карданов спас экипаж разведчика, помог ему уйти от преследования... Чтобы оторваться от фа-

ЗАЩИЩАЯ ГОРОД ЛЕНИНА

ВОСПИТАННИКИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

45-ЛЕТИЕ ПРОРЫВА БЛОКАДЫ

атаки ошеломили фашистов. Они никак не ожидали, что такая горстка истребителей ринется на армаду бомбардировщиков. Строй их рассыпался. Одни горели, другие стали спасаться бегством. В этом бою немцы потеряли пять «юнкерсов» и два «фокке-вульфа». А наши ребята вышли из боя целехонкие. Я был ранен: снаряд зенитного орудия разорвался рядом с моим самолетом. Но желание летать было сильным, чуть подлечился и снова был в воздухе...

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 ноября 1944 года Петру Дмитриевичу Зюзину присвоено звание Героя Советского Союза. Было ему тогда всего двадцать два года.

Среди множества событий, которыми богата боевая биография Зюзина, есть и такое. Вскоре после присвоения ему звания Героя на аэродром приехала группа артистов эстрады, среди которых находились и Л. Русланова. Она вручила ему боевой самолет-истребитель, приобретенный на собрания актеров.

После войны Петр Дмитриевич служил в истребительном авиационном полку, служил хорошо, добросовестно. Он летал на многих типах реактивных самолетов-истребителей, учил мастерству пилотажа молодых летчиков, был непременно участником воздушных парадов первых послевоенных лет.

Последние годы службы в армии П. Д. Зюзин также не расставался с небом. Был старшим летчиком-испытателем. Теперь ветеран на заслуженном отдыхе, но всегда его можно видеть с молодежью — в школах, вузах, ПТУ. Ему есть о чем рассказать ребятам, и встречают его всегда как самого дорогого гостя.

В. ЕФРЕМОВ

шистов, Кубати ввел самолет в отвесное пикирование, стал резко менять направление. У самой земли он перевел машину в горизонтальный полет и сумел доставить ее до аэродрома. На земле силы окончательно оставили летчика: из кабины его пришлось вытаскивать.

— А что было с Кардановым потом? — спросили ребята.

— После длительного лечения врачи вынесли решение: к летной работе не годен. Но Кубати не сдался, упорно тренировал руку и сумел через год вернуться в родной полк. После войны Кубати Локманович был председателем обкома ДОСААФ Кабардино-Балкарии, многое сделал для подготовки летчиков в Нальчикском аэроклубе, который сам окончил в 1938 году.

**Генерал-майор авиации в отставке
Г. ПШЕНЯНИК**

...Ущелье чуть расширилось. Впереди показался зеленый оазис. Среди голых скал это был поистине райский уголок. Пенились река, зеленели отжогленные поднами цитрусовые деревья, высились огромные бутоны цветов. Вдоль речки — кишлак. Дома из глины или кирпича-сырца, фундамент каменный. Жилища обнесены глинобитными заборами — дувалами.

Прежде чем вступить в кишлак Дейхьяк, командир мотострелков выслал вперед дозор. Передавая от одного укрытия к другому, солдаты проверяли каждый закоулок. Странно — нигде никого не было. Ни одной живой души. Решили заглядывать в дома. Тоже пусто. В некоторых еще теплыми были мангалы — железные жаровни.

Лишь в одном доме услышали солдаты не то стон, не то плач. Зашли туда и застыли от ужаса. На полу вся в крови лежала женщина со вздутым животом. Рядом с ней залитая слезами девочка лет семи. Увидела бойцов и еще сильнее заголосила, прижалась к женщине, как бы ища защиты. Один из солдат тут же выскочил из дома. А через несколько минут туда অব্জাল лейтенант-врач и радявой Гафуров. Узбек по национальности, он понимал язык дари и даже немного говорил на нем. С трудом успокоив девочку, Гафуров рассказал ей, что же случилось. Она рассказала: не так давно в их кишлак ворвались душманы. Они приказали всем жителям быстро собираться и уходить с ними в горы. Всем до единого. Сказали, что вот-вот сюда придут «неверные» и всех перестреляют. А она, — показала на мать, — не могла, у нее начались родовые схватки. Тогда главный душман в белой чалме и с черной курчавой бородой ударил ее кинжалом в живот...

Тем временем врач осмотрел женщину. Помочь ей уже ничем было нельзя. Ребенок, еще не родившийся, был убит. Вскоре скончалась и его мать. А как же девочка? Не бросать же ее на произвол судьбы. Решили взять с собой, потом передать представителям народной власти.

Летчики на Ми-24, конвоирующие колонну, видели, как в скальный берег, противоположный дороге, прорезался снаряд. Вниз посыпалась масса камней. Второй рванул совсем близко, подняв столб воды. Откуда? Вертолетчики Бакенов и Павлов, прикрывавшие теперь голову колонны, кинулись вперед. Вниз — обрывы, скалы... Где же душманы? Закладывая до правый, то левый крены, винтокрылые проверили каждый подозрительный участок.

— Денис, к земле! — вдруг крикнул подполковник Бакенов. А сам, маневрируя из стороны в сторону, устремился вверх. Краем глаза Павлов увидел, как из-за нагромождения камней сверкнуло дымное пламя. Догадался: пуск ракеты ручного комплекса, оружия довольно эффективного, снаряженного тепловой головкой самонаведения.

Сделав «горку», он дал по «духам»

залп нурсами. И тут же почувствовал, как застучала по броне очередь крупнокалиберного пулемета.

— Впереди слева — огневая позиция артиллерии и минометов! — передал пикирующий к земле Бакенов.

Вот теперь все ясно. Значит, душманы решили накрыть колонну мощным огнем. Этого допустить нельзя. На помощь двум экипажам уже спешили вертолеты Воробьева и Аношина. Орудия и минометы опасности для них не представляли. Куда опаснее — крупнокалиберные пулеметы и ракеты «земля-воздух».

По сигналу подполковника Бакенова четыре экипажа построились в круг и обрушили огонь ракет и пулеметов на позиции душманов. Один пикировал, второй прикрывал и сам же шел в атаку. Все были связаны словно одной цепочкой. Сначала ударили по расчетам крупнокалиберных пулеметов. Расправившись с ними, взялись за артиллеристов и минометчиков. Но что предпринять, чтобы не угодить под осколки своих же бомб или снарядов? Выход подсказал летчик-оператор капитан Хохлаков — большой знаток баллистики. Из множества цифр, которыми он испещрил листы бумаги, оставил только две последние — высоту и угол сброса бомбы. Это обеспечило эффективность бомбометания и безопасность для экипажей. С оглушительным ревом Ми-24 устремлялись к земле. Поборас все, душманы залезали под камни, прятались в норы. Но куда спрячешься от этого огневидящего чудовища! Два мощных двигателя шумят как сотня шайтанов. С боков и спереди огненные стрелы-ракеты все сметают на земле. Потому и прозвали «духи» Ми-24 «шайтан-арба».

Короткий был бой. Не больше десяти минут. Над каменной площадкой, что примыкала к склону горы, висели клубы дыма и пыли.

Пока «горбаты», как называют Ми-24, штурмовали площадку на склоне горы, колонна уходила все выше и выше вслед за отступавшими «духами». Надо было торопиться. Но едва успели вертолеты перестроиться снова попарно, как по замыкающему Аношину ударила длинная очередь крупнокалиберного пулемета. Откуда — никто не успел заметить. А душманы больше ни в чем себя не проявляли. Ужалили — и замолкли. Но дело свое они, кажется, сделали. Первым это понял борттехник Владимир Атаманчук.

— Товарищ командир, — доложил он, — падает давление масла! Где-то повреждена система...

Сообщение далеко не из радостных. Да и горючее на исходе. Доложил обо всем подполковнику Бакенову. Тот связался с командным пунктом. Оттуда последовало распоряжение: возвращаться на свой аэродром. Через авианаблюдчика попросил к речи командира мотострелков, коротко проинформировал его о сложившейся обстановке. Майор ответил, что он тоже решил остановиться. Надо заправить машины, да и люди порядком устали.

— Только что вернулись мои разведчики, — продолжал майор, — они все

СХВАТКА В ЧЕРНОМ УЩЕЛЬЕ

время «сидели на хвосте» у бандитов. Доложили: душманы влезли в такое нагромождение камней, где сам черт голову сломает. Джипы свои и «мерседесы» побросали, сожгли. Ушли по двум тропкам. Мои ребята сунулись было туда, да наварались на плотный огонь. Все тропы, ведущие в Черное ущелье, заминированы. Чувствую по всему — там у них база. Загнали мы их в логово, назад им хода нет. Но и сами вперед не можем двинуться. «Духи» через радиоусилители передали: если мы двинемся к ним, то они рядом с защитниками ислама вынуждены будут посадить в оборону... детей. Дескать, если хотите — убивайте их, берите грех на душу. Тогда кровь невинных будет на совести русских. Вон ведь что придумали. И это не просто угроза. Они способны еще и не на такое...

Вертолеты взяли курс на свой аэродром. Летчики переговариваются по радио, интересуются состоянием поврежденной машины. В этот момент с земли вдруг поступило распоряжение: экипажу капитана Павлова изменить курс, в квадрате N срочно забрать человека. Как выяснилось впоследствии, разведчика афганского госбезопасности.

Сложилась особая ситуация: горючего оставалось предельно мало. Уклониться от кратчайшего маршрута — значит, рисковать машиной, экипажем... По всему видно, афганец — личность важная. Вдруг он знает, где дети?!

Мысли эти пронеслись в голове Дениса за какие-то секунды. На КП он ответил спокойно:

— Вас понял, Иду в квадрат.

Вертолет разворачивается, набирает высоту. Внизу острые выступы скал, нагромождение камней.

— Валера, — крикнул по СПУ оператору Хохлакову, — следи за курсом и землей! — и борттехнику: — А ты, Женя, за расходом горючего. Чуть что — докладывай немедленно!

Денис понимал, на какой риск он шел. Но ведь и тот человек, ради которого его послали, в безвыходном положении.

Но риск всегда должен быть осознанным, а не безрассудным. Пока летели к танцевальному квадрату, Денис все время думал, как уменьшить степень опасности. Постепенно вырисовывался замысел.

Вот и заданный квадрат. Внизу серые скалы, пятнышки желтого песка. Растительности почти никакой. Чуть в стороне — массивы снега. Где-то здесь тот, ради которого они прилетели. Ищут. Летчик-оператор и борттехник прижались к остеклению. Никого не видно. Неужели разведчику не удалось выйти из банды? А может, уже опоздали? Все равно надо искать. Вертолет разворачивается, летит вдоль скал.

— Вижу, — крикнул Хохлаков. — Вон там, ниже снежной шапки, вспыхнул клубок красного дыма.

Павлов тоже увидел афганца. Тот стоял на небольшой площадке и махал руками.

Лавируя между скалистыми выступами,

* Продолжение. Начало в № 12 за 1987 г.

Денис начал спуск. Все ближе к площадке. Наклонив ручкой управления несущий винт, летчик делал легкие нажимы педалями. Еще чуть-чуть! Еще... Сестра, конечно, негде. Вертолет зависает, повернувшись к «гостию» правым бортом. Едва колесо коснулось площадки, борттехник мгновенно приоткрыл дверь, выставил лестницу. Афганец схватился за верхнюю перекладину, легко впрыгнул в машину.

— Дашкор, рафико! — радостно улыбаясь, сказал он.

— Что говорит? — спросил Павлов.

— Говорит: «Спасибо, товарищ».

Ми-24 стал набирать высоту. Денис все время поглядывал на топливометр. Да, в прежнем режиме работы ему до аэродрома не дотянуть. Оставался единственный шанс: вспомнил о случае, который произошел с Аношиным. Руководитель полетов тогда нашел оригинальный выход: приказал лейтенанту подняться повыше, выключить один датчик и по наклонной спускаться к посадочной площадке. Резон в этом был и сейчас. Главное — экономить горючее. Правда, условия тут совершенно иные, чем были у Аношина. В горах, на высоте, да еще в жаркий день воздух сильно разрежен. И горизонтальный полет на одном двигателе, даже таком мощном, как на Ми-24, практически невозможен: вертолет будет «преседать».

О замысле своем сказал летчику-оператору, попросил его:

— Рассчитай траекторию снижения, прикинь, с какой высоты мы можем дотянуть до аэродрома.

Предельно собран командир экипажа. Руки остро чувствуют грани рифленых рукояток управления и «шаг-газ», ноги на педалях — будто разутые. Такое с ним бывает, когда каждый нерв натянут как струна. Взгляд скользит, как маятник: высота — топливометр...

Не отрывая глаз от приборов Складенко. Кажется, он готов сейчас даже кровь свою отдать взамен керосина, лишь бы все закончилось благополучно. Летчик-оператор делает все от него зависящее, чтобы линия, по которой шел вертолет, была идеально прямой, ни метра в сторону. И только афганец, сидевший на месте десантника, беспечно улыбался. Что с машиной, он понятия не имел. Зато знал, что задачу свою выполнил и теперь находится в полной безопасности. Настроение у него отличное — шутит...

Наконец показался аэродром. Вон стеклянная башенка КДП, мчущийся по ветру полосатый мешок — «ветродуй». Еще немного... Стрелка топливометра уже замерла на нуле. Но двигатель работает спокойно, ровно. Денис доворачивает машину против ветра. Сейчас будет полоса. И тут двигатель смолк. Павлов мгновенно выключил его. Без привычного, такого надежного гула сразу стал слышен свист ветра за бортом. Афганец беспечно повертел головой. Земля стремительно летела навстречу. На расчетной высоте Денис плавным изменил угол атаки лопастей. Машина на мгновение замерла в воздухе и сейчас же плавно коснулась земли. В нескольких метрах от взлетно-посадочной полосы. Какое-то мгновение все молчали. Потом Складенкин устало плюхнулся рядом с афганцем и, хлопнув его по плечу, улыбнулся:

— Всел! Приехали, коздрат!

Тот радостно кивал головой.

Продолжение следует.



«РОМБ» ПО ПЛЕЧУ МОЛОДЫМ

— Красиво идут! — восхищается майор А. Мозговой. Сам он военный летчик первого класса, виртуоз среди пилотажников. Боевой порядок «ромб» — геометрическую фигуру из четырех самолетов в воздухе — одним из первых в части освоил.

— Ну что ты за человек, Александр? — глаза подполковника Басова искрятся. — У тебя же отпуск. Путевка в кармане. Загорай, купайся в море. А «ромб», не волнуйся, Арестов чисто водит, да и молодые летчики его не подведут...

В свое время ведущим группы был Мозговой. Водить «ромб» означало быть командиром сразу двух пар самолетов, управлять ими в групповом пилотажном полете.

В небе слаженно выполняла высший пилотаж четверка истребителей. Крылья изменяемой в полете стреловидности прижаты к фюзеляжам.

Анатолий Арестов, прежде чем начать «переворот», — исходную фигуру перед выполнением комплекса, — поглядывал влево и вправо: готовы ли ведомые. Сегодня Арестов на крыло ставит молодёжь, лейтенантов, выпускников высших военных авиационных училищ. Ведомым у команды лейтенант Виктор Селютин. А слева от них — летит вторая пара: капитан Алексей Петров с лейтенантом Владимиром Ковальским.

Лиц летчиков не разглядеть — кислородные маски прикрыты. Взгляды устремлены на ведущего. Слово незримая, прочная нить натянута между истребителями. Каждое движение самолета командира эскадрильи для остальных — сигнал к повторению. Промедлить и доли секунды нельзя: нарушится слитность полета, изменится интервал и дистанция, может рассыпаться боевой порядок.

— Внимание! Начали! — слова Арестова только прозвучали, а четыре истребителя, переворнувшись вокруг своей оси, уже начали стремительное падение к земле. Как и прежде, все стороны «ромба» были равны. Только тише звучали на малых оборотах турбины. Рычаги управления двигателями уйдут опять за максимальный режим, лишь закончится вывод из пикирования...

Стрелка указателя скорости приблизилась к отметке «1000», а до земли — несколько сотен метров. Но, круто переломив траекторию полета, ведущий бросает свой истребитель в зенит.

— Форсаж! — и четыре снопа форсажного пламени вырвались одновременно из реактивных сопел, громом прошлись по поднебесью. Звено, разом вздыбившись, пошло на выполнение «петли».

Летчики завершают каскад фигур высшего пилотажа восходящей многократной «бочкой». Это их новинка.

«Бочка», как правило, выполняется в горизонтальной плоскости с поворотом самолета вокруг оси на 360 градусов. Разнообразием ее много — от энергичной, выполненной одним махом рулей, до управляемой, с фиксацией летчиком положения самолета в пространстве через определенный сектор поворота. Требования здесь жесткие: колебания по высоте не допускаются. Постоянство высоты характеризует мастерство летчика, говорит о чистоте пилотирования. В противном случае получается не «бочка», а как ее в шутку называют летчики, «кадушка».

Звено Арестова крутит «бочки» без орехов в вертикальной плоскости. Думается, если б связать лентой друг с другом их самолеты, от взлета до посадки не порвали бы: ее эти летчики. Трудно представить себе, что в воздухе рядом с асами — лейтенанты. Но вначале были и у них «кадушки». Новое не сразу дается. Много времени отдали тренировкам, пока «ромб» на вертикальных фигурах освоили. На земле начинали «летать» — в тренажных классах, в терпеливых хождениях «пеший по-летному».

Высший пилотаж они отработывают для боя, для того, чтобы своим мастерством превзойти врага.

— Думать же, что вероятный противник окажется слабее тебя, все равно, что заранее признать себя побежденным...

У капитана Алексея Петрова железное правило: лучше со своим товарищем до соленого пота в учебном бою лишний раз сойтись, чем «зачет» по технике пилотирования на «неуд» сдать.

— Владеть искусством пилотажа, особенно группового, — говорит майор Арестов, — не менее важно, чем уметь стрелять. В групповом бою на первом месте, считаю, нужны слетанность и взаимопонимание.

Летчики в звене научились понимать друг друга с полуслова. И на земле, и в воздухе.

— У командира жизненного опыта больше, — говорит капитан Петров. — Мы в большую авиацию пришли, можно сказать, прямо со школьной скамьи, а он успел на заводе поработать, затем служил в армии, училище, академии, в полку уже ветераном числится. К Арестову с любым вопросом смело иди — не откажется, постарается помочь.

— Ребята в эскадрилье, — улыбается коздрат, — в жилетку не любят плакаться. При случае могут за себя постоять. Словом, складывается у парней настоящий летный характер. Мне нравится с ними служить и работать.

Полковник А. АНДРЕЕВ

СПОРТСМЕН И ИСПЫТАТЕЛЬ

В один из ноябрьских дней 1977 года в воздухе над испытательным аэродромом произошло одно из тех чрезвычайных происшествий, которыми так богата жизнь летчиков. На истребителе-бомбардировщике с изменяемой геометрией крыла лопнул червяк привода поворота самолетной плоскости. Крыло заклинило в положении, соответствующем полету на очень больших скоростях.

— Виктор, крыло не выпускается, по-пробуй аварийно, — обратился летчик-испытатель 1-го класса В. Лойчиков ко второму пилоту.

Васильев молча двинул соответствующий рычаг, но стрелка указателя поворотов даже не шелохнулась. Крыло осталось в положении разгона. Ситуация складывалась пренебрежнейшая. При такой неисправности инструкция предписывала экипажу покинуть самолет. Этот же вывод подтвердила и земля, когда командир доложил о случившемся.

Лойчиков посмотрел на топливometer: горючего не так много, чтобы долго раздумывать. Попытаться посадить машину? Но самолет может свалиться — конфигурация крыла будет сильно отличаться от нормальной посадочной. Может удариться хвостом о полосу, ведь посадочная скорость значительно больше и надо держать реактивную машину под возможно большим углом к земле. Можно снести колеса и сорвать на полосе, можно скатиться с ВПП и перевернуться. Можно...

— Куда ни кинь — все клин, — усмехнулся неслесно Лойчиков. — Катапультироваться, конечно, легче всего, но бросить машину, ничего не предпринять... — Он еще раз взглянул на указатель топлива: горючее заканчивалось, скоро будет поздно принимать какое-либо иное решение, кроме катапультирования... Владислав Ильич затормозил самолет до скорости, близкой к предпологаемой посадочной с невыпущенным крылом, и с радостно почувствовал: истребитель-бомбардировщик плохо, но управлялся. Летчик доложил об этом на землю и о своем решении садиться.

Лойчиков, терпеливо ждавший ответа земли, для себя уже решил, что будет садиться. Это был трезвый расчет опытного испытателя.

— Виктор, буду садиться. Не катапультироваться ли тебе? — обратился он к Васильеву.

— Что ты, Слава! Я с тобой, до конца.

В эти мгновения земля сообщила: Главный конструктор дал согласие на посадку с повышенной скоростью. Лойчиков перевел самолет в снижение, сделал пробный проход над полосой и уверенно посадил реактивный истребитель-бомбардировщик. Краем глаза увидел огни пожарных машин и скорой помощи, спасателей. Он отключил двигатели, открыл фонарь, с наслаждением вдохнул свежий морозный воздух. И вдруг в памяти четко всплыло его первое, давнее ЧП. Оно произошло с ним, когда он был курсантом 2-го Московского аэроклуба.

Он совершал 14-й самостоятельный вылет. На взлете почувствовал резкий рывок в сторону, но не растерялся —

выровнял самолет и стал набирать высоту. Потом пролетел над стартом, доложил о случившемся. Руководитель полетов сообщил ему: «Правое колесо шасси развернулось поперек потока. Посадка обычным способом невозможна. Садись на фюзеляж».

Владислав понимал, что попал в нештатную ситуацию, но сомнений в том, что делать, у него не было. Команда получена — надо ее выполнять. Он притянул к креплению привязными ремнями, открыл на всякий случай фонарь и пошел на посадку. Удар при приземлении был настолько сильным, что фонарь сам собой захлопнулся, но самолет остался цел. На отремонтированном Як-18 еще долго летали курсанты.

После окончания аэроклуба Владислав поступил в Саранскую центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ. Потом 4 года работал летчиком-инструктором в Серпуховском городском аэроклубе, в 1-м Московском. Именно отсюда начался его путь в большой спорт. После воздушного праздника в Тушине в 1958 году, где он участвовал в сложном групповом упражнении, так называемой «собачьей свалке», талантливого летчика включили в группу для освоения обратного пилотажа на чехословацком спортивном самолете «Тренер». В 1960-м Лойчиков в острой борьбе завоевал кубок имени В. П. Чкалова по высшему пилотажу, а два года спустя на 2-м чемпионате мира по самолетному спорту в Будапеште занял несколько первых мест по упражнениям и второе общее.

Казалось, впереди прямая дорога к титулу чемпиона мира. А Владислав Ильич вдруг круто повернул свою судьбу: решил стать испытателем.

Конечно, шансов попасть в Школу летчиков-испытателей у него было немного, ведь туда брали в основном военных летчиков. И все-таки Лойчикову приняли. Учили значительный налет, около десятка освоенных спортивных самолетов, большой опыт работы инструктором, высокие летные, морально-волевые качества.

Школа дала очень многое. Первым его учителем был Л. Фоменко, сделавший из спортсмена настоящего испытателя. Он неожиданно вводил в полете отказы двигателей, приборов и требовал от слушателя четких и осознанных действий. В самый неожиданный момент мог задать любой вопрос, и тот кто не знал правильного ответа, отстранялся от полетов.

— Что нужно настоящему летчику-испытателю? — размышляет Владислав Ильич. — Прежде всего ему необходимо великолепное здоровье, умение переносить перегрузки. Обязательный летный талант — он дается от природы и далеко не каждому. Но без работы над собой, без постоянного, повседневного, часто чернового труда талант — это драгоценный камень без огранки. Летчик должен охотно делать любую, пусть даже незначительную работу. Именно по отношению к ней виден и человек, и испытатель. Если он все делает с удовольствием, без принуждения, ему поручают все более сложные задания, и от полета к полету он

растет в своем мастерстве... Нужно испытателю и образование — чтобы на равных разговаривать с инженерами, понимать сущность процессов, происходящих во время полета. На знаниях основаны предвидение и интуиция, а в аварийных ситуациях именно они помогают найти единственно правильное решение.

Мне повезло — встречался с такими испытателями, как Герои Советского Союза Ю. Гарнаев, С. Алюхин. Знал многих, ближе других — О. Гудкова и А. Щербакова. Оба опытные, заслуженные летчики-испытатели. Однажды, когда я летал с Александром Щербаковым на истребителе-бомбардировщике, на небольшой высоте слева послышался сильный удар. Машина потеряла управляемость и стала валиться на крыло. Остановился один из двигателей и возник пожар. Щербаков, а он был командиром, чудом удержал самолет в горизонтальном положении.

На борту ЧП. Возможно катапультирование, — доложил он на землю. Остановившийся двигатель не запустился, машина падала на бок, в кабину начал проникать едкий черный дым. Щербаков приказал мне:

— Катапультируйся!

В это мгновение самолет обостерился. Я потянул за ручки катапультирующей установки, дернул еще раз: никакого эффекта! Щербаков, не имея возможности что-либо сказать мне — связь отсутствовала, толкал рукой в бок, благо мы сидели рядом: чего, мол, ждешь?

Я поднял руки вверх, показывая жестом, что система катапультирования не работала. Признаюсь, в ту минуту у меня даже мелькнула горькая мысль: «Ну, кажется, отлетелся!». Но Щербаков спокойно сбросил ручную установку и катапультировался. Через секунду, повторив манипуляции командира, покинул реактивную машину и я. Динамический удар при раскрытии парашюта почти совпал по времени с сильным взрывом на земле: взорвался самолет.

Почему я говорю сейчас об этом случае? Командир катапультировался первым. Непосвященный может отнестись к этому факту с предубеждением. Но напомним: времени на объяснения у Щербакова не было, промедли он несколько мгновений — и мы бы оба погибли. Своими действиями он вселял в меня уверенность...

В 1979 году В. И. Лойчиков стал заслуженным летчиком-испытателем, а три года спустя был удостоен звания Героя Советского Союза. Что помогло ему достичь вершин в своем деле? Упорство в достижении цели, мужество, одержимость, а главное — то нечасто встречающееся совпадение наклонностей души с характером работы, которое и обуславливает настоящий большой успех в выбранном деле. Наверняка, Владислав Ильич мог бы стать неплохим авиационным инженером, но...

— Меня в дрожь бросает, — смеется он, — от одной мысли, что в силу каких-то причин я мог бы не стать испытателем. Ведь ни от какой другой работы не получил бы я столько радости, такого глубокого удовлетворения, какое испытываю сейчас после трудного полета. Если бы пришлось начинать жизнь сначала, я снова стал бы испытателем.

В. АГЕЕВ, инженер-испытатель



ТУРНИР НАЗЫВАЕТ СИЛЬНЕЙШИХ

Красочное зрелище в день открытия XXXIII чемпионата страны по самолетному спорту собралось сотни жителей и гостей города. Многие приехали семьями. И кто знает, в сердцах скольких мальчишек и девочек зародилась мечта «небе»? На соревнования прибыло 15 команд, в состав которых входили 58 спортсменов от 10 союзных республик, Москвы и Ленинграда, Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Четырнадцать летчиков выступили в личном зачете. Треть участников перворазрядники, остальные — обладатели более высоких спортивных титулов.

Погода испортилась на следующие сутки после открытия. Поэтому на тренировочные полеты участников ушло три дня вместо одного. Это был первый сбой в регламенте чемпионата. Обязательный комплекс включал в себя 14 фигур с общим коэффициентом сложности 349. В привычном для себя порядке пилоты осматривали кабину, подгоняли привязные ремни. Все делалось с таким расчетом, чтобы до команды на запуск выкроить минуту, другую на подготовку... себя. Необходимо собрать в кулак волю, сосредоточиться, чтобы успешно выполнить полет.

На соревнованиях по высшему пилотажу практически исключено такое совпадение, чтобы летчик, открывающий упражнение, оказался первым в турнирной таблице. Судьи редко бывают щедрыми к первому. Так было и на этот раз. Мастер спорта москвич Андрей Богоявленский занял лишь четвертое место.

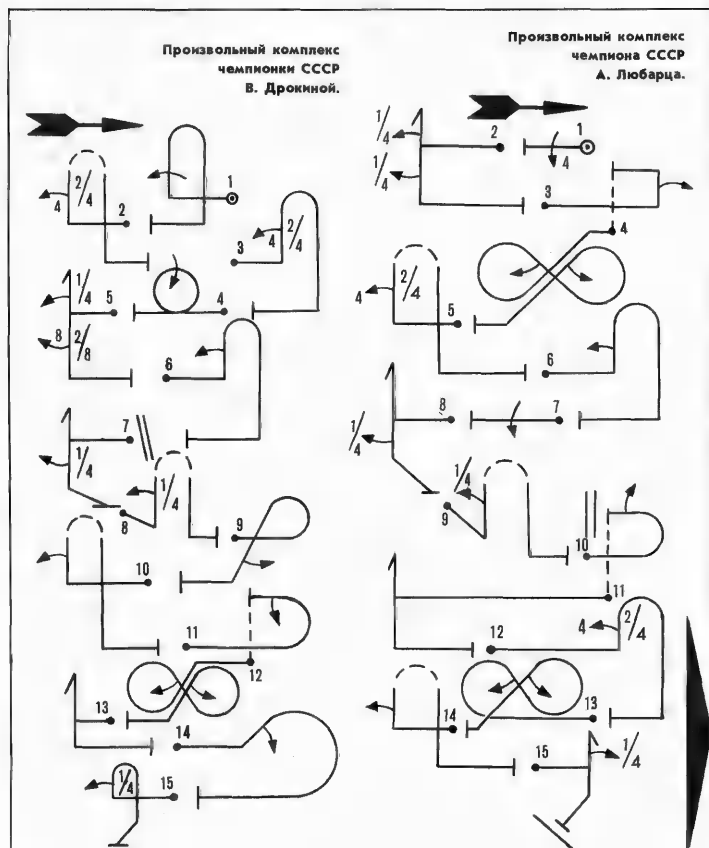
На многих сказывалось волнение, предстартовая «лихорадка». Один из примеров — выступление спортсменки из команды Украины Людмилы Зелениной. После того, как она закончила первую фигуру комплекса — «бочку» на вертикали, руководитель полетов запретил дальнейшее выполнение задания. Причина — неубранные стойки шасси, которые под воздействием перегрузок вышли полностью. Летчица не открыла до конца кран воздушной сети. Обидно за Людмилу, ведь она мастер спорта, не новичок в летном деле.

Судейская коллегия разрешила завершить упражнение, начав комплекс со второй фигуры, но наложила 240

штрафных очков. Они сыграли свою роль — Зеленина была шестнадцатой.

Были случаи, в том числе и на нынешнем чемпионате, когда спортсмены — далеко не новички в летном деле — «забывали» выпустить шасси при заходе на посадку. Сказывались, по-видимому, переживания за неудавшийся полет, неумение вовремя подавить эмоции, волнение, переключить внимание. Руководители полетов четко выполняли свои обязанности, предотвращали происшествия.

Что и говорить, владение собой — искусство. Но без постижения его невозможно, на наш взгляд, достигнуть больших вершин в спорте. Умение брать себя в руки приходит не сразу и не само по себе — нужны постоянные, целенаправленные тренировки. Необходимо использовать для этого любую возможность — и не только на аэродроме. Герой Советского Союза, летчик-испытатель М. Громов говорил: «Прежде чем научиться управлять самолетом, необходимо научиться управлять собой». Очень верная мысль. Она хорошо под-



ходит к самолетному спорту, где искусство летчика определяется по тому, как он владеет машиной в пилотажной зоне.

Турнирную таблицу в первом упражнении возглавили у женщин — Наталья Сергеева (2846,1 очка, РСФСР, личн. зачет), Валентина Яковлева (2818,0; БССР), Валентина Дрокина (2812,5; РСФСР-1); у мужчин — Александр Любарев (2965,9; РСФСР-1), Альгис Юргеливичус (2945,3; Лит. ССР), Вячеслав Кобась (2928,8; УССР). В командном зачете впереди спортсмены сборной РСФСР-1.

Чемпионат — это не только полеты. Это встречи, суждения, обмен мнениями. Можно ли серьезно говорить о росте мастерства спортсменов-летчиков, если в аэроклубах нет современного пилотажного самолета? Как разумно сочетать спортивную работу и другие учебные задачи АСК? Как подготовить смену сильнейшим пилотажникам страны? Эти и другие вопросы обсуждались участниками состязаний в перерывах между полетами. Многие убеждены, что время перемен, в которое мы живем сегодня, обязательно отразится и на развитии самолетного спорта в стране.

Из-за непогоды второе упражнение (произвольный комплекс), а вместе с этим и чемпионат в целом оказались на грани срыва. Оставался всего лишь один день, а около половины участников не побывали в воздухе. К счастью, после десяти часов утра выглянуло солнце, и спортсмены смогли завершить упражнение.

Мастер спорта из Краснодара Александр Любарев и здесь не сдал своих позиций. Красивый, отточенный пилотаж принес ему 3179,0 очка и звание абсолютного чемпиона СССР. Выступление москвички Натальи Сергеевой было менее успешным. Штраф в 100 очков за превышение допустимой перегрузки отбросил ее на 15-е место. В итоге, по результатам чемпионата она пятая среди женщин. Первенствовала в упражнении инструктор-летчик Калининского АСК, мастер спорта международного класса Валентина Дрокина. Своим стабильным выступлением в двух турах она создала себе надежный запас очков (5944,1) и по праву заняла высшую ступень пьедестала почета. Четвертая победа подряд на всесоюзном первенстве! Замечательный успех.

На втором месте по результатам чемпионата у женщин Елена Климович (5855,1; РСФСР-2), у мужчин — золотой призер 1986 года Муслим Гасанов (6007,8; РСФСР-1). Третью ступень пьедестала почета заняли Нина Колесникова (5828,3; Москва) и Витаутас Лапанас (6006,3; Лит. ССР).

В командном зачете уверенную победу одержали спортсмены РСФСР-1. С разрывом в 266,8 очка они опередили сборную РСФСР-2 (17 730,0). Тренировала команду экс-чемпионка мира, признанный мастер высшего пилотажа Лидия Леонова. Сборная РСФСР-1, которую можно назвать созданием мастеров, третий год подряд лидирует на всесоюзном первенстве.

Довольно стабильно выступает в последнее время команда Москвы (2-й МГАК) — бронзовый призер чемпионата (17 708,2). А вот мастерство спортсменов ЦАК СССР имени В. П. Чкалова

огорчило. Они заняли лишь десятое место. От спортсменов Центрального аэроклуба мы вправе ожидать большего.

...Через год вновь поднимется флаг всесоюзных состязаний. Будет радость встреч со старыми друзьями, много взаимных вопросов, среди которых обязательно проскользнет — как полетать? На языке летчиков это — как прожил год? Игорь Егоров когда-то пел:

«Рисунок в небе, узор в синеве — как кошечьего лапиз, Но это больше, это жизнь, которую выбрали мы».

Э. ГАНУСАУСКАС, К. АЛЕКСАНДРОВ
Вильнюс

УЧАСТНИКИ ОЦЕНИВАЮТ И ПРЕДЛАГАЮТ

Ю. Тарасов, главный судья.

Отличительной чертой чемпионата было то, что в составе судейской коллегии известные спортсмены, победители международных встреч. Первая абсолютная чемпионка мира Галина Корчуганова, неоднократные призеры мировых первенств Лидия Леонова, Алексей Пименов, представители сегодняшнего поколения сборной — Любовь Немкова и другие сильнейшие наши летчики. Кому как не им, знающим все тонкости пилотажа, оценивать выступления спортсменов?

На чемпионате не было подано ни одного протеста. Практику привлечения к судейству опытных спортсменов, полагаю, следует продолжить. Полезны, на мой взгляд, будут и показательные полеты членов сборной страны по высшему пилотажу.

Из-за непогоды чемпионат был на грани срыва. Считаю, что в сентябрьские состязания по самолетному спорту следует проводить в регионах с устойчивой погодой — в Закавказье, Крыму, Средней Азии.

В. Шахов, главный секретарь.

Подсчет количества очков велся по методике, разработанной Ю. Тарасовым. Результаты обрабатывались на ЭВМ. Такая техника должна широко использоваться на всех крупных соревнованиях. Сегодня без компьютеров немислится прогресс ни в одной сфере деятельности. Поэтому уже сейчас необходимо предпринять конкретные шаги по созданию электронно-вычислительного центра ДОСААФ. Что нужно? Сравнительно недорогая ЭВМ, например ЕС-1840 с внешними устройствами, множительная техника, десяток персональных микрокалькуляторов с печатающим устройством для судей. Оборудование можно установить на шасси автомобиля. Одна такая передвижная лаборатория сможет обслуживать все крупные соревнования года и не только по авиационным видам спорта. В зимний период комплекс можно использовать в ЦК ДОСААФ СССР для самых разнообразных задач — статистической обработки материалов, бухгалтерского учета, копирования и размножения методических пособий, инструкций. Это позволит существенно экономить время. Что касается специалистов, уверен, — они найдутся среди спортсменов, судей. В математическом обеспечении

комплекса может помочь Куйбышевский авиационный институт, в котором я работаю.

Ввод в действие электронно-вычислительного комплекса поднимет престиж союзов соревнований, облегчит подготовку к международным встречам в СССР и проведение их. Повысится зрелищность авиационных видов спорта — результаты можно сразу высвечивать на электронном табло.

К. НАЖМУДИНОВ, старший тренер сборной СССР.

Самолет Як-52, на котором летали спортсмены, позволяет выполнять сложные фигуры, но пилотажным его не назовешь. Может быть поэтому в последние годы не чувствуется прогресса в росте мастерства спортсменов. Машина и жесткие рамки ограничений по перегрузке не позволяют летчику показать, на что он способен.

Приведу такое сравнение. Предположим, на состязаниях тяжелолетов установили единый максимальный вес штанги — 150 кг. Но кто-то может поднять и больше. Как это определить? Штанга не позволяет выявить сильнейших.

Приблизительно то же самое наблюдается на чемпионатах страны по высшему пилотажу. Исключая совсем слабых участников, трудно выявить пределы мастерства спортсменов-летчиков. Ослабим ограничения по перегрузке — немного продвинемся вперед. Но это не решение проблемы. Клубам нужен современный спортивный самолет. Мы давно ждем Як-55. Скоро машины начнут поступать в аэроклубы. Надеюсь, что после освоения этого самолета летчиками уровень самолетного спорта в стране возрастет.

А. Смышляев, мастер спорта СССР, сборная Москва.

Интересно сравнить нынешний чемпионат с прошлогодним. Обязательный комплекс усложнился. Похоже, что и произвольные программы участников — результат спортивного творчества летчиков, стали более сложными и зрелищными. Не согласен со спортсменами, которые проповедуют «простой» пилотаж. Не будет роста спортивного мастерства, если не пытаться выступать на потоке возможностей своих и самолета.

Сборная Москвы показала третий результат. И хотя было разыграно только два упражнения, что не позволило в достаточной степени исключить элемент случайности, думаю, успех команды закономерен. На протяжении последних пяти лет сборная Москвы уверенно поднималась вверх в итоговых таблицах чемпионатов страны. Причем, вопреки довольно низкому, по сравнению с другими командами, тренировочному налету. Главной причиной прогресса считаю сложившуюся у нас в отсутствие постоянного тренера систему коллективной работы, основанной на самодисциплине и доброжелательности. Большая заслуга в этом капитана команды А. Боговлянского. Особая роль в подготовке сборной принадлежит нештатному тренеру Б. Соловьеву. В общении с ним мы черпаем не только опыт, но и энергию.



САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ

КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬНИЦА У ВСЕСОЮЗНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ:

Д. Немудровас,
Г. Бацаускайте,
Э. Климентавичюс
и тренер
И. Римкявичюс.

Фото автора



ШКОЛАМ ЮНЫХ НУЖЕН ПЛАНЕР

В августе 1984 г. было принято Постановление Бюро ЦК ДОСААФ СССР о дальнейшем развитии планерного спорта среди подростков, которое обязало комитеты ДОСААФ взять на учет все ЮПШ и оказать им действенную помощь. Однако эта работа по-прежнему во многих местах держится только на энтузиазме. Где появляется любитель авиации, который не может жить без неба, ищет единомышленников, зажигает этой идеей окружающих — там рождается секция, кружок или юношеская планерная школа. Но, как говорится, далеко на одном энтузиазме не уедешь. Нужна техника. А ее — постоянных учебных планеров — вот уж который год никто не выпускает. Летать не на чем. По этой причине снились подготовка планеристов в ряде сильных в прошлом ЮПШ, не прибыли на V Всесоюзные соревнования представители Украины, Эстонии, Москвы.

На Пренайском экспериментальном заводе спортивной авиации ДОСААФ разработан новый планер ЛАК-16. Несколько опытных экземпляров передано в ЮПШ для испытаний. У ЛАК-16 хорошие аэро-

динамические данные, но, как выяснилось в ходе полетов, он не лишен значительных конструктивных недостатков. Поэтому планер до сих пор не запущен в серийное производство.

Выход из создавшегося положения некоторые ЮПШ нашли в строительстве планеров своими силами. Спортсмены Паневежского АТСК сделали БРО-23 «Гарни», воспитанники Аркалыкской ЮПШ из Казахстана тренировались на планере своей конструкции. Но энтузиасты столкнулись с большими трудностями — нет чертежей, необходимых материалов, инструментов и т. д.

И все же V всесоюзные соревнования состоялись. Паневежский АТСК предоставил участникам технику и, несмотря на сложную прибалтийскую, с дождями и сильным ветром погоду, многие юные планеристы летали уверенно, умело. Среди 12 команд хорошей подготовкой, сплоченностью выделялись спортсмены Кедайнявской школы, которой руководит мастер спорта И. Римкявичюс. Команда в составе Д. Немудроваса, Э. Климентавичюса и Г. Бацаускайте завоевала

переходящий кубок ЦК ДОСААФ СССР. А ученица 9-го класса Гитаре Бацаускайте стала абсолютной чемпионкой страны.

Прошлогодним победителям в командном зачете — хозяевам соревнований пришлось пропустить на второе место дебютантов из Аркалыка. Но в личном первенстве завидное мастерство и стремление к победе проявил ученик 7-го класса Альгирдас Шапенас, сын Бернардаса Шапенаса, который долгое время успешно руководил ЮПШ в Паневежисе.

В соревнованиях впервые приняли участие юные планеристы из Еревана, Мисасы (Челябинская обл.), Лысы (Пермская обл.), Стародуба (Брянская обл.). В Паневежисе велся обстоятельный разговор о дальнейшем развитии юношеских планерных школ. Необходимо, чтобы все созданные на местах ЮПШ ежегодно присылали в ЦК ДОСААФ СССР отчеты о работе. Это поможет обобщить опыт, распространить его, оказать необходимую помощь. Самый больной вопрос — оснащение школ техникой. На местах имеются единичные экземпляры приспособлений. Например, хорошо зарекомендовала себя на соревнованиях автолебедка для запуска планеров, сделанная начальником Пакрыской ЮПШ Римасом Вайнейкисом, но ничего подобного промышленность не выпускает. Правда, ведется разработка автолебедки на Пренайском заводе. Здесь же конструируется тренажер с контейнером для перевозки и хранения планеров. Планы хорошие, но хочется, чтобы эти замыслы были внедрены в производство и продукция быстрее попала в юношеские планерные школы.

А. АРБАЧАУСКАС,
член Федерации авиационных видов спорта Литовской ССР
Вильнюс

ВМЕСТЕ С КЛИНОМ ЖУРАВЛЕЙ

Стало доброй традицией завершать спортивный сезон соревнованиями по планерному спорту на кубок СССР имени академика С. П. Королёва. В минувшем году в них участвовали абсолютные чемпионы союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, призёры первенства страны и члены сборной команды СССР — 12 мастеров спорта СССР международного класса, 31 мастер спорта, 3 кандидата в мастера и одна первозарядница.

Плохие метеорологические условия не позволили провести чемпионат СССР по

планерному спорту в личном зачете, поэтому спортсмены, собравшиеся в Орел на аэродром Центрального аэроклуба имени Героя Советского Союза С. И. Анюхина, надеялись в полной мере показать свое мастерство. Однако поздние сроки, ненастная погода тоже помешали полностью раскрыть свое умение. Разыграно только три упражнения. Одно из них новое — полет в предписанном районе. Сущность этой гонки под облаками заключается в том, что планеристы летают в ограниченном районе с множеством поворотных пунктов, последовательность прохода которых не регламентируется. Иначе говоря, каждый пилот выбирает для себя маршрут, исходя из оценки погодных условий. Можно смело отметить, что данное упражнение помогло «вытянуть» соревно-

вания. Выполняя полеты на относительно небольшом удалении от аэродрома, участники четко реагировали на изменение метеосредств, с учетом их строили тактику турнирной борьбы. Часто можно было наблюдать под облаками, словно журавлиную стаю, множество белокрылых планеров.

В результате, все три летных дня, хотя и со слабыми парящими условиями, были использованы до конца. В третий раз подряд уезжает к себе в Таллин почетный приз мастера спорта СССР международного класса Эдла Лави. Среди мужчин победу завоевал мастер спорта СССР международного класса Антанас Рукас из Каунаса.

Е. ШВАРЦ,
мастер спорта
Орел

РЕКОРДЫ ПОД ОБЛАКАМИ

Спортсмены сборной команды СССР по планерному спорту в 1987 году установили 15 всесоюзных рекордов.

Дальность полета в цель с возвращением на старт

14 мая — мастер спорта СССР международного класса И. Борковский (Бобруйск) преодолел дистанцию 600,59 км (прежний рекорд — 579,13 км).

30 июня — мастер спорта СССР международного класса В. Шевченко (Ровно) — 733 км (673,172 км).

Дальность по треугольному маршруту

11 мая — мастер спорта СССР международного класса Д. Вилне (Лиенава) — 611,698 км (591,0 км).

14 мая — мастера спорта СССР международного класса А. Ионушас и В. Мачю-

лис (оба — Каунас) — 556,807 км (установлен впервые).

Скорость на 100 км

16 мая — мастера спорта СССР международного класса Т. Свиридова (Орел) и И. Борковский (Бобруйск) — 107,97 км/ч (105,39 км/ч).

Скорость на 300 км

3 мая — мастера спорта СССР международного класса А. Рукас (Каунас) и А. Сильванович (Каунас) — 74,68 км/ч (63,57 км/ч).

7 мая — И. Борковский и Т. Свиридова — 76,07 км/ч (рекорд установлен впервые).

3 июля — А. Сильванович и С. Кузнецова (Москва) — 81,91 км/ч (74,68 км/ч).

23 июля — мастер спорта СССР международного класса М. Десятков (Орджоникидзе) и мастер спорта М. Силлайэ (Таллин) — 97,73 км/ч (94,70 км/ч).

Скорость на 500 км

11 мая — мастер спорта СССР международного класса Э. Лави (Таллин) — 94,33 км/ч (рекорд установлен впервые).

11 мая — А. Рукас — 107,49 км/ч (102,06 км/ч).

11 мая — В. Мачюлис и А. Ионушас — 82,23 км/ч (рекорд установлен впервые).

14 мая — мастер спорта СССР международного класса А. Морозов (Орджоникидзе) — 110,33 км/ч (107,49 км/ч).

4 июля — мастер спорта СССР международного класса А. Дитлов (Орджоникидзе) — 114,306 км/ч (110,33 км/ч).

4 июля — А. Морозов и А. Сильванович — 89,93 км/ч (82,23 км/ч).

Спортсмены летали на двухместных планерах ЛАК-12ДР в одноместных ЛАК-12 «Летува», производств Пренайского экспериментального завода спортивной авиации ДОСААФ и «Янтарь-2Б» (Польша).

М. СМОЛЬКОВ,
ответственный секретарь ФПС СССР



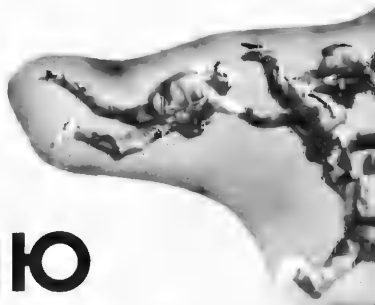
ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

1.98



ПУТЬ К

ПРИЗНАНИЮ



VII чемпионат мира по групповой парашютной акробатике собрал в Бразилии лучших спортсменов 25 стран (13 восьмерок и 25 четверок). Прибыли на соревнования «советские парашютисты». Наша команда (капитан А. Белоглазов) заслужила это право на первенстве страны, завоевав золотые медали. Это был второй выезд советских спортсменов на такую представительную встречу. В Югославии наши мастера опробовали свои силы, приобрели определенный опыт, увидели в действии лучшие группы. Та встреча позволила взять на вооружение все самое ценное, подняла на более высокий уровень нашу групповую акробатику.

Этот чемпионат проверил не только мастерство ведущих спортсменов. Он был настоящим экзаменом на выносливость, психологическую стойкость, спайку групп, способность акклиматизироваться в необычных условиях весны в тропиках, «принять» новый распорядок времени: когда в Москве угасал рабочий день, мы только прибывали на аэродром. Перепады температур в течение дня колебались от 10° до 37°. Жгучая жара сменялась подчас холодными потоками ветра.

«МЕДВЕЖИЙ КАПКАН» ОТСЕКАЕТ СЛАБЫХ

Наша восьмерка прыгала по жребию во второй очереди. Но ее первый результат (13 фигур) сразу же поставил советскую группу в число лидеров. Лучших показателей добились в первом прыжке американцы (16) и французы (14). Уверенно заявили о себе австралийцы, сделав 12 фигур. Они и в дальнейшем, как говорят, висели у нас «на хвосте». До третьего прыжка разрыв был всего в одну фигуру. Но с четвертого тура советским спортсменам удалось увеличить разрыв до пяти, а затем и до восьми очков.

Один из прыжков как бы отделил в соревновании наиболее слабых. Все дело в том, что в него была включена очень слож-

ная фигура. В 1985 году ее предложили Международной авиационной федерации советские спортсмены. Фигура понравилась сложностью перехода, необычностью построения. И название ей дали соответствующее — «медвежий капкан». Вот этот «капкан» и отсекал недостаточно тренированные группы, в том числе ФРГ и Голландию.

Еще одна из наиболее сложных фигур была в предпоследнем прыжке — «летающая тарелка». Наши ребята, американцы, австралийцы и австрийцы построили по 14 фигур, трижды повторив «летающую». Однако французская группа сделала 16 фигур.

Итак, среди восьмерок в ходе всей встречи лидировали американцы, французы и наша команда. Они и заняли соответствующие места: «золотое», «серебряное» и «бронзовое».

Сразу же отмечу, что «зацепившись за бронзу», наша команда достигла немало. Не без ложной скромности этот результат можно оценить как успех, как победу. В истории большого спорта найдутся лишь единичные примеры, когда команда, практически не имеющая опыта международных встреч, стала бы третьим мировым призером, оставив позади коллективы, которые по меньшей мере уже трижды участвовали в мировых состязаниях. А именно такие группы были из Австралии, Англии, Дании, ФРГ, Новой Зеландии.

Несколько по-иному складывалась борьба среди четверок. Здесь острее чувствовалась конкуренция, больше было высокоподготовленных групп. Да и, откровенно говоря, нашим ребятам не повезло в первом же прыжке. 12 фигур построили они за отведенные 50 секунд. Но в одном из переходов судьи усмотрели небольшую неточность. Накладка, едва заметная на видеопленке, позволила строгим арбитрам сбросить три очка. Забегая вперед, скажу, что после десятого прыжка именно трех очков не хватило нашим парашютистам, чтобы «достать» бронзового призера.

Не забыть момента, когда в команду пришла весть о решении судейской коллегии снять три очка. А. Белоглазов кратко переговорил с руководителем делегации, советуя «в возможности опротестовать это решение. Сам же повел группу на тренировку. Спортсмены еще и еще раз шлифовали перед палаткой очередную композицию фигур. А руководители штудировали (в который уже раз) кодекс. Его жесткое требование — том, что спортсмены должны четко продемонстрировать все переходы, все фигуры, отбросило сомнения. «Надо работать качественно!» — было общим решением спортсменов.

После третьего прыжка наша четверка делила с финнами и новозеландцами 6—8-е места. Потом поднялась (после очередных двух прыжков) на пятое, а затем и на четвертое место. Завязалась борьба с австралийской командой за третье, призовое. После седьмого тура наши отставали от будущих бронзовых призеров лишь на две фигуры. Но совсем рядом были итальянцы и австрийцы. Последние три прыжка показали, что нервы у них оказались крепче, выучка чуть выше. Команда Австрии вырвалась вперед, итальянцы обошли наших на одно очко. Австралийцы же не выдержали накала борьбы и... советская сборная заняла пятое место.

Золото уверенно завоевали французы. С начала чемпионата они прочно «оседлали» верхнюю ступеньку турнирной таблицы и ни разу не потеряли лидерства. Вторыми и третьими в ходе всей встречи также уверенно шли команды США и Австралии.

А ТЕПЕРЬ — О ПЕРСПЕКТИВАХ

Чемпионат мира еще раз подтвердил, как растет авторитет этого вида парашютизма. На прошлом были 11 восьмерок и 19 четверок. Теперь команд стало значительно больше. Прислала свою четверку Китайская народная республика. Молодые спортсмены показали довольно высокие результаты.

Руководители парашютной комиссии ФАИ отмечали, что этот вид вполне может быть представлен как олимпийский. Недавно на одной из международных встреч зрители могли наблюдать за работой групп в воздухе на большом табло, размер которого по диагонали почти 26 метров.

Все говорит о том, что групповая акробатика прочно вошла в программу мировых встреч, у нее хорошие перспективы, победа на ней престижна. Между тем, состояние этого направления парашютизма в нашей стране далеко не блестяще. Фактически у нас сейчас не сложилось





четкой системы развития этого спорта, хотя и прошло уже шесть чемпионатов СССР.

Сильные команды имеют воздушно-десантные войска, ВВС, войска ПВО, ДОСААФ СССР. Но на первенстве страны команде ВДВ никто не смог составить серьезной конкуренции.

— Мы завоевали победу в стране легко, — говорили сами спортсмены. — А здесь столкнулись с настоящими мастерами, с настоящей борьбой...

При обсуждении дальнейших путей развития групповой акробатики почти все участники первенства сходились на том, что в стране должно быть больше групп. Создание их под силу многим ведомствам, в том числе и военным. Кстати, отмечу, что из США прибыла армейская команда «Золотые рыцари», французская четверка была тоже из военных спортсменов. Именно эти две команды и завоевали золото среди восьмерок в четверок. В делегациях других стран тоже немало армейцев.

Этот вид спорта не каждому клубу по силам. Нужна системная, постоянная тренировка. Прогресс приходится с высоты 4 тыс. метров. Не все регионы страны способны «даться» устойчивую погоду. Но возможности есть. ДОСААФ уже ряд лет имеет старшего тренера по этому виду, есть тренеры и энтузиасты в других ведомствах. Сейчас выделились спортсмены, которые могут и должны стать тем ядром, вокруг которого могли бы формироваться сильные парашютные группы.

Уже в самом конце соревнований к нашей команде зашел американский спортсмен Том Пирас, золотой призер прошлого чемпионата мира.

— Вы заметно шагнули вперед, — открыто сказал он. — Но вам не хватает... — Том минуту подумал, подыскивая точное определение, потом уверенно добавил: — мелочей, в сущности, но от них зависит успех. Экипировка, парашюты, особая точность при переходах и обозначении фигур.

Как раз об этом же говорили наши ведущие спортсмены и тренеры. Если уж участвовать в мировых встречах, то и экипировка нужна соответствующая — костюмы, спортивное снаряжение. На чемпионате во многих командах, в том числе у золотых и серебряных призеров были облегченные парашюты. Они не стесняли движения при маневрах в воздухе. У нас в стране сейчас «на выходе» новое «кры-

ло» ПО-17М. Он соответствует уровню мирового стандарта. Очень бы хотелось чтобы этот парашют скорее попал к спортсменам. Серьезно следует подумать и о приобретении опыта международных встреч. Зарубежные команды по 3—4 раза в году выезжают для совместных тренировок, на соревнования различного ранга. Наши пока лишены этой возможности. А встречи внутри страны не всегда могут дать тот опыт, которого бы хватило в соревновании с лучшими командами мира.

И конечно, нужна высоко организованная тренировочная работа. Приведу несколько показателей. Команды США и Франции, готовясь к этому чемпионату, в 1986—1987 гг. совершили по 1800—2000 прыжков. При этом шла целенаправленная, конкретная практическая подготовка к мировому первенству. Четверка австралийцев только в этом году перед выездом на чемпионат выполнила 1200 прыжков.

Все эти три команды прибыли в Фос-ду-Игуасу за полторы-две недели до начала соревнований, акклиматизировались, провели ряд тренировочных прыжков. Французы для себя даже выстроили на аэродроме щитовой домик, зная, как разит непривычного человека тропическое солнце. Разумеется, все мы против излишеств... Но спортсмену, представляющему за рубежом нашу Родину, надо создавать условия, позволяющие в полной мере продемонстрировать свое мастерство.

После первого тренировочного прыжка я спросил капитана команды:

— Ну как бразильское небо? Есть ли какие особенности?

— Конечно. Очень сильный ток воздуха. Это чувствуешь сразу. Необычная турбулентность. Да и прыжок с самолета «Геркулес» имеет свои особенности.

Разумеется, спортсмены высокого класса должны уметь ориентироваться в самых разных условиях. Для этого необходима и солидная тренировочная работа накануне. Между тем наша восьмерка за два с лишним года совершила всего 1100 прыжков. О четверке и говорить не приходится. Ее сформировали за пару месяцев до выезда, и только мастерство, энтузиазм, напористость и умение, как говорят, на лету брать лучший опыт, позволили нашим спортсменам войти в пятерку сильнейших.

А как подыалась за последние годы результативность выступлений воздушных акробатов? На прошлом чемпионате американцы в 10 прыжках построили 120 фигур. Сейчас «золотая» восьмерка за 9 прыжков — 119. У четверок два года назад результат десяти прыжков равнялся 118, сейчас — 134. Разительный скачок. Совершенствуется методика обучения, растет мастерство. И вот что характерно. В странах, которые дали чемпионов, на внутренних встречах результаты близки к мировому уровню. На первенстве СССР, к сожалению, показатели еще далеки от достижений мирового класса. Так что работать есть над чем.



И все же только непосвященному могут показаться недостаточно убедительными результаты нашей команды на чемпионате мира. Воздушные акробаты страны, полагаю, достойно представляли этот молодой у нас вид спорта. В заключение назову тех, кто в небе Бразилии защищал нашу спортивную честь: мастера спорта международного класса Александр Белоглазов, Евгений Бровкин, Юрий Парфенчиков, Александр Лоханов, Юрий Ерофеев, Владимир Останин, Александр Круглов, Александр Мерц, запасными в восьмерке были мастера спорта Владимир Младинов и Александр Жиров, старший тренер Владимир Газетов, руководитель делегации Александр Мулюкин. В четверке выступали А. Белоглазов, Ю. Парфенчиков, В. Младинов и А. Жиров. Команды оправдали доверие.

Групповая парашютная акробатика требует самого серьезного внимания Федерации. Проблемы ждут решений.

Л. ЯСНОПОЛЬСКИЙ,
спец. корр. журнала
«Крылья Родины»

Фос-ду-Игуасу—Москва

Фото А. Карташова

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Восьмерки (9 прыжков): США — 119 фигур; Франция — 117; СССР — 105; Австралия — 97; Австрия — 77; Дания — 76; ФРГ — 66; Англия — 59; Бельгия — 59; Новая Зеландия — 55; Нидерланды — 45; Бразилия — 22; Венесуэла — 4.

Четверки (10 прыжков): Франция — 134 фигуры; США — 128; Австрия — 118; Италия — 116; СССР — 115; Австралия — 114; Китай — 107; Новая Зеландия — 105; Бельгия — 102; Швейцария — 100; Финляндия — 99; Нидерланды — 97; Дания — 93; Англия — 91; Швеция — 88; Канада — 82; ФРГ — 77; Испания — 69; Бразилия — 60; Норвегия — 58; Ирландия — 38; Чили — 30; Венесуэла — 28; Марокко — 25; Аргентина — 12.



ПОЛНАЯ СМЕНА ЧЕМПИОНОВ

Чемпионат СССР — это подведение итогов за год работы спортсменов, тренеров, авиационных клубов ДОСААФ. Соревнования по парашютному многоборью, проходившие в конце спортивного сезона на базе Центрального парашютного аэроклуба ДОСААФ в Грозном, выявили сильнейших и в то же время показали недостатки в подготовке команд.

Отрадно, что многоборье стало полновесным видом парашютного спорта, завоевало популярность среди молодежи. В последнее время в клубах уделяют ему больше внимания, растет массовость и мастерство спортсменов.

Примеров внимательного и серьезного отношения к развитию парашютного многоборья немало. Брянский обком ДОСААФ (председатель А. Михеев) в тесном сотрудничестве с местным авиаспортивным клубом (начальник В. Горбачев) создал хорошие условия для занятий спортсменов. В городе открыта первая Детско-юношеская спортивная школа, активно работают секции при районных Домах пионеров. Команда Брянска из года в год выигрывает республиканские и всесоюзные соревнования. Здесь регулярно проводится встреча многоборцев на кубок дважды Героя Советского Союза П. М. Камозина.

На высоком уровне ведется подготовка многоборцев в Харькове. При областном спортивно-техническом клубе «Трудовые резервы» открыто парашютное отделение для учащихся СПТУ. Десять лет здесь проводится соревнование «Золотая осень» на приз газеты «Советский патриот». Брянский и Харьковский обкомы ДОСААФ установили связи с городами-побратимами из Болгарии и Польши, обмениваются спортивными делегациями, что помогает более глубоко изучению опыта, укреплению дружбы.

О возросшем мастерстве спортсменов многих республик говорят результаты первенства СССР (см. спортивно-технические результаты). В плавании, например, победила кандидат в мастера спорта И. Толкачева (УССР), показав рекордное время чемпионатов на стометровой дистанции — 1.06.0 мин. Воспитанница Смоленского авиаспортивного клуба ДОСААФ А. Виноградова добилась отличных показателей в стрельбе — 197 очков из 200 возможных. Трое многоборцев выполнили нормативы и требования на получение почетного звания мастера спорта СССР международного класса.

Отметим и следующий факт: на этот раз произошла смена чемпионов почти по всем упражнениям. Среди победителей и призеров — представители разных клубов Российской Федерации, Украины, Белоруссии, Казахстана, Узбекистана, Армении, города Москвы.

Как же проходила борьба?

С самого начала соревнований лидерство захватили женская команда Украины и мужская РСФСР. В личном зачете после «смещения» молодыми

спортсменами прошлогодних чемпионов в плавании и в прыжках на точность приземления трудно было определить ведущих в многоборье. Не внес ясности и третий вид программы — стрельба из малокалиберной винтовки. Плотной группой претенденты на первенство, имеющие небольшую разницу в очках, подошли к последнему упражнению — это абсолютная чемпионка спартакиады Т. Манойло, мастер спорта А. Виноградова, двукратная победительница соревнований на призы газеты «Советский патриот» Н. Ярушина, прошлогодняя чемпионка СССР по кроссу О. Шурупов, воспитанник Брянского АСК Р. Кулишников, братья из Минска Сергей и Николай Чайко.

Все решал кросс. Среди основных соперниц первой стартовала А. Виноградова. Показав неплохой результат — 5.52.0 мин, она с суммой 4441 очко стала лидером. Но для полной победы этого недостаточно. Дебютантка чемпионата И. Толкачева показала время 5.33.0 мин. Однако скоро челябинская спортсменка Н. Ярушина прошла дистанцию за 5.25.0 мин, а набравшая ею сумму 4538 очка дала право на присвоение почетного звания мастера спорта СССР международного класса. Это была весомая заявка на победу. Напряжение нарастало. Что покажет Т. Манойло? С нетерпением участники ждали ее финиша. И вот среди деревьев замелькала белая фигурка, но финишировала Татьяна тяжело, видимо, все силы отдала раньше, на дистанции. Хотя спортсменка и набрала «гроссмейстерскую» сумму — выше существующего норматива на получение мастера спорта международного класса, Т. Манойло пришлось проститься со званием абсолютной чемпионки страны. Что поделяешь — большой спорт требует максимальных усилий не только во время соревнований, но и на тренировках, а Татьяна не имела такой возможности — способную спортсменку пригласили в сборную команду страны по классическому парашютному, и она совершенствовала мастерство в новом виде спорта. Подруги по команде, подхватив Татьяну за финишной чертой, стали поздравлять ее. Оказалось, что результат Т. Манойло сделал женскую команду Украины чемпионками страны досрочно, независимо от показателя О. Шуруповой, которая еще не финишировала. А что же Ольга? Ей необходимо было отыграть у ближайшей соперницы Натальи Ярушиной четыре секунды. Мощно начал бег, Ольга уже на отметке 1000 м «сократила» разрыв, а на финише увеличила темп. В итоге — 5.14.45 мин. Набрав в сумме многоборья 4567 очков, она завоевала двойную победу — заняла первое место в кроссе и стала абсолютной чемпионкой СССР.

Среди мужчин в кроссе лучшее время на трехкилометровой дистанции показал испытанный боец многоборья Николай Чайко. Но срыв в стрельбе не позволил ему вновь занять высшую ступеньку пьедестала почета. Впервые абсолютным чемпионом стал Р. Кулишников из Брянского АСК.

Одновременно на чемпионате проводился зачет среди юниоров (возраст до 21 года), которых оказалось среди участников более 60 процентов. Победителями в этой группе спортсменов стали Т. Манойло и О. Мельников (Украина).

В общеконном первенстве особые перемены произошло: в высоких показателях закончили соревнования спортсмены Российской Федерации, Украины, Москвы. Отрадно, что среди призеров по упражнениям были молодые команды Армении, Узбекистана.

Отрача состояние дел парашютного многоборья в Туркменинии. Мы, к большому сожалению, вновь не увидели представителей этой республики на соревнованиях. Хотелось спросить руководителей Ашхабадского аэроклуба и в первую очередь его начальника Г. Родина и бывшего командира авиана В. Клычева, как же они работают, что даже не могут выставить команду на всесоюзные соревнования?

Не выставила женской команды Грузия. Слабые показатели у многоборцев Азербайджана, Молдавии, Киргизии. Они замыкают турнирную таблицу. Спортсмены этих команд сегоут на нерегулярные тренировки, нежелание клубов вести работу в связи с трудностями при аренде бассейнов, тиров. Думаю, нет необходимости объяснять значимость парашютного многоборья в воспитании молодежи. И центральные комитеты ДОСААФ этих республик должны принять меры, создать условия, чтобы юноши и девушки могли заниматься парашютным многоборьем.

На собрании участников состоявшийся обстоятельный разговор о проблемах дальнейшего развития парашютного многоборья в стране. Самые острые из них — отсутствие тренеров, спортивных баз на местах — тиров, бассейнов, парашютной техники. Сдерживает развитие спорта ограничение возраста — допускаются к участию в международных соревнованиях спортсмены не старше 25 лет, поэтому большинство из них, пройдя школу многоборья, уходят в «классику», где возрастной ценз не имеет столь строгих границ.

Для повышения массовости огромную роль играют детско-юношеские спортивные школы, спортивно-технические клубы, секции. Их сеть повсеместно нужно расширять и начинать обучение с 12—13 лет. Тогда мы сможем привлечь больше подростков для занятий парашютным многоборьем. Эти вопросы требуют быстрого решения и свое слово должна сказать Федерация парашютного спорта СССР.

В. ПЛОХОЙ,
судья всесоюзной категории

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Прыжки в парашютом на точность приземления (6 прыжков): мужчины — 1. А. Новицкий (Казахстан) — 0,02 м

(средний результат); 2. Р. Кулистиков (РСФСР) — 0,02; 3. С. Чайко (Белоруссия) — 0,02; **женщины** — 1. Э. Шароварова (Белоруссия) — 0,03; 2. Н. Безрук (Украина) — 0,04; 3. И. Войко (Узбекистан) — 0,04.

Стрельба из малокалиберной винтовки (лежа, 20 выстрелов): **мужчины** — 1. Р. Кулистиков — 196 очков; 2. И. Лотешко (РСФСР) — 195; 3. Ю. Ложкин (Белоруссия) — 195; **женщины** — 1. А. Виноградова (РСФСР) — 197; 2. Е. Тарасова — 193 и 3. И. Крайнова — 191 (обе — Москва).

Плавание (100 м вольным стилем): **мужчины** — 1. Д. Кардаильский (РСФСР, ЦПАК) — 1.01,6 мин; 2. Е. Сошенко (Киргизия) — 1.01,9; 3. К. Шашков (РСФСР) — 1.02,2; **женщины** — 1. И. Толкачева (Украина) — 1.06,0; 2. А. Виноградова (РСФСР) — 1.09,7; 3. С. Кленина (РСФСР) — 1.13,3.

Кросс: мужчины (3000 м) — 1. Н. Чайко (Белоруссия) — 9.30,0 мин; 2. В. Зубе (Литва) — 9.37,0; 3. В. Залеский (Москва) — 9.43,0; **женщины** (1500 м) — 1. О. Шурупова (Украина) — 5.14,46; 2. В. Урусова (Украина, личн.) — 5.14,81; 3. А. Курганская (Казахстан) — 5.14,95.

Многоборье: мужчины — 1. Р. Кулистиков (РСФСР) — 4578; 2. Н. Чайко — 4559 и 3. С. Чайко — 4553 (оба — Белоруссия); **женщины** — 1. О. Шурупова (Украина) — 4567; 2. Н. Ярушина (РСФСР) — 4533; 3. И. Крайнова (Москва) — 4529; **юниоры** — 1. О. Мельников (Украина) — 4377; 2. А. Новиков (Москва) — 4367; 3. К. Шашков (РСФСР) — 4344; **девушки** — 1. Т. Манойло (Украина) — 4524; 2. С. Кленина (РСФСР) — 4375; 3. Н. Николаева (Казахстан) — 4215.

Первенство среди команд по прыжкам с парашютом на точность приземления: мужчины — 1. РСФСР — 5700 очков; 2. Армения — 5600; 3. Узбекистан — 5568; **женщины** — 1. Украина — 4524; 2. Узбекистан — 4500; 3. г. Москва — 4448.

Командное первенство: мужчины — 1. РСФСР (Р. Кулистиков, И. Лотешко, А. Глинка, К. Шашков, А. Мишин) — 17 717 очков; 2. Белоруссия (Н. Чайко, С. Чайко, Ю. Ложкин, С. Насатович, Д. Курьянович) — 17 573; 3. г. Москва (Н. Иванов, В. Новиков, А. Новиков, В. Залеский, М. Ягольников) — 17 568; **женщины** — 1. Украина (О. Шурупова, Т. Манойло, И. Толкачева, Н. Безрук) — 13 578; 2. РСФСР (Н. Ярушина, А. Виноградова, С. Кленина, Н. Рожкова) — 13 349; 3. Москва (И. Крайнова, Е. Тарасова, Т. Вороненкова, О. Рысакова) — 13 144.

Общеконное первенство: 1. РСФСР — 31 066; 2. Украина — 30 897; 3. Москва — 30 712; 4. Белоруссия — 29 321; 5. Казахстан — 28 907; 6. Узбекистан — 28 852; 7. Литва — 28 652; 8. Латвия — 28 031; 9. Ленинград — 27 393; 10. Таджикистан — 26 871; 11. Эстония — 26 166; 12. Киргизия — 25 285; 13. Молдавия — 25 050; 14. Армения — 23 543; 15. Азербайджан — 23 086; 16. Грузия — 15 973.



ПОБЕДИТЕЛЕЙ ОПРЕДЕЛИЛА «МАЛАЯ ВЫСОТА»

В розыгрыше XXVIII чемпионата страны по вертолетному спорту, который проходил в Витебске, принимали участие семь команд — Российской Федерации, Украины, Белоруссии, Казахстана, Москвы, Вооруженных Сил и ДОСААФ. На состязаниях прибыли сильнейшие вертолётчики, среди которых семь мастеров спорта международного класса. Четырнадцать летчиков оспаривали личное первенство.

В день открытия чемпионата состоялся авиационный праздник и розыгрыш одного из самых зрелищных упражнений программы — вертолетного слалома на малой высоте. Многочисленные зрители заинтересованно следили за эволюциями винтокрылых машин, но, к сожалению, остроты спортивной борьбы почувствовать сразу не могли: результаты слалома (прохождение 12 ворот, постановка ведра с водой на стол) можно было узнать только через несколько часов. Причина — отсутствие у судейской коллегии быстродействующих электронно-вычислительных машин, программируемых калькуляторов.

Если мы по-настоящему беремся за решение вопроса о массовом привлечении зрителей на спортивные аэродромы, — эту задачу ставит сегодня ЦК ДОСААФ СССР, — без широкого внедрения в судейскую практику современных компьютеров не обойтись. Только на их основе можно повысить зрелищность состязаний — результаты сразу выводятся на электронные табло. Добавим в этому подробные комментарии специалиста — и задача привлечения зрителей, а следовательно и самоокупа-



ПАРАШУТНЫЙ СПОРТ



У стенда с результатами (слева направо): абсолютная чемпионка СССР 1987 года Людмила Корнева, серебряный призер Татьяна Стекольников, мастер спорта международного класса Любовь Татаринова.

мости военно-прикладных видов спорта, будет решаться более успешно...

Первое упражнение выявило лидеров чемпионата. Ими стали у женщин Людмила Корнева и Татьяна Стекольников из команды РСФСР (319,125 очка). Спортсменки показали лучшее время. Стекольниковы затратили на выполнение упражнения 1 мин 58,3 сек, Корнева — 1 мин 59,2 сек. Ошибка в постановке ведра на стол у первой — 1,7 см, у второй — 1,9 см. Чемпионы у мужчин — представители ВВС Николай Буров и Виктор Коротав (319,55) — затратили на полет соответственно 2 мин 4,0 сек и 2 мин 25,0 сек. Работая над столом, Буров ошибся всего на 4 миллиметра, Коротав — на 1,6 см. Командную победу одержала сборная РСФСР, опередив основных своих конкурентов — летчиков Вооруженных Сил — на 2,8 очка.

Анализ таблицы результатов показывает, что мужские экипажи работают над столом более четко. Девять операторов поставили ведро не далее одного сантиметра от круга в центре стола (женщинам это не удалось), а у занявшего четвертое место Анатолия Дятлова (БССР, личн. зачет) отклонение — ноль! Довольно редкий случай. По этому поводу представители прекрасного пола шутили — у мужчин рука крепче.

Еще одна деталь. Результаты мужских экипажей — их 16 — идут плотно. Разрыв между первым и последним около 19 очков. У женщин картина обратная. Экипажей пять, разрыв — 24 очка. Эмоции, переживания, — по-видимому, они в большей степени накладывают отпечаток на выступления спортсменов.

Второй день соревнований. Упражнение «визит». Абсолютная чемпионка прошлого года Любовь Татаринова и пилотирующая вертолет заслуженный мастер спорта Любовь Приходько (команда Украины) вернулись из полета расстроенными. Судьи зафиксировали касание мешочка с песком — край выреза в крыше. Это стоило экипажу трех очков штрафа — величины, по меркам всесоюзного первенства, значительной. И все же спортивное счастье не обошло украинских летчиц — они заняли второе место (299,04). Летавшие за ними мастера спорта международного класса Галина Шлиговская и Любовь Губарь (ДОСААФ) также допустили касание. В результате — третье место (297,42). Хорошо отлетавший белорусский экипаж в составе Ольги Шевелевой и Людмилы Косенковой (личн. зачет), который по сумме очков выходил в лидеры, привез плохую барограмму. Тринадцать штрафных очков отбросили спортсменок на последнее место (292,92).

Золотые призеры упражнения — заслуженный мастер спорта Татьяна Стекольников — мастер спорта международного класса Людмила Корнева (300,3).

Экипаж прочно захватил лидерство и, похоже, не собирался отдавать его до конца состязаний.

У мужчин впереди спортсмены Вооруженных Сил В. Васянин и В. Гладченко (304,42). Всего лишь 0,34 очка уступили им летчики сборной РСФСР В. Панарин и А. Злобин. На третьем месте — питомцы Центрального аэроклуба, выступавшие в личном зачете С. Дербасов и Г. Георгов. Они отстали от лидеров на 0,72 очка. Разрыв минимальный. Командная победа у сборной Вооруженных Сил.

Число 13 считалось роковым, несчастливым. Мастер спорта Ольга Шевелева опровергла это предубеждение, став чемпионкой в упражнении «Полет по маршруту» (297,47). Ее напарница Людмила Косенкова — на втором месте (296,63). Шевелева летала тринадцатой. Экипаж чисто прошел маршрут, нашел все цели, превысив расчетное время всего лишь на 1,7 секунды. Думается, что определенную роль в успехе белорусских летчиц сыграло хорошее знание ими района полетов — дома, как говорится, и стены помогают. На третьем месте — Людмила Корнева, уступившая лидерам около трех очков.

Говорят, что результат 45 мин 00,0 сек случайность. Похоже, что это мнение будет скоро опровергнуто полностью. На всесоюзном первенстве прошлого года москвичи А. Михеев и А. Щеглов точно уложились в заданное время. На сегодняшнем чемпионате ювелирную работу повторили А. Злобин и В. Панарин (штурман). Второй полет (спортсмены поменялись ролями) был менее успешным. Тем не менее Злобин удержал чемпионский титул (298,83). Панарин оказался по сумме очков четвертым (297,67). На втором и третьем местах спортсмены Вооруженных Сил В. Гладченко (298,4) и В. Васянин (298,1). Команда РСФСР вновь вырвалась вперед в преимуществе над сборной Вооруженных Сил в 0,73 очка.

Как известно, всякая неправда обходится дороже, чем правда. Однако не все, к сожалению, принимают эти слова на веру, предпочитая проверить на себе. Строки из отчета о соревнованиях: «Спортсмены команды Казахской ССР проявили нечестность — капитан В. Ладилев летал по маршруту за других спортсменов. Результаты сборной решением судейской коллегии аннулированы. Команда начальником соревнований от дальнейших полетов отстранена. Судейская коллегия ходатайствует перед федерацией вертолетного спорта о лишении В. Ладилева звания «Мастер спорта СССР».

Ну, как назвать это случай? Мальчишеской выходкой? Легкомысленным отношением к большому спорту? Можно с уверенностью сказать одно — летчики из Казахстана по большому счету наказали лишь себя. Грустно было смотреть

на ребят, которые в разгар состязаний из участников перешли в категорию зрители.

Оставалось последнее упражнение, самое, пожалуй, непредсказуемое по результату — «Малая высота». Оно, в конечном итоге, и определяло победителей первенства. Хорошие шансы на титулы чемпионов имели В. Панарин, А. Злобин, В. Васянин, В. Гладченко. У женщин только случайность могла помешать Л. Корневой и Т. Стекольниковой занять высшие ступени пьедестала почета. Хороший запас очков имели Л. Приходько, Л. Татаринова, О. Шевелева, Л. Косенкова.

Но Александр Злобин занял в упражнении 16-е место, что отбросило его на восьмое по результатам чемпионата. Первым был В. Коротав. Он и стал в итоге чемпионом СССР. Золото «салама» и «малой высоты» сыграло свою роль, хотя на «маршруте» и «визите» спортсмен выступил менее успешно — 14-е и 5-е места. В сумме у Виктора 122,04 очка. Серебряную награду первенства завоевал Владимир Панарин (121,81), бронза — у спортсмена Вооруженных Сил Виктора Дегтяря (121,67), который выступал в личном зачете.

У женщин срывов не было. Абсолютной чемпионкой страны стала Людмила Корнева (121,635). На второй ступени пьедестала почета Татьяна Стекольников (121,415), на третьей — Любовь Приходько (121,94).

Командную победу одержали спортсмены Российской Федерации (366,67), вернув себе чемпионский титул, утраченный в последние годы. Тренирует команду Михаил Баландин. Не откажешь в опыте и Виктору Брыкаеву — наставнику сборной Вооруженных Сил (365,9,865), которая заняла второе место. Пример двух сильнейших команд страны наглядно показывает роль тренера в подготовке мастеров. Бронзовые призеры — спортсмены Белорусской ССР (358,541).

Было разыграно и «внеконкурсное» упражнение, приближенное к программе чемпионата мира — слалом с фалом, прижатым к борту вертолета. Первое место заняли Л. Корнева и Т. Стекольников, у мужчин — В. Панарин и А. Злобин.

Чемпионат вызвал и некоторые проблемы. Главная из них — отсутствие... вертолета. У нас нет спортивной машины, которая — заветная мечта многих летчиков — не имела бы ограничений ни по крену, ни по тангажу. Создание Ми-34 неоправданно затянулось. На проходившем в 1986 году У чемпионате мира по вертолетному спорту наша сборная заняла третье место, опередив лишь одну команду. Зарубежные летчики высоко оценили мастерство советских спортсменов, отметив, что те выступают на устаревших Ми-2. Вернуть утраченный престиж на мировой арене можно лишь с новой техникой. Наши аэроклубы ждут Ми-34.

А. КУДИНОВ,
спец. корр. «Крылья Родины»

Витебск

* В № 8 за 1987 год мастер спорта международного класса Н. Варичева положила начало дискуссии «Как быть «Малой высотой», выступив со статьей на эту тему. В одном из ближайших номеров мы опубликуем подборку откликов.

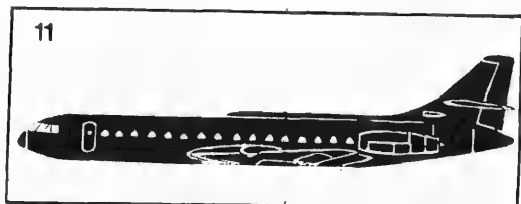
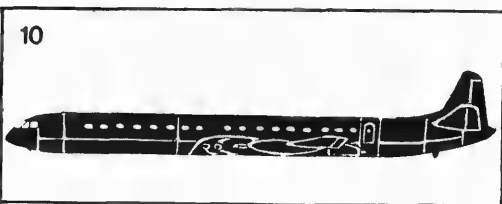
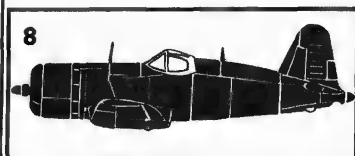
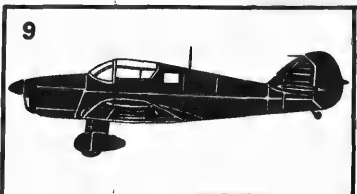
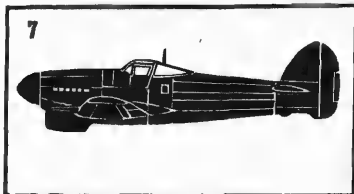
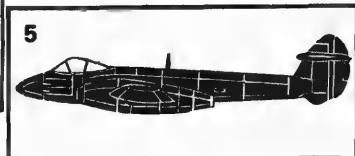
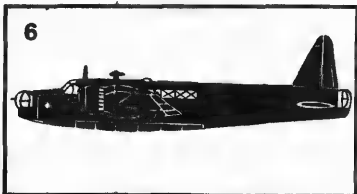
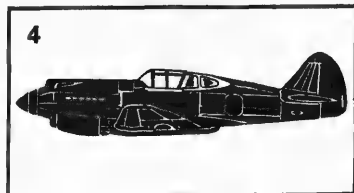
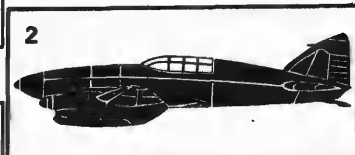
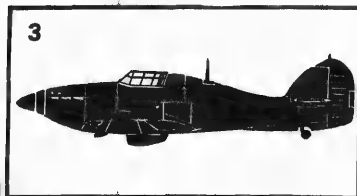
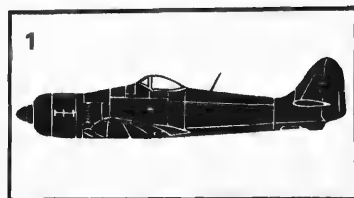


ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

МОДЕЛИ-КОПИИ NOVO

№	Индекс на отливке модели	Масштаб	Название прототипа	Страна	Год постройки опытного образца	Назначение	Название предприятия, выпускающего модель
1	154	1:72	Хаукер «Си Фьюри» FV Mk.II	Англия	1944	палубный истребитель	фабрика «Ташигрушка», г. Ташкент
2	168	1:72	Де-Хевилленд DH-88 «Комета»	Англия	1934	гоночный самолет	
3	171	1:72	Хаукер «Харрикейн» Mk. II c	Англия	1937	истребитель	
4	197	1:72	Коррис P-40B/C «Томагавк»	США	1939	истребитель	
5	200	1:72	Глостер «Метеор» Mk. IV	Англия	1943	истребитель	
6	214	1:72	Викерс «Веллингтон» Mk. I c	Англия	1936	бомбардировщик	
7	231	1:72	Хаукер «Тайфун» Mk. I b	Англия	1940	истребитель	
8	243	1:72	Чено Вовт «Корсар» Mk. IV	США	1940	палубный истребитель	
9	341	1:72	Персиваль Проктор Mk. IV	Англия	1940	военно-тренировочный самолет	
10	356	1:96	Де-Хевилленд «Комета» 4	Англия	1949	пассажирский самолет	
11	357	1:96	Сюд Автасон «Каравелла» III	Франция	1955	пассажирский самолет	

Продукция NOVO (модели с индексам) поступает для продажи в магазины «Игрушки» и «Юный техник». Заводы-изготовители модели не продают и не высылают.



В ВОЗДУХЕ — РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ

На базе Минского аэроклуба ДОСААФ БССР проведен чемпионат СССР по радиоуправляемым авиамodelям. В нем приняли участие 64 спортсмена из 13 союзных республик, Москвы и Ленинграда, а также некоторых ведомств — МАП, Вооруженных Сил и Минвуза СССР. Не выставили свои команды Азербайджан и Киргизия. Некоторые сборные были представлены не в полном составе.

Открыли чемпионат спортсмены с пилотажными моделями самолетов. Порывистый ветер, турбулентность сильно влияли на качество пилотирования, тем не менее уже в первом тура определилась лидирующая тройка: В. Макаров (УССР), А. Нарквичус (Литва), В. Ткачук (Туркм. ССР), которые в такой последовательности и заняли призовые места.

Говоря об уровне мастерства, приходится отметить, что по-прежнему качество пилотирования даже ведущих спортсменов сильно зависит от погоды. Это объясняется недостаточным налетом в сложных метеословиях. Такое явление ничем не оправданно.

В. Макаров и Д. Ткаченко выступали на четырехтактных (20 см³) двигателях, Р. Раманючюкас на длинноходном десятикубовом, остальные — на обычных. Повышение эффекта реализации при использовании четырехтактного двигателя, отмеченное для моделей-копий, в пилотажном классе не наблюдается. Кроме того, этот мотор в эксплуатации сложен и поэтому не может быть рекомендован как основной для пилотажников. Зарубежный опыт также свидетельствует о том, что следует отдать предпочтение длинноходному десятикубовому двигателю.

По результатам стеновых испытаний мотор ЦМТМ-10РУ имеет явное преимущество по сравнению с «Мокки», «Вебра», «Росси» традиционной конструкции. Летные испытания также дали положительные результаты. Хочется верить, что наконец-то наши пилотажники получили тот двигатель, который им нужен.

ИТОГИ СТАРТОВ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫХ ПИЛОТАЖНЫХ МОДЕЛЕЙ

Занятое место	Спортсмен	Команда	Сумма очков 3 лучших полетов
1	Макаров В.	УССР	3159
2	Нарквичус А.	Лит. ССР	3085
3	Ткачук В.	Туркм. ССР	3014
4	Горохов А.	РСФСР	2950
5	Ткаченко Д.	ВС СССР	2772
6	Раманючюкас Р.	личн.	2693

Острая и напряженная спортивная борьба развернулась на стартах радиоуправляемых моделей планеров. В них приняли участие 23 спортсмена. Соревнования прошли по программе трех упражнений, в каждом по 6 туров. В зачет шла сумма пяти лучших результатов.

Лидером чемпионата оказался Иван Муковозчик. Однако нулевая оценка, полученная им во втором туре в упражнении С (скорости), обострила борьбу, и победитель был определен лишь в последнем старте 6 тура.

Групповая форма зачета, когда лидер каждой группы получает максимальное количество очков (1000) в упражнениях А (продолжительность) и Б (дальность), повысила накал спортивной борьбы и объективность оценки.

В настоящее время класс радиоуправляемых моделей планеров достаточно сложен в спортивно-техническом отношении. Стартовое оборудование — это комплекс взаимосвязанных элементов: аккумулятор, электродвигатель, лев. От его качества теперь в значительной мере зависит получение высоких результатов. В 1987 году было сделано отступление от кодекса ФАИ и расширен допуск по геометрическим размерам аккумулятора, чтобы они обладали такой же мощностью, как и зарубежные. Отступление явилось необходимым, так как, к сожалению, нашей промышленностью не выпускаются аккумуляторы с нужными характеристиками и геометрическими размерами. Расширение допуска будет оставлено и на 1988 год, чтобы спортсмены имели время для решения этого вопроса.

Применение мощных электродвигателей требует совершенствования технологии изготовления моделей, использования современных композиционных материалов.

Мастерство радиопланеристов растет, и есть надежда, что они не сбавят темпа и вскоре смогут достойно соперничать с зарубежными спортсменами на соревнованиях высокого уровня.

ИТОГИ СТАРТОВ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫХ МОДЕЛЕЙ ПЛАНЕРОВ

Занятое место	Спортсмен	Команда	Сумма очков 5 туров
1	И. Муковозчик	БССР	14 601
2	К. Карпов	ВС СССР	14 403
3	И. Канишюкас	личн.	14 351
4	Й. Адамонис	Лит. ССР	13 809
5	А. Шеголов	РСФСР	13 797
6	Х. Кырель	Эст. ССР	13 740

На стеновую оценку в классе моделей-копий было представлено 16 моделей. По-прежнему лидером является спортсмен из Калининграда В. Журавель. И на этот раз он оказался верен своей традиции: на стеное его «Элин-50» — первый. Промодернизированный красивый полет в первом туре, Валерий стал чемпионом СССР 1987 года.

Этот тур проходил при тихой погоде. 11 спортсменов подняли модели в воздух. Неудача постигла одного из претендентов на призовое место, спортсмена из Харькова Сергея Хила — из-за отказа аппаратуры разбилась прекрасная модель Су-26. Неполадки в двигательной установке не позволили спортсмену из Риги К. Плоциньшу показать в первом туре высокий результат. Второй и третий проходили в очень неблагоприятную погоду — сильный порывистый ветер и дождь. Все попытки спортсменов стартовать заканчивались неудачей. Противостоять погоде сумел лишь К. Плоциньш. Он проявил высокие бойцовские качества и завоевал второе место. Ему вручен приз «За волю к победе».

ИТОГИ СТАРТОВ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫХ МОДЕЛЕЙ-КОПИЙ

Занятое место	Спортсмен	Команда	Сумма очков
1	Журавель В.	РСФСР	1142
2	Плоциньш К.	Латв. ССР	1032,7
3	Кривуцес М.	Минвуз	996,1
4	Килочек В.	РСФСР	911,6
5	Мирошников Л.	РСФСР	882,2
6	Кириллов В.	Каз. ССР	832,6

В общекомандном зачете первое место завоевала команда РСФСР, второе — Литовской ССР и третье — Украинской ССР.

По окончании чемпионата прошло совещание с представителями команд, на котором высказаны пожелания по проведению чемпионата СССР 1988 года. Представителям команд было предложено подать заявки на длинноходные (10 см³) микродвигатели, а также на остродеформативную капрановую монолит $\varnothing 1,6$ мм для левов. Но, видимо, их мало интересует развитие авиамодельного спорта в классе радиоуправляемых. Так же без внимания остался вопрос о радиоаппаратуре «Сигнал-7ФМ», поставленной из ГДР. Уже в течение трех лет она находится в эксплуатации у спортсменов, а просьба дать отзывы о ее работоспособности остается без внимания.

В 1988 году на Кубке СССР вводятся еще два новых класса: гоночные самолеты и вертолеты. Хочется надеяться, что это послужит дальнейшему развитию массовости радиоуправляемого авиамоделизма.

Ю. КНЯЗЕВ,
старший тренер сборной команды СССР



АВИАМОДЕЛИЗМ

ВЕРНИТЕ ЛЮБОВЬ!



ЗАМЕТКИ ПИСАТЕЛЯ

Психологи утверждают: каждый третий человек летает во сне, каждый пятый фантазирует, как смастерить крылья. Живет в нас вечное и неистребимое желание испытать себя в полете. Многие люди чувствуют ущербность из-за того, что не имеют крыльев. Тяготит вечная «привязанность» к Земле, вызывает недоумение: почему лебедь ходит по земле, плавает и летает?

Несправедливо поступила с нами Мать-Природа! Раньше говорили: вот если бы появились огромные-преогромные птицы с крепкими крыльями, то человек оседлал бы их, как лошадей, и отправился в путь-дорогу и по земле, и по воздуху. Тогда он, возможно, утолил бы свою жажду летать. Но пригородный подседло птиц не оказалось, и человек пустился в ход свою необузданную фантазию: полетели герои его устных и письменных произведений то на парусных кораблях, то на сказочных коврах-самолетах, то на метле бабы-яги, даже в пучечном ядре. Примечательно, самым любимым, живущим вот уже двадцать веков, оказался миф об Икаре и Дедале, построивших крылья.

Мечты о крыльях помогли их строительству. В декабре 1903 года братья Уилбур и Орвилл Райт среди песчаных дюн испытали в воздухе свой аэроплан. Всего 12 секунд продолжался полет.

«Этого только и ждало человечество, — восторженно писала одна из газет в ту пору, — всех обуяла страсть своими руками строить аэропланы и самим летать на них. Во что бы то ни стало летать!»

Мир заговорил об Икарах XX века. В сараях, на чердаках, в подвалах началось строительство «самodelок» — самолетов, маховлетов, планеров. У «небесного поветрия» большая и славная история. ■ 1906 году создается Федерация авиационного спорта — ФАИ, и в ноябре того же года она зарегистрировала первое мировое достижение. А. Сантос-Дюмон установил рекорд — пролетел на самолете 220 метров. Что происходило тогда в России? Вся авиация находилась в руках иноземцев — ни одного отечественного самолета! Захватившие власть в авиаторство иностранные дельцы шли на все, чтобы задушить в России ростки смелых и талантливых

проектов новых летательных аппаратов. Но... в 1908 году один из пионеров-планистов в России Алексей Шуйков на планере собственной конструкции совершил 14 полетов с дальностью до 35 км.

По совету Н. Е. Жуковского в 1910 году в воздухоплавательном кружке МВТУ построили планер, и один студент взялся испытать его в полете. «Надев» на себя бипланную коробку — две оклеенные полотном плоскости, соединенные стойками и расчалками, студент встал на козогоре, спиной к Лефортовскому парку и лицом к реке. Уловив порыв, он побежал под уклон, взмыл в воздух и перелетел через Яузу. Много лет спустя после «воздушного крещения» Андрей Николаевич Туполев, став трижды Героем Социалистического Труда, академиком, выдающимся авиационным конструктором, не раз вспоминал свой полет на планере и говорил о необходимости приобщать молодежь к планеризму, вовлекать ее в воздушный спорт.

В историю мировой авиации вписан подвиг Петра Нестерова. Бесстрашный летчик впервые в мире в 1913 году выполнил «мертвую петлю», ставшую фигурой высшего пилотажа. На пути развития авиации встала преграда — «штопор». На свой страх и риск, вопреки существовавшему тогда запретам Константин Арцеулов 7 октября 1916 года самовольно ввел «Ньюпор» в штопор и вывел. Своим подвигом он открыл перед летчиками всего мира беспредельные возможности при выполнении каскада фигур высшего пилотажа.

Петр Нестеров и Константин Арцеулов были признанными летчиками и бесстрашными спортсменами, но, что важно отметить, — поднималась и волна «самодельщиков» — «домашних» самолетостроителей. Н. Е. Жуковский, восхитенный тем, что народ стал проявлять огромный интерес к авиации, рассматривал множество проектов строительства «воздушных велосипедов», например И. Быкова, В. Германа, Н. Мирейкина, проект «аэромобиля» А. Яблокова.

Стихийное развитие авиации и воздухоплавания всполошило царский двор, церковь и, конечно, обывателей. Испуг был так велик, что неказистый двухэтажный дом в Мыльниковом переулке, в котором жил Н. Е. Жуковский, был взят под надзор полиции. Участковым полицейским начальником было направлено секретное предписание: «иметь во вверенном участке сведения о всех лицах, совершающих полеты и обучающихся таковым, а равно производящих различного рода опыты по постройке или саму постройку тех или иных летательных машин...»

Презрев опасность, Н. Е. Жуковский превратил свою квартиру в штаб, в котором собирались близкие ему студенты, летчики, люди, интересовавшиеся авиацией. «Это был славный период зарождения русской авиации, русской авиационной науки, и мы носим в себе ярчайшие воспоминания о тех днях...» — говорил бывший член Воздухоплавательного кружка, впоследствии видный дея-

тель авиационной науки и техники Г. М. Мусинянц.

О «половодье народных талантов» можно судить и хотя бы по тому, что слесарь из Харькова, увидев в кино хронику о полетах братьев Райт, слезно выпросил у кинемеханика кусок кинолентки и по ее кадрам нарисовал, а затем построил аэроплан. Чтобы доказать его надежность, взял с собой в полет двухлетнюю дочку Валу. Для прочности пристегнул ее широким ремнем к сиденью и поднял в воздух. Став через годы прославленной летчицей, Героем Советского Союза, Валентина Степановна Гризодубова не раз тепло рассказывала о своем «воздушном крещении» и говорила: очень важно молодое «приучать к воздуху» с детства.

Крутые перемены в жизни страны и ее авиации принес Октябрь. Ленин уделял большое внимание восстановлению и развитию отечественной авиации. В ленинском наследии имеется более 200 документов, непосредственно касающихся задач и проблем развития и строительства авиации.

■ 1918 году осуществилась давняя мечта Н. Е. Жуковского — Ленин поддержал его предложение о создании первого в мире Центрального аэрогидродинамического института и подписал решение об учреждении ЦАГИ. При ЦАГИ создается КБ А. Н. Туполева, в его распоряжение передаются бывший особняк меховщика Михайлова и трактир «Раек». Для испытаний своего первенца — спортивного самолета АНТ-1 — Андрей Николаевич Туполев с коллективом конструкторов выходит на суббютик — прокладывают на городской свалке в Лефортове ватлетую полосу. 21 октября 1923 года инженер-конструктор Евгений Иванович Гогоцкий успешно испытал в воздухе спортивный АНТ-1.

Советские спортсмены получили также аветку В. С. Писаренко. Строилась она без точных расчетов, «на глаз», и осталась в единственном экземпляре. ■ травянойм депо построили спортивный самолет В. П. Невдачина «Буревестник». Летчик Александр Иванович Жуков установил на аветке первый советский мировой рекорд — 29 июля 1927 года он поднялся на высоту 5000 метров. Другая аветка «Марс», созданная на одном из харьковских заводов, осенью 1927 года вышла победителем в состязаниях с немецким самолетом «Клемм».

В Москве, Ленинграде, Киеве, Харькове, Одессе и других городах строились легкомоторные спортивные самолеты, планеры и модели самолетов. Сама жизнь подсказывала необходимость слияния разрозненных сил, и в 1927 году был создан ВЛКСМ. IX съезде ВЛКСМ провозгласило шефство комсомола над Военно-Воздушным Флотом. ■ стране началось строительство аэроklubов, планерных станций, площадок для авиамodelств. Нужен был центральный аэроklub в большом аэродроме, а сотни молодых рабочих Москвы, в том числе работники ЦК ВЛКСМ, редакции «Комсомольской правды», брались за лопаты и тяпки и с утра работа-

ли в Тушине на берегу Москвы-реки. На строительстве аэродрома мы часто видели секретарей ЦК ВЛКСМ Косарева и Горшенина, начальника ВВС Красной Армии Алксниса, председателя ЦС Осоавиахима Яйдмана, — вместе со всеми катали они тапки с грунтом, орудовали лопатами и кирками.

Атмосфера энтузиазма, охватившая рабочую и сельскую молодежь, поражала западных журналистов. «В Советской России», — писала «Таймс», — происходит нечто невероятное: страна покрывается сетью аэроклубов, планерных станций. В Москве над парками культуры и отдыха и площадями поднимаются парашютные вышки, — можно подумать, что все решили перебраться с нашей грешной земли на небо.

Картина, увиденная иностранными журналистами, не могла не поразить их воображения. Если в 1932 году в СССР было 2 аэроклуба, то в 1934 году — 115. В 1931 году действовало 32 планерные станции, а в 1934 году — 170. Число парашютистов увеличилось с 300 до 17 000.

Армия молодых людей, мечтавших научиться летать, естественно, нуждалась в большом количестве учебных и спортивных самолетов. И они получили свои «воздушные парты». Опять обращусь к цифрам: если в 1923—1924 годах было построено в стране 13 самолетов, то в 1931 году — 860, а в 1937 году — 4485. Часть из них была направлена в аэроклубы и летные училища. Сейчас трудно поверить, но в тридцатые годы в стране действовало около 200 конструкторских бюро. С помощью ЦК ВЛКСМ и «Комсомольской правды» молодой талантливый конструктор Александр Яковлев получил для создания своего КВ бывшую кроватную мастерскую. Как все мы радовались тому, что Александр Яковлев — гордость комсомола — сможет строить свои учебные и спортивные самолеты.

Конкурс на лучший спортивный самолет объявил журнал «Смена», и на его обложке появилось изображение самолета, получившего первую премию, и описание жизни молодого саратовского конструктора Олега Антонова. Сергей Королев создал серию прекрасных планеров, причем, на его планере впервые в мире была выполнена «мертвая петля».

Особое место в строю учебно-спортивных самолетов занял легендарный У-2 конструкции Н. Н. Поликарпова, испытанный М. М. Грозовым. Простой в управлении, надежный, экономичный, У-2 использовался во всех аэроклубах.

С ростом массовости летного дела началась пора спортивных состязаний легкомоторных самолетов. Помню, в 1934 году звено Я-6 совершило перелет дальностью 9000 километров по маршруту Москва — Иркутск — Москва. В Тушине проводились соревнования планеристов и парашютистов. С утра до вечера в небе кружили учебные самолеты, учились летать и журналисты «Комсомольской правды». По инициативе Юрия Жукова мы организовали группу учлетов и прошли программу летной подготовки, совершили парашютные прыжки и стали «своими» людьми на аэродроме. «Комсомолка» превратилась в своеобразный «штаб» — к нам шли посоветоваться летчики и парашютисты, искали поддержки начинающие конструкторы, в редакции отмечали успешное завершение больших и малых перелетов, парашютных прыжков.

А в воздухе происходили небывалые события, например, гонки по замкнутому маршруту протяженностью 5000 километров. На старте в Тушине выстроились 34 самолета, среди них была и крохотная авиетка Г-10 с мотором 65 лошадиных сил, созданная конструктором Владиславом Грибовским. Стартовав в Тушине, самолеты отправились в путь по маршруту Москва — Горький — Казань — Сарапул — Пермь — Свердловск — Челябинск — Магнитогорск — Оренбург — Куйбышев — Саратов — Луганск — Донецк — Днепрпетровск — Киев — Брянск — Москва. На всех этапах я видел, как тяжело приходилось летчикам «воевать» с непогодой, обходить грозные фронты, совершать вынужденные посадки для мелкого ремонта. Не все достигли финиша — проверка самолетов и летчиков оказалась суровой. Победил Юлиан Пионтковский, первым прибывший в Тушино на самолете А. С. Яковлева АИР-10. Высокую награду получил молодой летчик Николай Федосеев, сумевший в сложных погодных условиях довести до финиша авиетку Г-10. Всеобщее восхищение вызвали самолеты У-2.

А потом... В мрачные годы культа

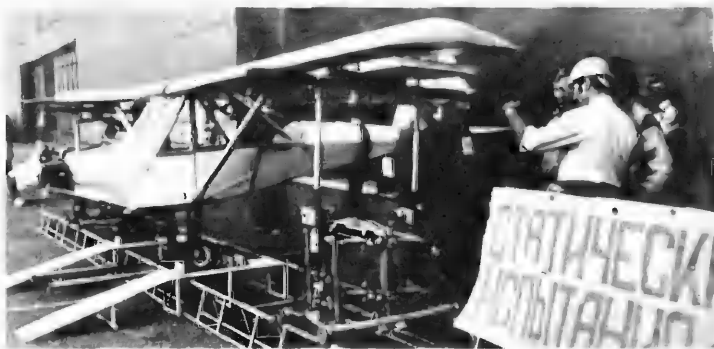


● «Ну, как тут у вас? Все по инструкции?», — спрашивает председатель оргкомитета К. Васильченко у руководителя «подкомиссии» по дельтапланам А. Дашаца.

● Теперь путь в небо — только через «чистилище» статиспытаний.

● Герой Советского Союза Владимир Гордиенко: — «Это не истребитель!»

● О том, что махолет не полетит, знали все и тем не менее ждали чуда.



личности были порушены славные традиции Осоавиахимы, уничтожены многие замечательные кадры, скована инициатива конструкторов, заорганизованные мероприятия подменили массовость. В Тушине жизнь затихла. Конечно, пока еще проводились учебные полеты, бывали соревнования, слеты, но все это носило узкий характер, без той широты, которой славилось Тушино. *

...Обо всем этом я думал в Тушине, когда в августе этого года на аэродроме проходил IV Всесоюзный смотр-конкурс сверхлегких летательных аппаратов любителей конструкций. Это был первый смотр-конкурс, который прошел после принятия в феврале 1987 года Постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О мерах по дальнейшему развитию самодельного технического творчества». В свете этого решения и следует оценивать все то, что было представлено «самодельщиками» в Тушине.

Конечно, если сравнивать результаты IV смотра-конкурса с тем, что было продемонстрировано на I смотре-конкурсе в 1983 году в Крыму, на горе Клементьева, то результаты могут показаться весьма значительными: тогда было представлено 3 самолета, 1 мотопланер, 3 планера, 4 мотodelьтаплана и 8 delьтапланов из 10 городов страны. На IV смотре-конкурсе мы увидели более 100 летательных аппаратов, один другого удивительнее. Тут и минисамолеты и мини-автомобили, и парашютисты, и диски, и диски, — глаза разбегались при виде необычайных творений «самодельщиков». Сколько ума, таланта, дерзновения, безудержной фантазии и трезвого расчета заключено едва ли не в каждой диковинной машине. Знаменитый летчик-испытатель Владимир Сергеевич Ильинский, осмотрев сверхлегкий самолет М-5-1 «Октябрь», искренне воскликнул: «Лично я хотел бы иметь такой самолет! Удивительная простота и надежность!»

Да, конечно, многое вызвало и радость и удивление на IV смотре-конкурсе. Но было от чего и возмущение, слушая печальные рассказы талантливых конструкторов об их бедах, о том, как тяжело доставить им каждый кусок металла, каждую гайку, как мучительно ютиться в каморках, подвалах или в сараях. Свежо в памяти запрещение самодельных кружков, когда со слезами на глазах самодельщики сдавали в металлолом свои конструкции. Как преследовали развитие delьтапланизма! Как ломали парашютные вышки и как всячески мешали росту авиамоделлизма! Помню, какие яростные письма писали в различные инстанции Герой Советского Союза, прославившийся летчик-испытатель Сергей Николаевич Анохин и его жена — мастер планизма Маргарита Раценская, отстаивая планизм, доказывая необходимость развития delьтапланизма. Но все было тщетно. Потом, с большим опозданием, пришлось нам наверстывать упущенное и в планизме, и в delьтапланизме, и в сверхлегкой авиации.

Отгорает недостаточное внимание средств массовой информации к воздушному спорту. Кажется, что может быть прекраснее выступлений парашютистов, бешуных, захватывающих дух полетов планиристов и, конечно, стремительных, молниеносных фигур высшего пилотажа, исполняемых летчиками-спортсменами. Но почему так редко обращаются к авиационной теме газеты, телевидение, радио?

И уж совсем непонятен «заговор молчания», который устроили некоторые газеты во главе с «Воздушным транспортом» против IV смотра-конкурса в Тушине. Нужен крутой поворот нашей печати, телевидения, литературы к воздушному спорту, к строителям сверхлегкой авиации, который поможет увлечь молодежь, как и в прежние годы, в небо, зажег в ее сердцах желание Икара — летать, быть выше облаков, чувствовать свои крылья.

Воздушный спорт предоставляет широкие возможности для осуществления военно-патриотического воспитания, для борьбы с тлетворным влиянием Запада, для формирования целевой, яркой личности советского молодого человека. И тут — беспредельное поле для деятельности комсомола, его «Комсомольской правды», «Московского комсомольца», который, кстати говоря, настолько увлечен бесконечными однообразными ВИА, что не увидел в Тушине созвездия талантов. Слепота в отношении к авиации до добра не доведет. И нельзя делать вид, будто в области спортивной авиации ничего особенного не происходит в мире, и можно жить спокойно. Ан нет! Никуда не уйти от напавшего на весь мир рекордного полета молодых американцев Дика Рутана и Джинны Ингер на самолете «Вояджер» вокруг света без посадки и дозаправки горючим в воздухе. Отдавая должное мужеству и мастерству летчиков, важно отметить, что рекордный полет стал возможным потому, что при создании сверхлегкого и надежного самолета удалось использовать «Номекс» — сотовый материал, выпускаемый промышленностью. Не является дефицитом там и графитовое волокно.

Когда, завершив кругосветный перелет, «Вояджер» приземлился на военной базе «Эдвардс» в Калифорнии, с которой он стартовал, то в ворота базы въехал грузовик, перевозивший самолет «Игл», весивший всего сорок килограммов. «Игл» приводится в действие силой мускулов пилота. Валетев в высьхоем озера в Калифорнии, он должен побить рекорд дальности полета и времени нахождения в воздухе.

Мировой уровень обязаны превзойти советские воздушные спортсмены! Если учесть огромный опыт наших летчиков, их мужество и мастерство, то задача для них вполне осуществима. Но, имея прекрасных мастеров-летчиков, важно иметь и рекордный самолет. Время идет, все меняется и повышается «планка» достижений. Для восстановления былого лидерства нашего воздушного спорта не обойтись крутой поворот к нему комсомола, ДОСААФ, средств массовой информации, Министерства гражданской авиации, ВВС, Академии гражданской авиации и не только их. Нужно в корне менять воспитательную и агитационно-массовую работу, сметать давно изжившие себя запреты и ограничения и ту робость, которая частично проявляется при подготовке соревнований и особенно в ходе работы с «самодельщиками»-конструкторами. Не чураться их, а приближать к себе, оказывать им внимание и помощь!

В связи с этим возникает вопрос: уже давно существует Международная ассоциация экспериментальной авиации (ЕАА), объединяющая более 1500 «самодельщиков» из 53 стран. Им оказывается помощь во время проектирования лета-

тельных аппаратов, предоставляется квалифицированная консультация, самодельным конструкторам помогают приобрести необходимые материалы. Когда самолет готов, его испытывает опытный летчик-испытатель. На мировых соревнованиях-смотрках, которые проводит ЕАА ежегодно, представляются тысячи «самодельных» самолетов. Возникают вопросы: почему в ЕАА не входит Советский Союз? Почему советские воздушные конструкторы-самодельщики лишены возможности знакомиться с работами зарубежных коллег? Кому нужно держаться в изоляции пытлиую мысль советских авиаконструкторов-самодельщиков? Почему по примеру ЕАА у нас нет Всесоюзного общества любителей экспериментальных летательных аппаратов? Почему не создаются на основе хозрасчета и самоокупаемости общественные КБ?

В связи с этим интересен и во всех отношениях достойный внимания факт: группа конструкторов из Красногорска Московской области на основании Закона об индивидуальной трудовой деятельности предложила создать самолет, управляемый по радио и способный выполнять такую тонкую и необходимую работу, как разбрызгивание удобрений и гербицидов на полях с большой точностью. По расчетам, такой самолет будет стоить около 10 000 рублей. Конструкторы-самодельщики организовали кооператив, получили помещение на фабрике игрушек и уже имеют заказы от колхозов и совхозов.

Таких «чудаков» в нашей стране — тысячи. В сараях, на чердаках, на кухнях создают они «самodelьки», которым давно пора покинуть землю и летать над полями и лесами, выполняя сельскохозяйственные работы, патрулируя дороги, развозя по деревням почту, помогая геологам и рыбакам. Работы непочтатый край!

Не мечтой, а реальным, нужным, необходимым делом для страны должна быть «малая авиация», способная взять на свои плечи многое из того, что не выполняет «большая авиация». Здесь должно быть четкое разделение труда и обязанностей, ясное понимание того, что в колхозах и совхозах, на стройках, в геологических партиях куда удобнее, экономичнее и проще, и быстрее использовать легкие, а не тяжелые самолеты и вертолеты. У нас есть все, чтобы в кратчайший срок наверстывать упущенное, вести массовую авиафикацию страны, создавать «авиационные кооперативы», переводить на хозрасчет и самоокупаемость авиационные центры, которые будут заниматься народнохозяйственными работами, внедрением новейших конструкций «самодельных конструкторов», вовлечением детворы и молодежи в ряды тех, кто хочет освоить «воздушные велосипеды».

Перестройка, коренная перестройка должна быть проведена в «небесной работе»!

Вспомним, как мудро заболтался Ленин об изобретателях и рационализаторах в авиации, как поощрял он таланты, радовался каждому достижению смелых летчиков. По-ленински смело и решительно необходимо вызывать новый мощный подъем и массовой авиации, вернуть летчикам и парашютистам всенародную любовь, разжигать в молодых сердцах страстное желание развить свои сильные и надежные крылья!



ВЫПУСК 12

Перед первым полетом
[4 октября 1932 г.].



СКОРОСТНОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ХАИ-1

Приближается день открытия X Всесоюзного съезда ДОСААФ. И мы все чаще обращаем свой взор к главному предмету оборонного Общества, к его традициям. В этой публикации воскресается одна из страниц Осоавиахима.

...К полудню 8 октября 1932 г. рабочие, инженеры, техники харьковского авиазавода, студенты авиационного института потянулись к стартовой площадке заводского аэродрома. Предстояло волнующее событие — первый полет созданного при их участии нового пассажирского самолета, обладающего скоростью почти вдвое большей, чем строящийся серийно К-5.

Летчик-испытатель В. Н. Кудрин и главный конструктор И. Г. Неман заняли места в машине. Как положено — пробные пробежки и взлет. Под восторженное «ура» самолет сделал над аэродромом круг и приземлился у «Т».

— Все хорошо, — улыбаясь, сказал Кудрин конструктору, — хоть сейчас бери пассажиров!

Начались будни испытаний новой машины. В январе 1933 г. решили проверить главную, отличительную новинку самолета — впервые на пассажирской машине не только в СССР, но и в Европе полностью убираемое в полете шасси. Хотя при опробовании на земле, на «козелках» система работала надежно, главный конструктор, в тайне от летчика, взял с собой «французский» ключ и долото: вдруг в воздухе механизм выпуска откажет. Аварийный инструмент не понадобился.

Едва шасси убралось в крыло, стрелка указателя скорости прыгнула вверх. Проверив свое впечатление о приближении к расчетной максимальной скорости, летчик провел машину над «черным» километром. Хронометры и секундомеры наземных контролеров зафиксировали 292 км/ч. Больше, чем у находившихся на вооружении истребителей! Построенный по заданию и на средства Центрального Совета Осоавиахима, ХАИ-1 ознаменовал собой определенный шаг в советском самолетостроении, в развитии конструкторского творчества.

ОТ ЗАДУМКИ ДО РАБОЧЕГО ПРОЕКТА

Инициатором решения проблем скоростной авиации в Харьковском авиа-



Предсерийный ХАИ-2
на государственных испытаниях (1933 г.)

института стала кафедра самолетостроения, возглавляемая И. Г. Неманом. О нем А. Н. Туполев позже писал: «Он был одним из достойнейших представителей группы талантливых молодых инженеров — творцов замечательных самолетов советской авиации». Молодой руководитель кафедры, смело внедряя прогрессивные методы в учебный процесс, стремился объединить теоретическую подготовку студентов с конструкторской практикой. Одну из очередных лекций в мае 1931 г. Иосиф Григорьевич закончил необычным вопросом:

— Кто из присутствующих студентов желает построить настоящий самолет?

Охотников оказалось много. Привлекла перспектива проверить и применить свои знания на практике. Задание спроектировать и построить шестиместный пассажирский самолет сформулировал шеф института — Центральный Совет Осоавиахима Украины. Срок сдачи проекта установили предельно короткий — меньше года — февраль 1932 г.

Начиная работу, И. Г. Неман предупредил студентов, что в будущей машине надо воплотить все новое, прогрессивное, что к началу тридцатых годов знала отечественная и зарубежная авиационная наука. После всестороннего анализа известных машин, консультаций с видными учеными, с лучшими преподавателями института сложились облик самолета. Это — одномоторный моноплан со свободонесущим крылом, фюзеляж — сигарообразный, обшивка гладкая, работающая, шасси — убираемое, двигатель в кольце Тауненда, основной материал — дерево.

Перед началом практической разра-

ботки самолета у руководства института возникли сомнения, реальна ли новая схема, справится ли молодежь с решением предстоящих задач, не лучше ли использовать уже проверенные компоновки. Чтобы рассеять опасения, Неман создал две конструкторские студенческие бригады: одна, во главе с дипломником Л. Арсоном, вела разработку самолета ХАИ-1 с учетом всех задуманных новинок. Другая, возглавляемая его однокурсником А. Еремко, проектировала самолет ХАИ-2 по общепринятой схеме с неубираемым шасси.

К февралю 1932 года проекты самолетов — ХАИ-1 и ХАИ-2 — были закончены. Оба признаны добротными. Но при их анализе, проведенном комиссией видных специалистов, стало ясно, что ХАИ-1 с убирающимся шасси будет иметь неоспоримые преимущества в скорости и экономичности перевозок. Комиссия приняла решение строить самолет по проекту первой бригады. Рабочие чертежи поручили выполнять студентам последних курсов института. Центральный Совет Осоавиахима взял на себя финансирование строительства опытной машины, выделив 70 тыс. рублей.

В марте 1932 г. чертежи пошли в цех Харьковского завода, коллектив которого, в частности главный конструктор К. А. Калинин, вемерно поддерживал молодых самолетостроителей. В заводских лабораториях провели статические испытания основных узлов и агрегатов будущей машины.

ОТ ПРОЕКТА ДО ОПЫТНОГО ОБРАЗЦА

Комсомольцы завода и института взяли шефство над ХАИ-1. Их призы-

построить самолет быстро и качественно поддерживали многие рабочие и инженеры предприятия. Технический директор завода Б. Лисунов, начальник сборочного цеха Л. Цехановский, мастера А. Семенов и И. Лукашенко, бригады П. Штепенко и М. Ласс, рабочие Н. Леонов, И. Щетина и другие вносили предложения, как быстрее и лучше изготовить наиболее сложные узлы, и часто сами воплощали их в жизнь. По инициативе мастера Винара, выключив обшивку из шпона производили на самом фюзеляже, собранном заранее на специальном шаблоне. При этом методе, впервые примененном в практике отечественного самолетостроения, сборочный цикл был сокращен вдвое. Подобные предложения обеспечили постройку самолета в короткий

облегчили управление машиной. В пассажирской кабине добавили еще два окна, их стало пять с каждой стороны салона. Мягкая фетровая обивка снижала в нем уровень шума. Была улучшена вентиляция кабины, несколько увеличен объем грузового отсека. Вес головного образца в целом удалось снизить на 125 кг по сравнению с опытным. На заводских испытаниях летчик Т. С. Жуков летал на этой машине со скоростью 319 км/ч.

Вторая серия ХАИ-1 строилась на киевском авиазаводе. В ноябре 1934 г. летчик-испытатель В. Г. Мареев выполнил полет на головной серийной машине этого завода. В апреле 1935 г. летчик Аэрофлота А. Григорьев рейсом Москва—Киев начал эксплуатационные испытания самолета. Он был признан

Москва—Харьков, Москва—Минводы, Ростов—Краснодар и других до конца 1940 года.

По заданию ВВС на базе пассажирского самолета был создан учебно-тренировочный бомбардировщик ХАИ-3 (ХАИ-1ВВ). При том же взлетном весе на машине установили два пулемета ШКАС: один в консоли правого полукрыла и второй в фюзеляже у летчика-наблюдателя для защиты от атак сзади. В фюзеляже разместили бомбоотсек на 200 кг бомб и прицел ОПБ-1. В перегрузочном варианте (при взлетном весе 3789 кг) ХАИ-3 мог брать до 400 кг бомб, фотостановку АФА-13 и радиостанцию.

На опытном ХАИ-1 устанавливался 9-цилиндровый звездообразный двигатель воздушного охлаждения Бristоль Юпитер-VI мощностью 480 л. с. На серийных машинах — отечественный мотор М-22 такой же мощности. Винт двухлопастный, регулируемый на земле — первоначально деревянный диаметром 2,83 м, а затем металлический диаметром 2,75 м.

Пассажирская кабина на шесть человек. Ее ширина 1,42 м, высота 1,8 м.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

	Опыт-	серий-	серий-
	ный	ный	ный
Год выпуска	1932	1934	1936
Слововая установка	М-22	М-21	М-22
Мощность двигателя, л.с.	480	480	480
Размах крыла, м	14,4	14,85	14,4
Длина самолета, м	10,41	10,26	10,41
Площадь крыла, м	34,5	33,2	33,17
Вит пустого, кг	1725	1630	1630
Вит взлетный, кг	2600	2600	2700
Скорость			
максимальная у зем-			
ли, км/ч	292	324	313
посадочная, км/ч	98	100	105
Притягиватель потока,			
м	7300	7200	6550
Дальность полета, км	820	1130	1130
Удельная нагрузка на			
крыло, кг/м	75,5	78,3	81,3
Удельная нагрузка на			
мощность, кг/л.с.	5,42	5,4	5,0

В. САВИН, инженер

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА ЧЕРТЕЖЕ САМОЛЕТА ХАИ-1:

1 — винт деревянный; 2 — винт металлический изменяемого шага; 3 — двигатель М-22; 4 — маслоредуктор; 5 — воздушно-нагреватель; 6 — трубка Вентури; 7 — трубка Пито (ПВД); 8 — маслосбак; 9 — бензобак; 10 — кольцо Тауненда; 11 — колеса 890×381; 12 — колесо 900×200; 13 — щиток шасси; 14 — ручка управления самолетом; 15 — педали управления рулем поворота; 16 — штурвал механизма убора шасси; 17 — воздушный баллон; 18 — ручки [хватки] для заноса хвоста; 19 — резиновый амортизатор; 20 — противопожарная перегородка; 21 — трос управления элеронами; 22 — трос механизма уборки шасси; 23 — трос управления рулем поворота; 24 — трос управления рулем высоты; 25 — шпангоут фюзеляжа; 26 — лонжерон крыла; 27 — лонжерон стабилизатора; 28 — лонжерон руля высоты; 29 — лонжерон руля поворота; 30 — лонжерон элерона; 31 — костыль; 32 — трубчатая ферма нервюры центроплана; 33 — подкос шасси; 34 — вилка шасси; 35 — ухо для наземной швартовки самолета; 36 — подножки; 37 — туалет; 38 — багажное отделение; 39 — узел заделки троса руля поворота; 40 — жалюзи капота двигателя; 41 — опытный вариант ХАИ-1; 42—43 — серийные самолеты горьковского авиазавода; 44 — 45 — серийные самолеты киевского завода

ХАИ-1 последней серии (1936 г.)



сроку — за сто семьдесят дней!

На основе положительных результатов первого этапа заводских испытаний Главное управление авиационной промышленности приняло решение начать подготовку к серийному производству ХАИ-1 и разрешило группе его разработчиков прилететь на опытной машине в Москву. Полет состоялся 17 февраля 1933 г. Он был выполнен в рекордное для пассажирских машин тех лет время — за 2 ч 54 минуты.

В течение марта-июня 1933 г. летчики И. Ф. Петров и П. И. Стефановский провели весь комплекс государственных испытаний машины ХАИ-1. В своем отчете они записали: «Необходима немедленная серийная постройка самолета. Рекомендовать Главному управлению ГВФ самолет ХАИ-1 как основной тип».

За создание ХАИ-1 И. Г. Неман был награжден орденом Красной Звезды.

В ВОЗДУХЕ СЕРИЙНЫЕ

Серийный выпуск ХАИ-1 был поручен горьковскому заводу. Для помощи его коллективу выехала группа во главе с Неманом. Исходя из опыта постройки и испытаний первого образца, она многое сделала для дальнейшего улучшения машины. На головном самолете первой серии был изменен подъемник шасси, что позволило уменьшить усилия при вращении рукоятки, а главное — повысить надежность выпуска и уборки колес. Сами колеса заменили более легкими тормозными с двумя боковыми амортизационными стойками. Увеличив несколько площадь руля направления, конструкторы улучшили и

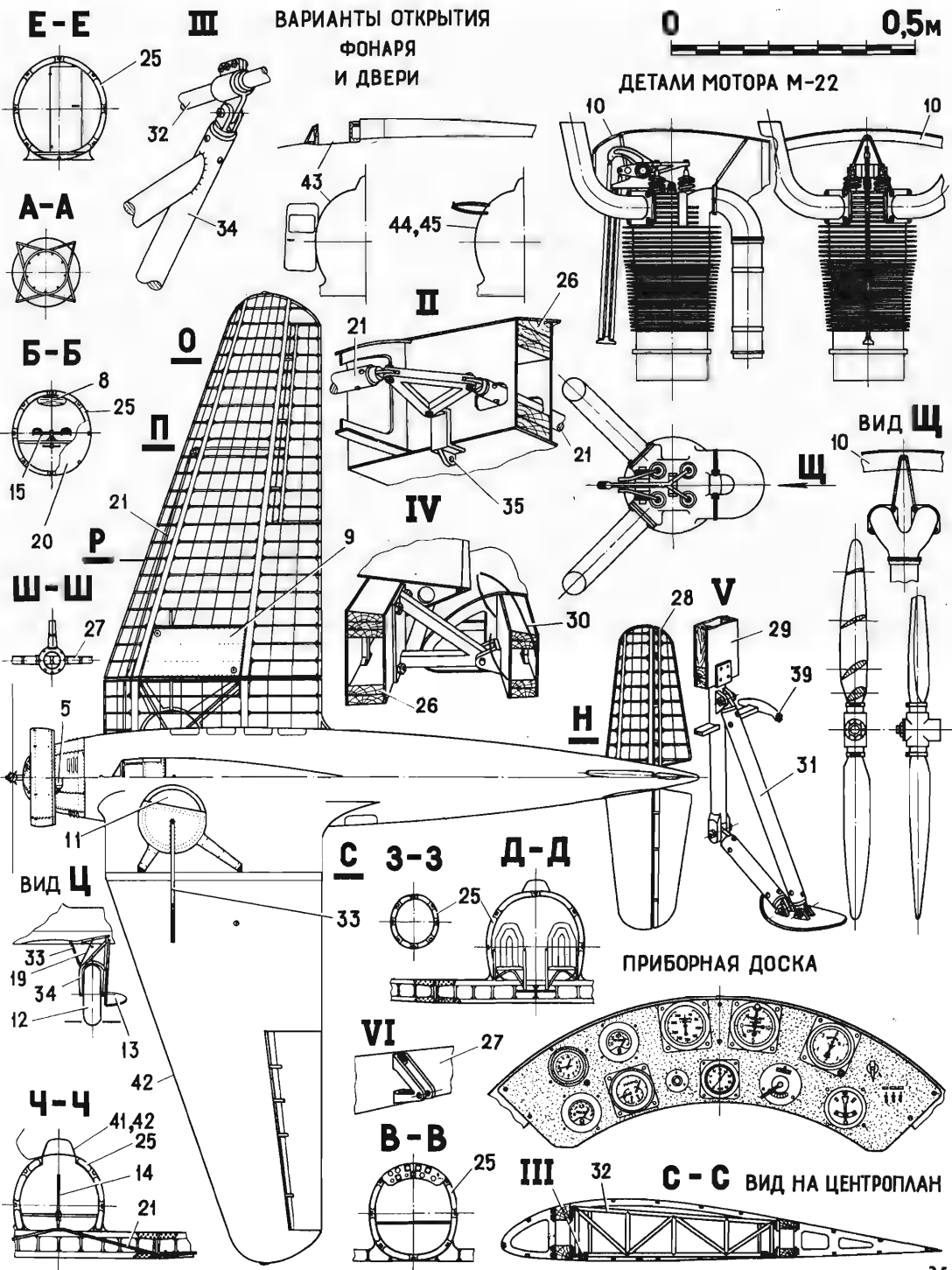
лучшим в Аэрофлоте по скорости, грузоподъемности и экономичности. Регулярные полеты на ХАИ-1 открылись в начале 1936 г. на линии Москва—Симферополь.

В процессе интенсивной эксплуатации выявились некоторые конструктивные и производственные недостатки машины. При взлете с харьковского аэродрома оторвалась правая консоль. Через несколько месяцев на другом самолете при посадке подломилась правая стойка шасси. Для устранения дефектов на заводе организовали опытно-конструкторский отдел (ОКО), который возглавил ученик Н. Н. Поликарпова опытный конструктор В. К. Таиров. По его предложению были усилены некоторые узлы самолета, в том числе узел крепления консолей и замки шасси. Доработки повлекли за собой увеличение веса конструкции, что заставило уменьшить количество пассажиров с шести до пяти.

Испытания доработанного самолета подтвердили эффективность принятых мер. Пилоты С. Табаровский и Р. Капралан выполнили по 40 посадок в различных условиях. Никаких поломок и отказов не было, и киевский завод возобновил серийное производство ХАИ-1. Дополнительную проверку машина прошла в длительных технических перелетах. 8 сентября 1937 г. на маршруте Тамбов—Ростов—Баку—Тбилиси—Ростов—Москва экипаж С. Табаровского первый этап пути в 2375 км выполнил за 9 летных часов со средней скоростью 264 км/ч.

Авиазаводы построили более сорока ХАИ-1 различных модификаций. Они использовались для пассажирских и почтово-грузовых перевозок на линиях





САМОЛЕТ И ЛЮДИ

На вопросы нашего корреспондента Г. Максимовича отвечает Герой Советского Союза, доктор наук, профессор кафедры безопасности полетов МИИГА Ростислав Сергеевич Демидов.

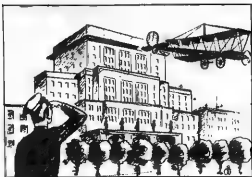
Рисунки В. Печковского.

ПОЧЕМУ МЫ ХОТИМ ЛЕТАТЬ?

БЕСЕДА ПЯТАЯ

— В прошлых беседах мы уже разобрались в физиологических и эргономических ошибках как летного, так и наземного состава. Но, думается, не менее интересен и вопрос, почему же люди идут в авиацию, что чаще всего движет ими?

— На вопрос этот существует немало ответов, так как каждый приходит в авиацию своим путем. Одни идут к ней, так сказать, продуманно, планомерно, как это было, например, у дважды Героя Советского Союза Александра Игнатьевича Молодчика. Авиамоделизм, планизм, парашютизм, аэроклуб... Другие попали в авиацию по комсомольскому призыву.



Посмотрев в небо и увидев самолет, Михаил Громов понял, что обязательно должен научиться летать.

Но бывало и иначе. Вот как в свое время рассказывал об этом Герой Советского Союза Михаил Михайлович Громов: «Может быть это покажется странным, но летчиком я стал совершенно случайно. Учился на первом курсе Технического училища (теперешнего МВТУ и.м. Баумана). Шла мировая война. Однажды, зимой 1917 года, я увидел в училище объявление о том, что набирают слушателей на теоретические авиационные курсы профессора Жуковского. Надо было быть не моложе 18 лет и иметь образование не ниже среднего. Вышел на улицу и стал думать, что делать. Стояла прекрасная погода, и прямо над училищем проплыл на «фармане» знаменитый пилот Россинский. Я посмотрел в небо и направился прямо к ректору. Заявил, что хотел бы заниматься на этих курсах, но предупредил, что до восемнадцати лет мне не хватает двух недель».

И все же надо признать, что судьбу мою решили не осознанное желание посвятить себя авиации, не мечта о небе, а, в первую очередь, люди, с которыми мне довелось столкнуться в процессе обучения. Это были корифеи — теоретики нашей авиационной науки. Достаточно упомянуть самого Николая Егоровича Жуковского, который преподавал нам аэродинамику, Ветчинкина — специалиста по авиационным винтам, двигателям Стечкина. Уже начали свою деятельность в стенах училища Туполев, Архангельский, Миклудин, учился Петляков... Это были подвижники, создавшие атмосферу поисков и открытий, в которой нельзя было оставаться равнодушным».

— Как видите, в случайности своего выбора говорит даже человек, имя которого неразрывно связано с историей советской авиации и многие полеты которого внесены в летопись мирового воздухоплавания.

— То, о чем мы говорим, называется мотивацией летной деятельности. Понятно, что в любой профессии она оказывает чрезвычайно большое влияние, а значит и в работе, связанной с авиацией. Именно она заставляет активно, заинтересованно, эффективно трудиться. А без постоянного интереса к своей работе, любви к избранной профессии, высокой надежности никогда добиться не удастся...

В нашей жизни мотивируются многие поступки, нередко не имеющие к профессии непосредственного отношения. И по мере развития личности, в течение всей жизни человека, меняются и слабые мотивации. Скажем, тогда, на заре авиации, очень многих прельщала именно новизна и даже рискованность нового дела — покорения неба. Скорее всего, именно поэтому и шли в авиацию лучшие люди. И уверен, даже если бы не та «случайность», в которой уже говорилось, М. М. Громов все равно рано или поздно стал бы известнейшим авиатором.

Сегодня же мотивация, я думаю, несколько иная, ведь авиация уже потеряла ту новизну, что имела в первой половине века. Потенциальным людям в полетах в небо больше всего нравится, как мне кажется, власть над сложной и мощной машиной, которая, подчиняясь человеческой воле, помогает становиться хозяином пятого океана.

Думаю, немаловажно и то, что современный самолет — это всегда очередной шаг по пути научно-технического прогресса, движение вперед теоретической человеческой мысли. А в служении прогрессу, как всегда считали очень многие известные летчики, да и не только они, — главное призвание настоящего человека.

Конечно, многие понимают это не сразу. Скажем, в первые годы жизни на одно из важных мест выходит удовлетворение физиологических потребностей. В раннем возрасте это вполне объяснимо и правильно, только вот у некоторых людей именно удовлетворение физиологических потребностей сохраняется, как нечто чуть ли не самое главное, до глубокой старости. Спорю нет, их удовлетворение занимает немаловажное место среди компонентов мотивации, но нельзя, чтобы всю жизнь оставалось главным.

Так что же лучше — кнут или пряник?



Когда человек начинает трудиться, немаловажное значение приобретают для него такие простые понятия, как наказание и поощрение. И вполне понятно, что на заинтересованность большое влияние оказывает поощрение, тогда как наказание является недостаточно эффективным, хотя и необходимым способом воздействия. Считается, что поощрение в семь раз эффективнее наказания, но это не означает, что наказывать не надо.

Другим компонентом мотивации является социальный аспект, когда для человека в его работе очень важно мнение окружающих, коллег. Он хочет хорошо выглядеть в коллективе, считаться отличным специалистом. Все вроде бы и нормально. Однако тут не исключена опасность, что человек в работе постарается достигнуть каких-то результатов только лишь для того, чтобы утвердиться, доказать самому себе свою уникальность. И такое встречается нередко.

Но ни в коем случае нельзя забывать, что каждый человек непохож на других, своеобразен, ведь двух одинаковых людей нет, у каждого очень сильное свое «я», то есть всегда развито чувство исключительности. И каждый человек для себя давно уже обещал вывед, что он уникален, что все у него совершенно иначе, чем у остальных. И мыслит совсем по-другому, чем все, и идеи у него оригинальнее, и действует лучше. Если он летчик, то, узнав, скажем,

■ какой-то катастрофе, только усмехнется и скажет, что уж с ним никогда ничего подобного не произойдет.

Хорошо, если «исключительность» сохраняется в себе. А если она выплескивается на окружающих, то к хорошему это не приводит. Выбравается яная черта — завышенная самооценка своих поступков. Черта, пражо скажем, очень опасная для деятельности любого человека, а для легкой работы — особенно.

Последняя, высшая форма мотивации, наступающая обычно позже остальных, приобретает для надежности и эффективности решающее значение. Я имею в виду интерес человека к работе, его удовлетворение от того, что все в нем получается здорово. Это так называемая интеллектуальная мотивация. Такого человека уже не слишком волнуют поощрения и наказания — моральное удовлетворение от сделанного интересует его куда больше. Нередко бывает, что не особенно трогает его и зарплата, он работает просто из интереса. Понятно, что к этому должен стремиться каждый.

Вот что такое мотивация. Думаю, ясно, что это довольно сложная проблема, представляющая собой переплетение многих причин побуждения к эффективной деятельности. Она обязательно должна присутствовать, так как ■ случае нарушения мотивации человек в своей работе практически не получает положительных результатов.



Многие
из
работников авиации
называют
себя пилотами.

— Но мне кажется, что вы пропустили еще одну составную мотивации — престижность той или иной профессии. Скажем, многие из работников авиации любят говорить, что они пилоты, но вряд ли найдется летчик, решивший назваться, например, диспетчером. Разве не так?

— Вы правы, престижность профессии — важный компонент социальной слаженной мотивации. Из всего персонала нашей гражданской авиации можно считать, что хорошо обеспечена престижностью профессии летного состава, особенно пилотов. Обычно они стараются как можно дольше и эффективнее летать. Конечно, это престижно, да и материальное стимулирование достаточно высокое.

А раз существует высокая мотивация к профессии, то возникает и невольное желание повысить профессиональную подготовку. И чем выше уровень мотивации, тем лучше и целесообразней организована деятельность отдельного работника, тем меньше в критических ситуациях допускается ошибок, меньше вероятность авиационного происшествия. Кроме того, функциональная надежность специалиста очень во многом зависит от профессионального и жизненного опыта. Однако, к сожалению, это нередко недооценивается. Кое-кто считает, что интенсивные методы обучения позволяют в кратчайшие сроки подготовить классного специалиста, умеющего надежно, безотказно работать. Но это удается не всегда. Только жизненный и профессиональный опыт, приобретение которого связано со временем, позволяет стать более надежным работником.

Известно, что благодаря улучшению жизни и успехам медицины сегодня намного продлился срок активной деятельности людей, и специалисты считают, что лучший возраст, когда человек полностью отдает себя работе, — 40—50 лет. Вполне понятно, ■ возрастом растет, накапливается опыт, хотя несколько ■ ухудшается восприятие, скорость реакции, выносливость. Но именно за счет опыта развивается способность принимать оптимальные решения в самых сложных условиях полета. Это-то и позволяет многим специалистам считать, что летный состав при хорошем состоянии здоровья ■ положительной мотивации может эффективно трудиться до 60—65 лет.



«Пускай нам
за 60,
но мы
еще
можем летать!»

Скажем, еще не так давно командиром экипажа В-747 в США мог быть только летчик, достигший 60-летнего возраста, как наиболее надежный, обладающий солидным опытом, перекрывающим недостатки. Но это устраивало не всех, было проведено две забастовки, в результате которых возрастная ценз снизилась до 55, потом до 45 лет. На большее «омоложение» не пошли, считая, что это не обеспечит надежного и безопасного полета.

У нас в стране командиром такого лайнера, как Ту-134 или Ту-154, Ил-62, может стать пилот лет через 13—17 после окончания училища. Так что мы тоже не сбрасываем со счетов профессиональный опыт. И практика показывает, что самыми надежными являются именно летчики, перешагнувшие полувековой рубеж.

Мне могут возразить, сказав, что именно в 50 лет происходит некоторый «всплеск» аварийности. Это действительно так, но такой период длится очень недолго — от нескольких месяцев до года — и связан с возрастными изменениями в организме на данном рубеже жизни. Именно поэтому и называют его «переходным».

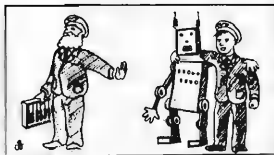
Но проходит этот «всплеск», и человек продолжает нормально трудиться. Статистика подтверждает, что больше всего ошибок допускают молодые летчики, а меньше всего — в возрасте 60 лет. Но, конечно, ■ учетом состояния здоровья и самочувствия. Важен и такой момент: подавляющее большинство летчиков стремится летать как можно дольше, что говорит о престижности их профессии. И мы теряем очень многое, отпуская на пенсию летчика, достигшего 60 лет и вполне способного еще долго и безаварийно работать.

— Все, что вы рассказали, говорит ■ престижности профессии летчика. Вполне понятно, быть пилотом интересно, и я бы даже сказал, красиво. Но что-то не очень верится, что примерно то же испытывает, скажем, ■ диспетчер.

— Вы правы, мотивация деятельности некоторых категорий авиационного персонала обеспечивается недостаточно, в частности, — диспетчеров, работников управления воздушного движения, а также инженерного состава. Возьмите диспетчера — он хочет работать, старается, становится хорошим специалистом... но дальнейшие перспективы у него практически нет. Кем он может стать? В лучшем случае — начальником смены и крайне редко — руководителем полетов.

А вместе ■ перспективой теряется и мотивация. Человек вроде бы начал набираться профессионального и жизненного опыта, а сам уже начинает искать, куда бы уйти. Ведь труд диспетчера сложный, нервный, ответственный... Именно поэтому и увеличилась утекча и сменность кадров. А как следствие этого — по вине диспетчеров за последние годы было отмечено много опасных сближений ■ предположительно в авиационных происшествиях, на счастье, закончившихся благополучно.

«Не подсовывайте
мне
ваших роботов,
все равно
мы
■ ним не
сработаемся!»



Теперь возьмем пример с инженером. Сейчас наступил сложный период, идет переход на новые машины, появились ЭВМ, микропроцессоры, диагностические ■ контрольные системы — принципиально новая техника, на несколько порядков сложнее той, к которой привыкли давно работающие люди. А человек не очень-то любит перестраиваться, особенно «в возрасте». К примеру люди, которым уже за 60, как правило, не хотят осваивать электронно-вычислительную технику. Молодые же специалисты чаще всего приспособляются к ней довольно быстро.

Понятно, что все это не вызывает слишком большого прилива новых сил на подобные, не очень престижные должности. А значит, надо всячески поднимать заинтересованность молодежи в них, повышать их мотивацию. Если же этого не произойдет, то, с одной стороны, все меньше и меньше людей будут избирать эти профессии, а с другой, даже те, кто освоил их, будут работать без заинтересованности, как называется, спустя рукава. А это, в свою очередь, повысит количество допускаемых ими ошибок, понизит безопасность полетов.

37-й САЛОН АВИАЦИОННОЙ И КОСМИЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ



В мировом парке коммерческих и особенно военных летательных аппаратов постоянно растет удельный вес вертолетов. Объясняется это очень широким диапазоном их применения. Не без основания сейчас говорят, что винтокрылые машины обладают сотней профессий. Практически в большинстве стран, имеющих авиационную промышленность, ведутся настоящие поиски дальнейшего совершенствования вертолетов, их надежности, скорости, экономической и боевой эффективности. Естественно, что и на 37-й международной авиационной выставке во Франции демонстрация вертолетной техники было отведено большое место.

Страны-участницы 37-го салона продемонстрировали на земле и в полетах более трех десятков типов уже летающих вертолетов различного назначения и множество макетов и моделей вновь разрабатываемых винтокрылых машин. Проекты, рисунки, диаграммы и другие информационные материалы, входящие в состав экспозиций стран и авиационных фирм, позволяли специалистам и посетителям получить относительно полное представление о прошлом, настоящем и в какой-то степени и будущем мирового вертолетостроения.

Популярностью пользовался, в частности, вертолетный раздел советского павильона. В нем экспонировались модели большинства построенных в СССР винтокрылых машин, в частности экспериментального 1-3А, на котором конструктор и летчик А. М. Черемухин в 1934 году поднялся на высоту 605 м. Однако Международная авиационная федерация (ФАИ) не зарегистрировала тогда это достижение в качестве мирового рекорда, так как Советский Союз в это время еще не был членом федерации. Рекордным утвердили подъем на высоту... 158 м, выполненный в 1936 г. французским летчиком на вертолете «Брег-Доран». Материалы и пояснения к моделям других вертолетов, созданных конструкторским бюро имени М. Л. Миля, которому в прошлом году исполнилось 40 лет, и ОКБ имени Н. И. Камова, информировали посетителей, что на них было установлено более 120 мировых рекордов набора высоты, скорости, грузоподъемности (некоторые не перекрыты и сейчас).

Кроме моделей в павильоне демонстрировался новый легкий советский вертолет Ми-34. В интервью журналу «Флайт Интернэшнл» генеральный конструктор ОКБ им. Миля М. Н. Тищенко сообщил, что эта четырехместная экономичная машина будет использоваться в качестве основной для подготовки и тренировки пилотов вертолетных подразделений гражданской авиации СССР и стран социалистического содружества. Напомним, что на опытном образце Ми-34 использовался четырехлопастный несущий винт диаметром 9,9 м, лопасти которого, как и рулевого винта, были выполнены из композиционного материала, армированного угле- и стекло-

волокном. Углепластик использовался и в конструкции «Т»-образного хвостового оперения. Максимальная взлетная масса этого вертолета — 1250 кг, нормальная — 1020 кг. Его максимальная скорость — 210 км/ч, статический потолок — 1500 м.

На фоне демонстрировавшихся советских машин мирного назначения особенно бросалось в глаза явно выраженное военное направление зарубежного вертолетостроения. Рядом с машинами на стойке, как правило, демонстрировались различные комбинации оборудования и вооружения, которые могут быть на них установлены.

Обратила на себя внимание все более проявляющаяся в зарубежном вертолетостроении тенденция к объединению сил и средств фирм не только одной, но и разных стран в создании новых машин. Объясняется это возрастающей сложностью и стоимостью разработки перспективных винтокрылых аппаратов, особенно военных, сбыт которых при ведущейся на Западе гонке вооружений наиболее обеспечен.

Шире других на Салоне было представлено вертолетостроение Франции. Практически она показала все свои строящиеся серийно и разрабатываемые вертолеты. В их числе новые модификации машин AS332 «Супер Пума», AS342 «Газель», AS355 «Экюрьель», AS365 «Дофен-2», новый боевой аппарат «Пантера». Модифицированный военно-транспортный «Супер Пума» рассчитан на 20 десантников или 3 т груза. Он строится серийно для армии Франции и других стран, заказавших 250 машин этого типа. Предлагается использовать AS332 и в качестве летающей платформы разведывательной радиолокационной станции «Орхидея», устанавливаемой на шарнирной опоре под фюзеляжем вертолета. На разработку и закупку двадцати «Супер Пум» с РЛС «Орхидея» выделяется 1,3 млрд. франков.

Вертолет «Дофен-2» демонстрировался в многоцелевом (AS365N) и противолодочном (AS365F) вариантах с различным вооружением (противокорабельные и противотанковые ракеты, противолодочные торпеды, пушки и другое). Оно подвешивалось в контейнерах с обеих сторон фюзеляжа и под ним, а прицельные станции — над фюзеляжем. Уже построено более 300 экземпляров различных модификаций, в том числе 90 для США.

Привлекал внимание специалистов боевой вертолет «Пантера». Эта новая французская машина предназначена для непосредственной поддержки войск на поле боя, а также для транспортировки десантников и поисково-спасательных операций. По существу она является дальнейшим развитием многоцелевого «Дофена». В вытанутом обтекатель носовой части фюзеляжа вертолета размещается РЛС, а под ним — новейшая прицельная станция. Электронное оборудование с системой автономной навигации «Надир» Mk2 позволяет экипажу выполнять полеты в любую погоду.

Примером объединения сил и средств для создания военной техники стало заключенное на Салоне соглашение между Францией (фирма Аэроспасьяль) и ФРГ (фирма Мессершmitt-Бельков-Блом) о разработке нового боевого вертолета с весьма сложным обозначением



СЕГОДНЯ



РАН-2/НАР/НАС-3G. По этой программе, оцениваемой в 3,8 млрд. франков, на основе противотанкового варианта вертолета РАН-2 для ФРГ и НАС-3G для Франции планируют создать новый вертолет взлетной массой в 5,2—5,4 т с двухдвигательной силовой установкой. На показанном фирмами макете летчик и стрелок размещаются в кабине друг за другом. Вооружение — 8 противотанковых управляемых ракет и 4 ракеты «воздух-воздух». Оговорено, что на новой машине вооружение и система целеуказания с навигационным прицелом должны быть европейского производства. Предполагается построить для ФРГ 212 и для Франции 140 вертолетов. Кроме того, для Франции еще 75 машин в варианте НАР для непосредственной поддержки войск на поле боя, отличающийся от вертолета РАН-2/НАС-3G оборудованием и вооружением.

После демонстрационного полета и осмотра на земле серийного двухмест-

1. Ми-34 (СССР).
2. V-22 «Оспри» (США).
3. АН-64А «Апач» (США).
4. «Пантера» (Франция).
5. «Линкс» G (Англия).

ного вертолета А 129 «Мангуста» специалисты задавали друг другу вопрос: а не «съест» ли на международном авиарынке итальянская «Мангуста» американскую «Кобру»? В боевом варианте с наддуточным прицелом, А 129 по компоновке близок к еще только разрабатываемому общеввропейскому РАН-2 и может нести 3 ПТУР или 4 контейнера с неуправляемыми ракетами, пушками и другим вооружением. Фирма строит 200 вертолетов этого типа для

обзорно-прицельный комплекс из двух систем TAD5 и PNV5. Предназначенная для управления вооружением TAD5 включает оптическую, телевизионную, лазерную и инфракрасную системы. Они обеспечивают стрелку поиск и обнаружение целей, определение дальности до них и наведение оружия — ракет «Хеллфайр» по лазерному лучу.

Система PNV5 включает ИК-систему ночного видения, которая позволяет летчику пилотировать машину в сложных метеословиях и ночью. Помимо этого АН-64А оснащен специальным оборудованием, предупреждающим летчика о том, что его вертолет попал под облучение РЛС противника, системные постановки помех ракетам с ИК-головкой самонаведения и радиопротиводействия. Американцы сообщили на Салоне, что к середине 1987 г. армия США уже получила 200 машин «Апач».

стенде была установлена модель аппарата в масштабе 1:4. Имитировали вращение винтов и поворот их вместе с гондолами. По расчетам конструкторов, «Оспри» будет способен взлетать и садиться вертикально, выдерживать режим висения, развивать скорость в горизонтальном полете до 555 км/ч. Вертикальный старт возможен при массе 21 245 кг, а с разбегом — при массе 24 975 кг. В десантно-транспортном варианте аппарат может взять 24 человека или же 4,5 т груза и пролететь без посадки 370 км. В спасательном варианте его радиус действия достигает 850 км. На режиме висения он может в земли или воды подыять на борт 4 человека. Сообщалось, что постройка первого опытного «Оспри» должна быть завершена в 1988 г. Всего же планируется построить 913 винтокрылов для корпуса мор-

И ЗАВТРА ВИНТОКРЫЛЫХ АППАРАТОВ



итальянской армии и предполагает построить до 300 машин для продажи другим странам.

Фирма Агуста показала также макет нового трехдвигательного тяжелого вертолета EH-101. Его планируют выпускать в противолодочном и транспортном (на 28—35 десантников) вариантах совместно с английской фирмой Уэстленд. Максимальная взлетная масса этой машины — 14 200 кг.

Американские вертолетостроительные фирмы демонстрировали на выставке 3 типов уже известных машин или их модификаций. Особенно навязчиво рекламировался усовершенствованный серийный АН-64А «Апач». Его называли самым совершенным боевым вертолетом стран НАТО. Максимальный взлетный вес «Апача» 8 тонн, скорость 290 км/ч, силовая установка — два газотурбинных двигателя мощностью по 1690 л. с. Стандартное вооружение: два блока по 4 противотанковые управляемые ракеты, два контейнера с 19 неуправляемыми ракетами каждый и 30-мм пушка с боекомплектом из 1200 снарядов. Блоки и контейнеры с ракетами подвешиваются на четырех пиллонах под крылом, а пушка — на турельной установке — под фюзеляжем. Кабины стрелка (он же второй летчик) и кабина первого летчика, размещенная на полметра выше, имеют легкую бронезащиту от пуль и осколков. Состав навигационного, поискового, прицельного и связанного оборудования входит несколько систем и специальных комплексов. В носовой части вертолета размещается

Всего же по программе общей стоимостью 9,2 млрд. долларов при средней цене одного вертолета 15,4 млн. долларов заказано 593 машины этого типа. Усиленной рекламой «Апача» американцы рассчитывали убедить военных руководителей европейских стран, в первую очередь ФРГ, не разрабатывать свои машины такого назначения, а покупать уже готовые АН-64А.

Основным многоцелевым и тактическим транспортным вертолетом армии США сейчас является двухдвигательный UH-60A «Блэк Хоук». Из заказанных 1107 машин этого типа уже построено более 800. На Салоне демонстрировался построенный Англией по лицензии вариант UH-60A под обозначением WS-70 с американскими двигателями T700. На последующих машинах англичане будут ставить свои более мощные газотурбинные Роллс-Ройс РТМ 322.

Примером взятого курса на милитаризацию гражданских вертолетов стал известный легкий вертолет Сикорский S-76. Еще недавно он рекламировался как первый чисто гражданский вертолет этой фирмы. На Салоне американцы показали его в военном варианте с трехствольной пушкой на турельной установке под фюзеляжем и поисковым оборудованием.

Еще числе немногих настоящих новинок винтокрылой техники на Салоне большой интерес вызвал проект аппарата V-22 «Оспри» с поворотными винтами. Его разрабатывают американские фирмы Белл и Боинг-Вертол. На их

свой пехоты, флота, ВВС и армии США. Стоимость всей программы — 35 млрд. долларов. На стенде демонстрировались также модели V-22 в варианте штурмовика, вооруженного пушкой и ракетами и для пассажирских перевозок.

К новинкам винтокрылых аппаратов, развивающих высокие скорости полета, можно отнести английский вертолет «Линкс» G. Для перекрытия мирового рекорда скорости на одном из вариантов этой машины, состоящей на вооружении армии и флота, установили несущий винт с расширяющимися стреловидными законцовками и модифицированные газотурбинные двигатели, создающие дополнительную тягу 360 кг. Это позволило англичанам в 1986 г. установить новый рекорд скорости полета — 400 км/ч.

Экспонаты и информационные материалы 37-й международной выставки весьма скудно отразили научно-технический поиск в области «гибридных» самолетов-вертолетов конструкций, принципиально новых схем вертолетов, их несущих систем, в частности, винтов по концепции «Икс-Уинг» вертолетов без хвостового винта, функции которого выполняет истекающая из хвостовой балки струя воздуха и т. д. А по мнению специалистов, подобные новшества позволят и винтокрылым аппаратам развивать скорости, значительно большие, чем у машин современных моделей.

Е. РУЖИЦКИЙ,
доктор технических наук,
спец. корр. «Крыльев Родины»

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

В этом году исполняется 100-летие со дня рождения выдающегося авиационного конструктора А. Н. Туполева. Вся его жизнь, многогранное творчество связаны с созданием и становлением советского металлического самолетостроения, особенно бомбардировочной авиации. Этапные для советского самолетостроения бомбардировщики ТБ-1 и ТБ-3 строились серийно с 1932 по 1937 гг. Они использовались во всех военных конфликтах, навязанных нашей стране до 1941 г.

В 1933—1934 гг. бригады самолетов дислоцировались на дальневосточных аэродромах, это было связано с японской оккупацией северо-восточных провинций Китая и началом подготовки к нападению на СССР в МНР. В августе 1938 г. 60 ТБ-3 приняли участие в боях у озера Хасан. В мае-сентябре 1939 г. использовались в боях на р. Халхин-Гол. В 1937—1942 гг. шесть машин участвовали в интернациональной помощи Китаю в отражении японской агрессии.

В сентябре 1938 г. 296 бомбардировщиков располагались на аэродромах Белорусского и Киевского военных округов. Они предназначались для оказания помощи Чехословакии, если она даст отпор нацистской агрессии.

В сентябре 1939 г. воздушно-десантные войска военно-транспортной авиации на самолетах ТБ-3 участвовали в освобождении Западной Белоруссии и Западной Украины. В 1939 г. полк машин принимал участие в войне с белофиннами. В июне 1940 г. 170 кораблей осуществили крупные десантные операции при освобождении Бессарабии. Взаимодействуя с другими родами войск Красной Армии, самолеты ТБ-3 всюду проявляли себя с наилучшей стороны.

Несколько иначе оценивается значение ТБ-3 в некоторых книгах А. С. Яковлева*. В книге «50 лет советского самолетостроения» говорится: «В технической политике [речь идет о 30-х годах] авиационная индустрия делала упор на создание тяжелых и сверхтяжелых машин. Тяжелые бомбардировщики шли в большой серии. Конечно, гигантские машины, производящие большое впечатление на парад, говорили о возросших возможностях советской авиационной техники, однако, как показал опыт минувшей войны [здесь речь идет о Великой Отечественной войне], они не оказали решающей силой». И далее: «Отрицательной стороной гигантомании в те годы было то, что они создавали атмосферу благодушия и ложное представление о том, что авиация держит границу «на замке»».

В «Цели жизни» говорится примерно то же, только другими словами, кроме того, что эти машины и достигнутые на них рекорды создавали шапкозакидательскую атмосферу благодушия. В книге «Советские самолеты» сказано, что «задача бомбардировщика заключается не только в поднятии бомб, но и в быстрой доставке их к цели. А наши тяжелые бомбардировщики

были слишком тихоходны и дальность полета их была недостаточна». Приведенные цитаты вызывают, мягко говоря, недоумение. Большая техника, созданная для 30-х годов, занимавшая в них по праву и всеобщему признанию передовые рубежи, произвольно переносится на десятилетия вперед, где она уже, естественно, теряет свое превосходство. А затем делается общий, ободряющий оба десятилетия вывод — она была не только плоха, но и вредна!

Также трудно себе представить, что такие военачальники, как М. Тухачевский, Я. Алксис, Г. Жуков, уже прошедший опыт Халхин-Гола, могли быть столь наивными, чтобы полагать, что авиация «держит границу «на замке» или может оказаться «решающей силой» в войне. Как известно, М. Тухачевский придавал равное значение и авиации, и танковым подразделениям, заботился о ракетной технике. Шапкозакидательскую атмосферу благодушия самолеты, а тем более рекорды сами по себе создать не в состоянии. Рекорды же и раньше, и теперь рассматриваются как стимул для поднятия техники на новую более высокую ступень развития. У нас был уже самолет ТБ-7, способный и поднимать бомбы, и быстро доставить их к цели.

Хочется сказать несколько слов о значении самолета ТБ-7 (АНТ-42, Пе-8). Понимая, что авиационные конструкции быстро устаревают, руководители оборонной промышленности и ВВС заранее заботились о том, чтобы на смену ТБ-3 своевременно пришла новая машина. И такой самолет, принципиально новый высотный, дальний, скоростной бомбардировщик ТБ-7 был создан.

27 декабря 1936 г. состоялся его первый полет. Наркомат обороны придавал этому самолету огромное значение. Председателем макетной комиссии был назначен зам. Наркома обороны М. Тухачевский. Генерал-майор авиации Герой Советского Союза П. Стефановский пишет в своих воспоминаниях: «Для нанесения бомбовых ударов по крупным оборонительным объектам в тылу противника Конструкторское бюро А. Н. Туполева выпустило скоростной тяжелый бомбардировщик ТБ-7. Такой самолет требовался срочно. Надвигалась большая война. Поэтому начальник ВВС Я. Алксис взял организацию совместных испытаний ТБ-7 в свои руки. В ходе испытаний выяснилось, что удалось создать уникальную машину, «превосходившую развитие этого класса самолетов на несколько лет вперед».

Таким образом, к моменту окончания в 1937 г. серийного выпуска исчерпавших себя самолетов ТБ-3 можно было приступить к такому же выпуску пришедшего ему на смену самолета принципиально нового, на порядок более высокого класса. Но за 1936—1940 гг. было построено всего 20 таких машин. Ошибочность возобладавшей в эти годы теории о неумности для ВВС страны стратегической авиации обошлась очень дорого. Пришлось, напрягая все силы, строить в тяжелейшие военные годы по 18 самолетов ТБ-7 в год. Этот факт является неопровержимым доказатель-

ством того, что стратегическая авиация необходима для обуздания агрессии и что было допущено непонимание ее роли в современной войне.

В тех же книгах, о которых идет речь, утверждается, что «на положении в авиации, которое сложилось в стране в начале войны, сказалась переоценка роли тяжелобомбардировочной (т. е. стратегической) и недооценка штурмовой и легкособомбардировочной авиации, т. е. авиации взаимодополняющей с наземными войсками». Навряд ли можно согласиться с тем, что для такой страны, как СССР, наличие 20 современных бомбардировщиков являло собой пример переоценки роли тяжелобомбардировочной авиации.

Применение небольшого числа построенных ТБ-7 подтвердило возлагавшиеся на него надежды. Этим машинам пришлось решать не только стратегические, но и тактические и военно-политические задачи. В самое лихолетье, когда геббельсовская пропаганда вопила о скором падении Москвы в Ленинграда, Пе-8 поднимались с подмосковных аэродромов, находясь в воздухе по 12—14 часов, наносили удары по военно-промышленным объектам Германии и ее спутников. Сообщения об этом в сводках Совинформбюро поднимали моральный дух народа, вселяли уверенность в то, что агрессор не уйдет от возмездия. Значение этих рейсов было оценено и Ставкой ВГК. Боевая работа самолета ТБ-7 весной 1942 года продолжалась успешно, причем в каждом боевом вылете радиосвязь с самолетами держал сам командующий АД и тут же докладывал об этом Верховному Главнокомандующему, который придавал большое значение работе этих воздушных кораблей.

Возникает вопрос, как могло случиться, что в конце первой пятилетки (1932 г.) страна смогла найти силы и средства, чтобы наладить серийный выпуск лучших в мире бомбардировщиков, а в начале третьей — отказалась от модернизации стратегического флота страны, имея первоклассный, прошедший испытания образец!

Беда заключалась в том, что лица, понимавшие, что для обороны страны необходима стратегическая авиация, — М. Тухачевский, Я. Алксис, А. Туполев и его ближайшие помощники — были незаконно репрессированы, не стало Г. Орджоникидзе. К управлению авиационной промышленностью, конструкторским бюро и ВВС пришли новые лица. Они полагали и сумели в итоге убедить руководителей страны, что в грядущей схватке с фашизмом основная роль в ВВС будет принадлежать фронтовым бомбардировщикам, поэтому серийный выпуск ТБ-7 всячески тормозился.

Эпопея строительства этих грандиозных машин в тяжелые военные годы — одна из героических и несправедливо забытых страниц славы наших рабочих и инженеров. Как видим, в действительности у нас были самолеты, способные быстро и далеко доставлять бомбы. Поэтому ничего, кроме недоумения, не может вызвать изложение истории Пе-8 в книгах А. Яковлева, тем более, что написаны они уже после войны.

Вот как характеризует он значение этой машины. «Что касается тяжелого дальнего

* А. С. ЯКОВЛЕВ. Цель жизни. М., Политиздат, 1972 г.; Советские самолеты. М., «Наука», 1982 г.; 50 лет советского самолетостроения. М., «Наука», 1968 г.; Самолетостроение (статья в книге: «Развитие авиационной науки и техники в СССР. Историко-технические очерки»). М., «Наука», 1980 г.

В ПОИСКАХ ИСТИНЫ

бомбардировщика, то опыт показывает, что англичане в американцы, в период второй мировой войны в изобилии обладавшие такими самолетами, не могли добиться решающих успехов. Отсюда понятно уже в разгар войны у нас было прекращено производство тяжелых бомбардировщиков (построено всего 79 самолетов) в пользу массового производства легких фронтовых бомбардировщиков Пе-2.

Чтобы окончательно убедить читателя в ненужности стратегической авиации, автор пишет, что: «одной из основных задач маскированных англо-американских бомбежек было уничтожение авиационных заводов, в частности по производству истребителей. Однако выпуск этих самолетов неуклонно возрастал. Так, было построено истребителей Ме-109: в 1939 г. — 449; в 1940 г. — 1693; в 1941 г. — 2764; в 1942 г. — 2665; в 1943 г. — 6247; в 1944 г. — 13 786».

Действительно, при таком объяснении роста выпуска истребителей нельзя не прийти к выводу, что бомбежки шли на пользу люфтваффе!

Истинная же причина роста выпуска истребителей состояла в другом. В «Истории второй мировой войны 1939—1945 гг.» говорится: «Оборонительная стратегия, которой вынуждена была придерживаться гитлеровская ставка, вынуждала соответствующие изменения в соотношении между родами авиации в пользу истребителей. К концу 1944 г. бомбардировщики составили лишь 13% общего числа немецких боевых самолетов, тогда как истребители — 68 процентов».

Да и с «одной из основных задач» дело обстоит не так: «Налеты советской авиации дальнего действия и англо-американской стратегической авиации на объекты глубокого тыла Германии и некоторых ее союзников держали противника в постоянном напряжении. Эффективность ударов состояла не столько в разрушении военных предприятий, arsenалов и других военных объектов, сколько в дезорганизации тыла врага, в подрыве морального духа его вооруженных сил и населения».

Весьма своеобразно излагается также история ближнего бомбардировщика ББ-22 [Як-4], который должен был заменить устаревший СБ. Вот как сам конструктор описывает его рождение. «После первых испытательных полетов, когда стало бесспорным, что ББ по своим летным качествам намного опередил другие самолеты этого типа, меня вызвали к И. В. Сталину. Это было 27 апреля 1939 г. Сталин, Молотов и Ворошилов очень интересовались моей машиной ББ и все расспрашивали, как же это удалось при таких же двигателях и той же бомбовой нагрузке, что и у СБ, получить скорость, превышающую скорость СБ».

Я объяснил, что здесь все дело в аэродинамике, что СБ проектировали 5 лет тому назад, а наука за это время продвинулась далеко вперед. Кроме того нам удалось свой бомбардировщик сделать значительно легче, чем СБ. Сталин все ходил по кабинету, удивлялся и говорил: «Чудеса, просто чудеса, это революция в авиации. Было решено запустить ББ в серийное производство».

Вступили, на нескольких заводах. Попробуем разобраться, за счет чего была достигнута большая скорость. Во-первых, ББ-22 имел значительно меньший (за счет размеров), чем СБ, взлетный вес при тех же двигателях. Во-вторых, для СБ были взяты скорости, полученные при испытаниях серийного боевого самолета, т. е. с установленным на нем вооружением, для ББ-22 приводились результаты испытания опытного образца без вооружения. Так что «чудес» не было.

Когда же ВВС настояли на размещении на нем наступательного в оборонительного вооружения, необходимого фронтовому бомбардировщику, он, утратив свои аэродинамические достоинства, не смог конкурировать даже с ветераном СБ. Если же срав-

нить бомбовую нагрузку, что существовало для бомбардировщика, то оказалось, что ББ-22 способен нести 400—600 кг вместо 500—1500 у СБ.

Все это заставило ВВС сняться с производства в вооружения не оправдавший себя самолет. И хотя было выпущено 600 машин, в начале Великой Отечественной войны в составе ВВС он не числился. Устаревший же СБ, составлявший к июню 1941 г. 94% фронтовой бомбардировочной авиации, нес боевую службу, пока его не сменили Пе-2 и Ту-2.

В книге «Советские самолеты» все выглядит по-иному. В главе «Великая Отечественная война» среди самолетов-участников войны мы не видим легендарного СБ, зато приведенные характеристики самолета, снятого с вооружения, описываются его достоинства и опускается при этом финал.

Остановимся на предвоенном фронтовом бомбардировщике Ту-2. Вот как описывается его появление и начало боевого пути в той же книге: «В годы войны, откликаясь на требования фронта, А. Н. Туполев с коллективом своих ближайших помощников создал новый фронтовой бомбардировщик Ту-2. Запущенный в серию в конце 1943 г., Ту-2 стал поступать на фронт в 1944 г.». Было же так. Идея фронтового пикирующего бомбардировщика зародилась у А. Н. Туполева с первого дня начала второй мировой войны, когда никакие «требования фронта» быть не могло. И произошло это в сложных условиях заключения самого А. Н. Туполева и его коллектива в системе ЦКБ-29 НКВД. Несмотря на трудности, проект быстро становился реальностью. 29 января 1941 года состоялся первый вылет опытной машины. Было очевидно, что самолет превосходит все подобные машины по скорости, бомбовой нагрузке (мог нести три 1000-кг бомбы), оборонительному вооружению. В начале войны нелепые обвинения в Туполева и его сотрудников были сняты, они были освобождены. КБ закупили в Сибирь, где было развернуто серийное производство Ту-2.

В сентябре 1942 года на фронт прибыл первый полк в составе 30 самолетов Ту-2 под командованием А. С. Хлебникова. К концу 1942 г. завод построил более 60 Ту-2. И тут следует неожиданное решение о снятии Ту-2 с налаженного производства и о переходе завода на строительство истребителей Як-7. Доводы Наркома авиационной промышленности о нецелесообразности такого решения не были приняты во внимание. Позиция Зам. Наркома по науке в опытно-строительству А. С. Яковлева из его книг не просматривается. Но жизнь сама все расставила по местам. Вскоре строительство Ту-2 начали вновь развертывать на ряде заводов. Но время было упущено, и на фронт ушло всего около 800 самолетов.

Из-за малого количества машин они находились в непосредственном ведении Резерва Ставки ВГК, их использовали для нанесения ударов на решающих направлениях. Так было в Выборгской операции, операции Багратион, бите за Берлин, при разгроме Квантунской армии. Самолет использовался в качестве бомбардировщика, фоторазведчика. Всего было построено 2527 машин. Такова история некоторых боевых самолетов, созданных замечательным инженером и патриотом А. Н. Туполевым в предвоенные и военные годы.

Л. КЕРБЕР, лауреат Ленинской премии, доктор технических наук
М. САУККЕ, инженер-исследователь

От Украины до...



КАЛЕНДАРЬ
ПОКОРИТЕЛЕЙ
ВОЗДУХА

1888 г. 27 мая

ПАТЕНТ НА ВОДОРОД ДЛЯ АЭРОСТАТОВ

Видный русский физик и электротехник, профессор Лесного института в Санкт-Петербурге, член-учредитель Русских физиков, электротехнического и технического общества Дмитрий Александрович Лагачев разработал и в 1888 г. получил в России, Франции, Англии, Германии и Бельгии патенты на способ получения водорода и кислорода путем электролиза воды. Стремясь содействовать развитию воздухоплавания в России, ученый предложил Комиссии по применению воздухоплавания к военным целям испытать разработанный им способ для наполнения водородом аэростатов. Однако вопреки убедительным расчетам экономической целесообразности способа, предложение Д. А. Лагачева было отклонено как «фантастическое».

Между тем в Европе такой способ получения водорода и его применения в воздухоплавательных частях нашел широкое распространение. Летом 1912 года военное ведомство решило применить его в России, но на основе... зарубежной техники. Завод-поезд по добычкe водорода электролизом был куплен в Германии. Недоверие к отечественному изобретению обошлось стране в 300 тыс. золотых рублей, потерю престижа открытия и бесценного времени.

1889 г.

ЗАРОЖДЕНИЕ АЭРОДИНАМИЧЕСКОЙ

ШКОЛЫ Н. Е. Жуковского

Первым центром аэродинамических исследований в Москве стал Московский университет. О начале таких исследований в нем сам Н. Е. Жуковский писал: «При кабинете прикладной механики уже в 1889 г. произошли исследования по различным вопросам воздухоплавания — испытывались различные модели летательных машин и строились небольшие аэродинамические аппараты... Начиная же с 1902 г., после того как мною была построена первая галерея для искусственного потока воздуха (то есть — аэродинамическая труба) для аэродинамических исследований, среди работ кабинета, проводимых студентами под моим руководством, образовалась определенная группа исследований по вопросам аэродинамики и воздухоплавания».

Ученики Н. Е. Жуковского, работавшие в созданных им аэродинамических центрах, составили впоследствии ядро советской школы аэродинамиков, собранных в Центральном аэродинамическом институте (ЦАГИ).

1890 г.

МОДЕЛЬ МОНОПЛАНА С ПАРОВЫМ

ДИВАТЕЛЕМ

Французы В. Татен и Ш. Рише построили и испытали модели расчалочного моноплана с трапецевидным крылом размахом 6,6 м и двумя (тянущим и толкающим) пропеллерами, приводимыми во вращение паровой машиной. Модель с мощностью в 1 л. с. пролетела около 80 м, а вторая модель с двигателем в 1,3 л. с. в 1897 г. пролетела 114 м.

СПУТНИК-РАЗВЕДЧИК

Специалисты Франции продолжают разработку предназначенного для ведения оптической и электронной разведки спутника «Гелиос». По данным журнала «Флайт Интернешнл», его масса — 2,5 т. В состав полезной нагрузки входит мощный оптический телескоп и активные датчики. Предполагается, что спутник будет выведен ракетой «Ариан» на солнечно-синхронную орбиту высотой около 850 км в середине 1993 года. Стоимость программы «Гелиос» 7,6 миллиарда франков. В ее осуществлении участвуют на паях Испания и Италия, которые взяли на себя до 20 процентов расходов.

ТВЕРДОТОПЛИВНАЯ РАКЕТА-НОСИТЕЛЬ

В Японии разрабатывают одну из крупнейших в мире твердотопливную ракету-носитель. Агентство Киодо Цусин сообщило, что длина этой ракеты 30 м, диаметр — 2,5 м, вес — 120 тонн. Она в три раза мощнее основной японской ракеты M352, длина которой 28 м, а диаметр — 1,4 м.

С помощью ракеты этого типа Япония планирует вывести на околоземную орбиту высотой 250 км спутники весом до 2 т, а после 1993 г. произвести запуск аппаратов к Луне, Марсу и различным кометам.

ЛЕГКИЙ ВЕРТОЛЕТ

Продолжаются летные испытания легкого одноместного вертолета «Грийон-120». Вес конструкции машины 250 кг, максимальный взлетный — 500 кг. С роторным автомобильным двигателем «Мида РХ-2» мощностью 120 л. с. вертолет покажет по расчетам конструкторов скорость до 200 км/ч.

Диаметр несущего винта вертолета — 5 м. Его лонжерон — металлический с пенопластовым сердечником и углепластиковой обшивкой. По сведениям журнала «Флайт Интернешнл», французы планируют производство и двухместного варианта «Грийона».

ПО ЗАКАЗУ АРМИИ ФРГ

Американская фирма Макдоннелл-Дуглас вертолет разрабатывает для ФРГ вариант известного боевого вертолета «Апач». Он оснащается более мощным двигателем, телевизионной камерой заднего обзора, цифровой системой управления двигателем и пушечной турелью. В состав вооружения вертолета AH-64B включены ракеты класса «воздух-воздух» «Стингер» с наведением по прицеливанию. Журнал «Флайт Интернешнл» сообщил, что Западная Германия планирует закупить для армии 212 машин AH-64B на сумму в 2,51 млрд. долларов.

КАКОВ ТЫ, ПИЛОТ-ЛЮБИТЕЛЬ?

Журнал «Аэроспейс» приводит результаты анкетирования пилотов-любителей. Оно показало, что средний пилот от людей, не управляющих летательными аппаратами, отличается большей общительностью, спокойствием и умением планировать свои поступки. Для женщин-пилотов характерна более выраженная индивидуальность. Желание летать возни-

кает у человека в среднем к 20 годам, но в связи с финансовыми трудностями осуществляется в 30,5 года.

На характер пилотов, видимо, влияют особенности их летательных аппаратов. Отмечается, что общительные любят совершать полеты с частыми посадками, а любители с неспокойным характером предпочитают длительные полеты. Импульсивные же натуры с удовольствием летают на акробатических самолетах. Журнал подчеркивает, что результаты этого опроса подтверждаются и данными других исследований.

УЛА ЗАВОЕВЫВАЮТ АВТОРИТЕТ

По данным международной организации гражданской авиации (ИКАО) к середине 1987 г. во всем мире эксплуатировалось 30 тысяч ультралегких аппаратов (УЛА). Их производством заняты более 250 фирм.

Покупателей таких легких летательных аппаратов привлекает невысокая стоимость их эксплуатации, составляющая от 7 до 11 долларов за летный час, относительная простота в пилотировании, широкий диапазон применения. Ультралегкие самолеты используются для тренировок летчиков, выполнения сельскохозяйственных работ, патрулирования и наблюдения, для перевозок почты и небольших грузов. Миниатюризация измерительной аппаратуры позволяет выполнять на УЛА и некоторые летные исследования.

ПЛАНЕР ИЗ УГЛЕПЛАСТИКА

Западонгерманская фирма Глазер-Диркс построила из углепластика планер GD-600. Размах его крыла — 17 м, удлинение — 25, площадь — 11,6 м². Нагрузка на крыло 29 кг/м². Вес аппарата 260 кг. Водяной балласт — 180 л в крыле и 7 л в хвосте.

АВИАЦИОННЫЙ СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

В «РЕШЕТКЕ» — 126 ЧЕЛОВЕК

Потребовалось два самолета «Геркулес» C-130, 6000 м свободного падения и, самое главное, 126 превосходных и дисциплинированных парашютистов, чтобы установить новый мировой рекорд.

Благодаря инициативе бельгийских спортсменов в Коксайдс проведены соревнования по групповой акробатике, в которых кроме европейцев участвовали американцы. Можно отметить, что высокий результат тем более значителен, что достигнут в отсутствие лучших команд по групповой акробатике, которые предпочли не прерывать свою подготовку к чемпионату мира. Техническую сторону в оргкомитете возглавлял Джек Григори (США). Его личный опыт, глубокие знания и энтузиазм позволили объединить почти 160 парашютистов из 14 стран.

В первый день собрали в небе фигуры 40 и 80 человек. Трудность построения «решетки» из рекордного количества спортсменов выявилась при первых же прыжках, ведь организаторы не знали на что способен каждый из 160 участников.

Грубые или неоднократные ошибки, выявленные во время начальных тренировок, позволили организаторам внести коррек-

тивы в список спортсменов. После 4—5 прыжков удалось подобрать состав, способный побить прежний рекорд.

Организаторам потребовалось около трех часов, чтобы во время тренировок на земле расставить 126 участников на свои места. Образования строились на базе 12 человек, затем устанавливался порядок старта и производилось распределение по двум самолетам. Крайне важно было всем твердо выполнять данные указания, чтобы избежать столкновений в свободном падении.

Несмотря на усталость, связанную и с многодневными прыжками с высоты 6000 м с кислородной маской и адской жарой, охотники за рекордом с каждым разом приближались к своей цели. Вначале собрали вместе 99 парашютистов, затем 106, 116, 122, дошли до образования фигуры из 124 человек, которую удалось сохранить в течение 15 секунд.

Одиннадцатая попытка оказалась самой удачной — 126 воздушных акробатов объединились в небе, установив тем самым новый рекорд мира.

По материалам зарубежной печати подготовил С. Баландов

В США под эгидой Пентагона проводятся специальные, так называемые, прогностические исследования с целью, как пишет журнал «Флайт Интернэшнл», выявления наиболее перспективных технических средств и направлений работ в области авиационно-космической техники.

К исследованиям привлекаются видные деятели не только авиационной, но и ряда других областей науки и техники, военные и гражданские. В 1963—1964 гг. исследования велись по программе BBC «Прогноз-1» («Форкест-1»). Выработанные рекомендации легли в основу развития авиационно-космической техники США на следующие годы. Практически все находящиеся сейчас на вооружении боевые самолеты, стратегический военнотранспортный Локхид С-5, широкофюзеляжные пассажирские машины, турбореактивные двигатели с большой степенью двухконтурности, некоторые композиционные материалы и электронное оборудование, даже воздушно-космическая система «Спейс Шаттл» разрабатывались с учетом прогностических исследований.

В 1986 г. в Лас-Вегасе состоялся организованный командованием BBC США симпозиум, посвященный перспективам развития военно-воздушных сил на ближайшее 20 лет. Основной докладчик — начальник командования авиационных систем BBC генерал Л. Скэнце сообщил, что очередная прогностическая программа «Прогноз-2» («Форкест-2») была начата летом 1985 г., и в ходе ее выявления наиболее перспективные направления работ в области авиационно-космической техники до 2005 г.

Руководил исследованиями сам Л. Скэнце. По его словам, участвовали в них 175 видных военных и гражданских специалистов-экспертов. Работали 18 групп по направлениям. В течение восьми месяцев они рассмотрели более 2000 идей и предложений. Некоторые идеи, по мнению Скэнце, пока относятся к категории фантастики, но очень многие специалисты признали ценными и вполне реальными.

Для дальнейшего изучения и разработки было отобрано 70 наиболее перспективных и интересных предложений. Из них 39 относятся к областям, имеющим широкую, а 31 — ограниченную сферу применения. Все они сведены в шесть основных групп: силовые установки и энергетика; материалы, конструкция и летательные аппараты; электроника и оптика; система оружия; информатика и средства отображения; средства материально-технического обеспечения.

В программе «Прогноз-2», по свидетельству журнала «Эр Форс Мэгэзин», особо подчеркивается важность создания новых видов топлива и силовых установок, в первую очередь для космических систем. Это объясняется тем, что с такими системами связаны планы Пентагона по реализации рейгановской программы «звездных войн». Большое внимание уделяется ядерным двигателям и новым химическим топливам с высокой плотностью энергии, что обещает

вывод в космос грузов в 10 раз тяжелее, чем сейчас. По прогнозу уже в ближайшее время вероятно создание комбинированной силовой установки для гиперзвукового воздушно-космического самолета, способного летать на высотах 40—50 км со скоростью, соответствующей $M=8-12$, и по необходимости выходить в космос.

Создание такого гиперзвукового самолета станет возможным и благодаря появлению новых конструктивных материалов. Будут продолжены исследования новых легких высокопрочных алюминиевых и титановых сплавов, жаропрочных композиционных материалов типа «углерод-углерод», металломагнитных композитов, керамики и т. д. В частности, прогнозируется широкое использование керамики в турбинах двигателей XXI столетия. Это позволит значительно уменьшить их размеры при заданной тяге. Для получения материалов с заранее заданными свойствами возможно применение так называемой электромагнитной сшивки на молекулярном уровне.

Группы по направлениям рассмотрели проекты некоторых боевых летательных аппаратов, в частности, сверхзвукового тактического самолета с коротким взлетом и вертикальной посадкой, гиперзвукового перехватчика, высотного беспилотного самолета с очень большой продолжительностью полета и др.

В ряде проектов особое место отводится технике малой заметности («стелс») в оптическом и электромагнитном диапазонах. Для этого предполагается разработать так называемую «умную обшивку» («смарт скин»), которая будет представлять собой ячеистую структуру с огромным количеством датчиков и передатчиков элементов. Такая «умная обшивка» резко уменьшит заметность самолета. На нем не потребуются подвешивать различные контейнеры с оборудованием радиоэлектронного противодействия. Ее повреждения в полете будут мало опасны, так как все ячейки связаны между собой.

Программа «Прогноз-2» настоятельно рекомендует ускорить работы в области электронной и оптоэлектронной техники. Предусматривается создание систем с так называемым «легким отказом», то есть систем, которые допускают повреждения, но при них отказывают не сразу, а постепенно.

Настоящую революцию в авиации, по мнению участников «Прогноза-2», произведет оптика. Замена электронных систем устройствами на базе фотоники резко повысит надежность и помехозащищенность. По сравнению с электронными средствами передачи данных применение волоконной оптики увеличит объем передаваемой информации в 10 тыс. раз, а потери мощности сигнала будут снижены в 100 раз. Оптические компьютеры способны в 1000 раз быстрее решать задачи, чем самые быстродействующие ЭВМ. Именно на фотонику делаются ставки в Пентагоне, считая ее наиболее ценным средством при реализации программы СОИ.

Резкое улучшение характеристик на-

дежности и материально-технического обеспечения ожидается от использования систем с искусственным интеллектом. В «Прогнозе-2» предусмотрено существенное расширение работ в этой области. Системы с искусственным интеллектом рекомендовано принять там, где обрабатывается колоссальный объем информации, например, при управлении боем, пилотировании летательных аппаратов, проектировании и производстве военной техники и т. п.

Большое место в исследованиях было отведено улучшению взаимодействия в системе «человек—машина». На перспективных истребителях рекомендовано использовать «суперкабины» экипажа, в которых вообще не будет привычной приборной доски, а вся необходимая информация в реальном масштабе времени передается на нашемлемый индикатор летчика. Опытные образцы таких нашемлемых систем с использованием микропроцессорной техники уже разрабатываются. По утверждению журнала «Флайт Интернэшнл», летчик машины XXI века будет управлять оружием и бортовыми системами голосом или взглядом.

В заключительной части отчета подчеркивается, что реализация предложенных в «Прогнозе-2» идей поможет обеспечить превосходство США в военной области над Советским Союзом. Генерал Скэнце поделился своей мечтой о создании не менее как 10-летнего отрыва от СССР в области авиационной техники.

В. УДАЛЬЦОВ

XXI век: скорость 5000 км/ч

Французский концерн «Аэроспасья» разрабатывает проект сверхзвукового пассажирского самолета, который должен появиться на авиалиниях в начале будущего десятилетия. По сообщению газеты «Интернэшнл геральд трибюн», этот 150-местный самолет на высоте 12 тыс. м будет развивать скорость 5000 км/ч. При осуществлении проекта инженерам предстоит решить немало сложных технических проблем, в том числе создать систему охлаждения фюзеляжа в треугольного крыла самолета, температура которых во время полета на максимальной скорости может достигать 600 градусов. Сейчас предлагается установить резервуары с жидким металлом, которые будут выполнять функции своеобразной холодильной установки.

Газета сочла нужным заметить, что если инженерам не удастся решить многоотраслевые технические проблемы, проект этого авиалайнера вполне может остаться на бумаге. Ведь созданный совместно Францией и Англией сверхзвуковой «Конкорд» не оправдал надежд его строителей — концерна «Аэроспасья» и фирм «Бритиш аэроспейс». Они рассчитывали выпустить и продать 300 самолетов этого типа, а французские и английские авиакомпании приобрели лишь 20 авиалайнеров. Сейчас пять «Конкордов» вышли из строя, и их постепенно разбирают на запасные части. Новых заказов нет. Эксплуатация «Конкордов» на трансатлантических линиях стала после некоторого снижения цен на топливо рентабельной, но получаемые доходы не идут ни в какое сравнение с астрономическими суммами, израсходованными на разработку самолета.

ПО СТРАНИЦАМ
ЗАРУБЕЖНОЙ
ПЕЧАТИ

ПОД КУПОЛОМ ПАРАШЮТА



По подсчетам специалистов, население Соединенных Штатов за свою «примычку» к наркотикам ежегодно выплачивает огромную сумму — 110 млрд. долларов — торговцам «белой смертью». Еще 60 млрд. долларов уносит преступность на почве наркомании, лечение подорванного здоровья и ущерб производительности труда. Федеральное правительство ежегодно выделяет на борьбу с наркотиками, антинаркотическую пропаганду и лечение около 7 млрд. долларов.

«Интернэшнл Геральд Трибюн»,
сентябрь 1987 года.

Старик-фермер разглядывал лежавшее ничком, казалось, вдавленное в грунт тело. Мрачную картину дополняли белесые на редких кустах полотнаще парашюта. Старика невольно припомнились картинки из боевика «Красный рассвет», в которых с неба на американскую землю дождем сыпались русские и кубинские десантники. Покрутив головой, он невольно ухмыльнулся, представив себе, во что превратили бы его ферму нахлынувшие телевизионщики и корреспонденты, оказались этот покойник в маскировочном костюме действительно русских парашютистов.

Когда совсем развиднелось, на месте гибели ночного парашютиста уже снова местные полицейские из расположенного рядом городка Ноксвилла. Даже видавшие виды помощники шерифа многозначительно переглядывались и качали головой, пока водитель патрульной автомашины пытался вызвать по радио специалистов из Федерального агентства по борьбе с наркотиками.

Как объяснил полицейским оказавшийся рядом студент-любитель парашютного спорта, погибший пытался воспользоваться запасным парашютом, который, видимо, «раскрылся, но слишком поздно». Мертвец был с профессиональной тщательностью экипирован для дальней и

опасной дороги. Спереди у него приточен рюкзак — 34 кг чистого кокаина, имевшего баснословную рыночную стоимость. Кроме того, поверх камуфлированной формы (на местном жаргоне «камо») на нем был надет кевларовый бронежилет, из-под каски выглядывали очки-бинокль ночного видения. В довершение — три автоматических пистолета, пружинный нож и потайной пояс с 5 тыс. долларов.

Выяснилось, что погребший Эндрю Торнтон был опытным спортсменом-парашютистом, имевшим на счету сотни прыжков. В свои сорок лет Торнтон успел пройти «школу жизни» печально известной 82-й воздушно-десантной дивизии, а в качестве карателя десантировался в Доминиканскую республику, заработав там орден «Пурпурное сердце». После службы в американских ВДВ он десять лет работал в полиции (отдел разведки в борьбе с наркотиками г. Лексингтона, штат Кентукки), обзавелся дипломом юриста. До тонкости изучив сильные и слабые стороны полиции, в конце 70-х годов он с энтузиазмом и безуспешно занялся контрабандой оружия и наркотиков, беряши с которой исчислялись тысячами процентов с вложенного в «дело» капитала.

Инцидент с Торнтоном сразу привлек внимание Агентства по борьбе с наркотиками. Гибель парашютиста явилась сигналом о существовании весьма эффективного и трудноконтролируемого канала поступления «белой смерти» через южную границу в глубь территории США.

Печати были приведены следующие данные: из 60 млн. человек когда-либо пробовавших марихуану, продолжают регулярно курить «травку» примерно 25 млн.; число постоянных потребителей кокаина в производных из него достигает 5 млн. человек. Стремительно растет количество людей, употребляющих недавно изобретенную смесь кокаина с безобидными напитками в просторечии — «крэки», которая оказывает на организм человека гораздо более сильное разрушающее воздействие, чем сам кокаин. К тому же она значительно дешевле традиционного кокаина, жертва которого на конечном этапе вынуждена принимать ежесуточную дозу стоимостью около 100 долларов, что доступно только модной богеме с состоятельным людям.

Администрация Рейгана вынуждена объявить тотальную войну наркотикам. Кампанию возглавил вице-президент Дж. Буш, имеющий как бывший директор ЦРУ опыт различного рода открытых и тайных операций крупного масштаба. К кампании активно подключились полицейские силы, береговая охрана, таможенная и пограничная служба США. Основные усилия этой войны с наркотиками направлены против контрабанды сильно действующих кокаина и других производных в большинстве стран Латинской Америки коки, которые в чистом виде занимают значительно меньший объем, марихуаны, при большей долларовой емкости. С марихуаной кое-где в США власти уже фактически смирились. Например, в штате Аляска уже не преследуется ее

выращивание во дворе для личного потребления.

В основной массе кокаин поступает в США из Боливии, Колумбии и Перу. Тамешние «короли белой смерти» имеют

КОКАИН...

для защиты посадок коки и своих лесных лабораторий по ее переработке настоящие маленькие армии, вооруженные самым современным оружием. Существуют десятки тайных аэродромов, с которых груз кокаина доставляется через третьи страны в США.

Американцы приобрели большой опыт в перехвате партий наркотиков, перебрасываемых в Соединенные Штаты по воздуху или морем. Небольшой частный самолет с запретным грузом на борту, тихо проскользнувший границу, часто ожидает на аэродроме прибытия засада агентов по борьбе с наркотиками.

Но для федеральных сотрудников почти неразрешимой задачей является парашютист-десантник, который с грузом кокаина покидает борт самолета где-то на маршруте к аэродрому назначения. В этом случае наркотики поступают к перекупщику, минуя почти обязательный контрольный пункт федеральной службы. Таким бизнесом занимался Торнтон. И был он в эту ночь, видимо, не один, поскольку при прочесывании района падения найден другой парашют и три рюкзака с кокаином общим весом около 100 кг. Кроме того, неподалеку, в лесу Чаттауки, обнаружен разбитый двухмоторный самолет «Цессна», летевший, как установлено, на автопилоте. Ключи зажигания от него нашли в кармане у Торнтона.

Возникший было интерес прессы к необычному способу доставки контрабанды вдруг, как по команде, сменился молчанием. Новость о Торнтоне всплывала менее чем через месяц. Вездущая «Ньюс-Сентинел» соединила в цепочку дело Торнтона с последующим трагическим случаем в парашютном центре «Уайлд Уинд» близ Атланты, штат Джорджия. Там во время прыжков при наборе высоты вдруг резко клонул носом — врезался в землю самолет с мощным двигателем «Цессна-208» с 16 спортсменами-парашютистами на борту.

Погибший в этой катастрофе владелец самолета, опытный спортсмен-парашютист Дэвид Уильямс по прозвищу «Кобой», по заявлению газеты, хорошо знал Торнтон. В этом случае цепочка была, видимо, оборвана умелой профессиональной рукой, и «Кобой», как утверждает «Ньюс-Сентинел», ценной самолет в 500 тыс. долларов со своей жизни оплатил неустойку за полученную им якобы от колумбийских дельцов крупную партию наркотиков.

Трагедия, происшедшая в парашютном сообществе Соединенных Штатов, свидетельствует о том, что торговцы наркотиками стараются использовать возможности этого перспективного с их точки зрения высокотехнического вида спорта для создания новых надежных каналов контрабанды.

В. ДОРОШЕНКО

Советская делегация.

VII ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ГРУППОВОЙ ПАРАШЮТНОЙ АКРОБАТИКЕ

[материал на 12—13-й стр.]



1.98



На парашютодроме
готовится к подъему
монгольфьер.

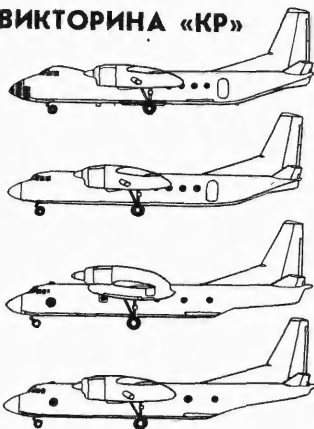


Спортсмены разных континентов.

Сборная Голландии идет
на торжественное построение.



ВИКТОРИНА «КР»



1. Среди многих созданных конструкторами самолетов есть такие, которые им особенно «удались», и не удивительно, что они становятся родоначальниками целых семейств крылатых машин. Остаются неизменными принципиальная схема и конструкция самолетов, но они сами делаются совершеннее и надежнее, получают новые профессии. Перед вами четыре самолета из одного такого семейства. Расскажите о них.

1. 2. Один из пионеров отечественного вертолетостроения А. М. Исаков писал:

Ответы на вопросы,
помещенные в № 11 за 1987 г.

1. Воздушные парады 7 ноября 1941 г. были подготовлены в Москве, Куйбышеве и Воронеже. Из-за нелетной погоды парад в столице не состоялся, а в Куйбышеве, куда был эвакуирован дипломатический корпус, более 600 боевых машин четким строем прошли над городом. Руководил парадом полковник В. А. Судец (последствия маршал авиации).

2. Во время борьбы с японскими агрессорами советские летчики-интернационалисты

помогали китайскому народу. После ряда сильных ударов наших пилотов по японской авиации ее престиж был подорван. Тогда японское командование подготовило мощный бомбовый удар по китайским аэродромам в районе Ханькоу, приурочив его ко дню рождения императора. Но советские летчики-добровольцы сорвали замыслы врага, уничтожив 23 апреля 1938 г. в боях 36 вражеских самолетов, разгромив отборные японские эскадрильи «Воздушные самураи», «Четыре короля воздуха», «Сасебо» и др. За такой «пода-

року» к своему дню рождения император сместил несколько высших чинов японских ВВС.

3. Это произошло в 1926 г. на аэродроме в Турции, куда приземлился советский самолет Р-1 с мотором М-5, на котором летчик П. Х. Межеряуп выполнил перелет Москва—Ангора (так тогда называлась Анкара). В те годы за рубежом не верили, что в нашей стране могут строить авиационные моторы, и, стремясь разоблачить «большевистскую утку», пустились на такую авантюру.

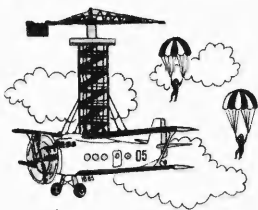


рами советские летчики-интернационалисты помогали китайскому народу. После ряда сильных ударов наших пилотов по японской авиации ее престиж был подорван. Тогда японское командование подготовило мощный бомбовый удар по китайским аэродромам в районе Ханькоу, приурочив его ко дню рождения императора. Но советские летчики-добровольцы сорвали замыслы врага, уничтожив 23 апреля 1938 г. в боях 36 вражеских самолетов, разгромив отборные японские эскадрильи «Воздушные самураи», «Четыре короля воздуха», «Сасебо» и др. За такой «пода-

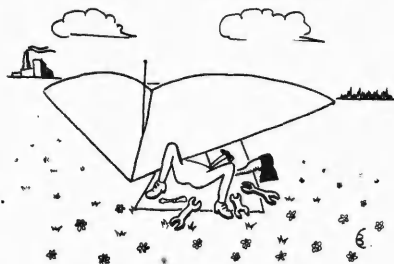
року» к своему дню рождения император сместил несколько высших чинов японских ВВС.

3. Это произошло в 1926 г. на аэродроме в Турции, куда приземлился советский самолет Р-1 с мотором М-5, на котором летчик П. Х. Межеряуп выполнил перелет Москва—Ангора (так тогда называлась Анкара). В те годы за рубежом не верили, что в нашей стране могут строить авиационные моторы, и, стремясь разоблачить «большевистскую утку», пустились на такую авантюру.

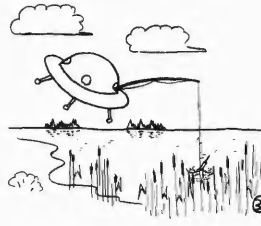
РИСУНКИ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ



Владимир Н.



Синюгин В.



За нашу Советскую Родину!
КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 1 [448] 1988
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», 1988

Главный редактор Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия: В. В. АНИСИМОВ [ответственный секретарь], А. М. БАТКОВ, П. П. БЕЛЕВАНЦЕВ, Ю. С. ВАСЮТИН, В. И. ЖЕБРАК, В. С. ЕГЕР, В. М. ЛЕБЕДЕВ, Т. В. ЛЕОНТЬЕВА, И. А. МЕРКУЛОВ, К. Г. НАЖМУДИНОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Ю. Ф. НОВИКОВ, Г. П. ПОЛЯКОВ [зам. главного редактора], Ю. А. ПОСТНИКОВ, Э. А. САДОВЕНКО, В. Г. СМЫКОВ, П. С. СТАРОСТИН, Ю. Л. ФОТИНОВ

Художественный редактор Л. К. Стацкая

Сдано в производство 20.11.87 г. Подписано к печати 11.12.87 г.

Формат 60×90/8. Глубокая печать Усл. печ. л. 4,5.

Издательство ДОСААФ СССР.

Адрес редакции: 107066, Москва, Новорязанская ул., д. 26.

Корректор М. П. Ромашова

Г-11584

Тираж 80 000. Зак. 1429

3-я типография Воениздата

Телефон: 261-68-90



ОН ПЕЛ О ЛЕТЧИКАХ

«Меня часто спрашивают в письмах, не воевал ли я, не плавал ли, не летал ли, не шоферил...» Эти слова принадлежат Владимиру Высоцкому, лауреату Государственной премии СССР 1987 года.

Да, его принимали за своего фронтовика и альпиниста, моряка, шофера и летчика. Известный драматург Э. Володарский рассказывал такой эпизод: «Однажды я ехал в поезде, и в купе мои попутчиками оказались трое военных летчиков: подполковник и два капитана. Дорога ночная, долгая, разговорились. Потом один из капитанов достал портативный магнитофон и включил запись с песнями Владимира Высоцкого. И вот прозвучала песня «Я — «Як-истр» битель»:

...Вот сзади заходит ко мне «мессершмитт»,
Уйду, я устал от ран!
Но тот, который во мне сидит,
Я вижу, решил — на таран.
Что делает он! Ведь сейчас будет взрыв!
Но мне не гореть на песке.
Запреты и скорости все перекрыл,
Я выжму из ястреба...

Даже человек, далекий от авиации, слушающий эту песню, невольно ощущает себя участником воздушного боя, что уж говорить о летчиках. Они слушали, затаив дыхание, и подполковник сказал со значением:

— Такое только летчик мог написать. Этот Высоцкий наверняка летуном был. И даже, наверное, воевал... Чтобы такое написать, надо машину чувствовать.

Я улынулся:

— Да что вы, ребята! Как он мог воевать, когда он тридцать восьмого года рождения. И летчиком никогда не был. Он московский парень, артист с Таганки.

25 января 1988 года Владимиру Семёновичу Высоцкому исполнилось бы только пятьдесят лет. Он действительно коренной москвич, родился и всю жизнь прожил в столице. В 1941-м ему было только три года, но до того, как они с матерью

эвакуировались, он успел узнать, что такое бомбежки и убежища.

Вместе со сводным полком фронта, участвовавшим в Параде Победы, возвратился в Москву отец Володи — Семён Владимирович Высоцкий. От Москвы через Донбасс, Приднепровье и Польшу он дошел до Берлина, а закончил войну 9 мая 1945 года в Праге. Часто к отцу приходили его фронтовые товарищи, и мальчик внимательно слушал их рассказы. Уже взрослым, написав свои первые военные песни, на вопрос анкеты (1970 год) «Твоя любимая песня» Высоцкий ответил: «Вставай, страна огромная». Но кто бы мог тогда подумать, что из детских впечатлений и воспоминаний, из рассказов участников войны родится военный цикл прекрасных стихов, вершиной которого станет знаменитая песня «Мы возвращаем землю».

...От границы мы землю вертели назад,
Было дело сначала.
Но обратно ее закрутил наш комбат,
Оттолкнувшись ногой от Урала.
Наконец-то нам дали приказ наступать,
Отбивать наши пяди и крохи.
Но мы помним, как солнце отправилось
всплывать

И едва не зашло на Востоке...

В 1952 году Владимиру Высоцкому довелось познакомиться с прославленным советским асом, знаменитым летчиком-истребителем, дважды Героем Советского Союза, ныне маршалом авиации Н. М. Скомороховым, когда тот пришел в гости к его отцу в Большой Каретный переулок.

Позже они неоднократно встречались, Скоморохов стал близким другом семьи Высоцких. А в 1975 году Ленинградский театр имени Ленинского комсомола поставил спектакль по пьесе Э. Володарского «Звезды для лейтенанта». Владимир Высоцкий написал для этого спектакля несколько песен о летчиках, в том числе песню «Всю войну под завязку», которую он не раз включал в свои концерты.

...Он кричал напоследок, в самолете стогая:
— Ты живи, ты дотянешь! — доносясь
сквозь гул.

Мы летали под богом, возле самого раи,
Он поднялся чуть выше и сел там,
Ну, а я до земли дотянул.
Встретил летчика сухо
Рейский аэродром.
Он сядет на брехо,
Но не ползал на нем,
Он укусил — не проснулся,
Он запел — не допел.
Так что я вот вернулся, вернулся,
Ну, а он — не сумел...

Во время одного из выступлений Высоцкий перед исполнением этой песни сказал: «Она посвящена другу нашей семьи, летчику Скоморохову, дважды Герою Советского Союза». Но сохранилась запись с другого концерта, где Высоцкий говорил, что эта песня посвящена погибшему другу Скоморохову, за которого тот впоследствии не раз мстил врагу в небе. Так кому же посвящена песня?

...В мае 1944 года летчики «Бриллиантовой эскадры», которая считалась гордостью фашистских люфтваффе, сбили над Днепром боевого друга Скоморохова — Николая Горбунова. На его могиле советские пилоты поклялись мстить врагу до самой победы. Вот этот эпизод и послужил основой песни «Всю войну под завязку». Двойное же посвящение, очевидно, объясняется тем, что памяти и уважения, по мнению автора, в равной мере достойны оба героя — и павший, и живой.

Песни Высоцкого словно переносят нас в то военное, фронтовое время:

Мы взлетали, как утки,
С раскисших полей,
Двадцать вылетов в сутки —
Куда веселей!
Мы смеялись, с парилкой туман перепутав,
И в простор набивались мы до тесноты,
Облака надрылись,
Рвались в лоскуты,
Пули шили из них купола парашютов...

...Мне в хвост вышел «мессер», но вот задмигнул он,

Надседно завалил вынты.
Им даже не надо крестов на могилы,
Сойдут и на крыльях кресты.
Я — «первый», я — «первый», они под тобою.

Я вышел им наперерез.
Сбей пламя, уйди в облака, я прикрою,
В бою не бывает чудес...

Бывшие фронтовики по достоинству оценили творчество Высоцкого. Сибиряк Л. Манчинский вспоминает такой эпизод. Однажды во время поездки по Сибири Высоцкий выступал в поселке старателей Хомолхо в Бодайбинском районе. К вечеру в этом немногочисленном месте собралось невиданное количество народа. По холодной северной распутице, через болота шли люди на встречу с Высоцким из лесных кордонов, геологических партий, зимовий. Лил проливной дождь. Навес, специально сооруженный для выступления, сумел укрыть немногих. Концерт шел четыре часа. После его окончания к певцу подходили слушатели, жали руку, благодарили, а один сказал:

— Фронтовики я, и такую благодарность от всех фронтовиков выразить хочу. Будет ты, вы, значит, со мной рядом всю войну прошагали. Дай обниму вас, Владимир Семенович!

Окончилась война, но профессия летчика по-прежнему оставалась одной из наиболее трудных и рискованных. Появились реактивные самолеты, человек рвался в космос. Космонавтами в основном становились лучшие военные летчики. Высоцкий не мог обойти в своем творчестве этих людей. Уже после смерти поэта в его архиве была найдена рукопись поэмы, посвященной Юрию Гагарину.

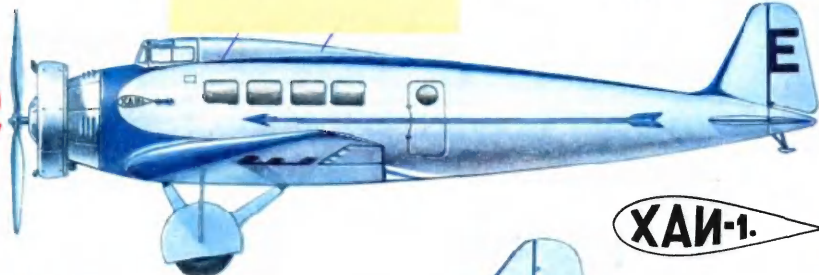
Чудное слово «Пуск!» — подобье вопля, —
Возникло и нависло над мной.
Недобро, глухо заворчал сопла
И сплюнуло расплавленной слюной.
И пламя мыслим выжрем чувств задуло.
И я не смел или забыл дышать.
Планета напоследок притянула,
Прижала, не желая отпускать.

— У нас в космосе бывают трудные минуты, — говорил летчик-космонавт дважды Герой Советского Союза Г. М. Гречко, — причем, когда трудности физические — это, в общем, не так страшно. Хуже, когда наступает душевная усталость, отчаяние, порой страх. Если тебе просто тяжело, можно поспать, отдохнуть, сделать зарядку, а вот когда душа болит, тут, по-моему, других средств нет, как послушать его песни. Многие из них настолько человечны, что радуешься любой, будь то шуточная, спортивная или военная. То, чего не в состоянии сделать лекарства, могут сделать песни Высоцкого.

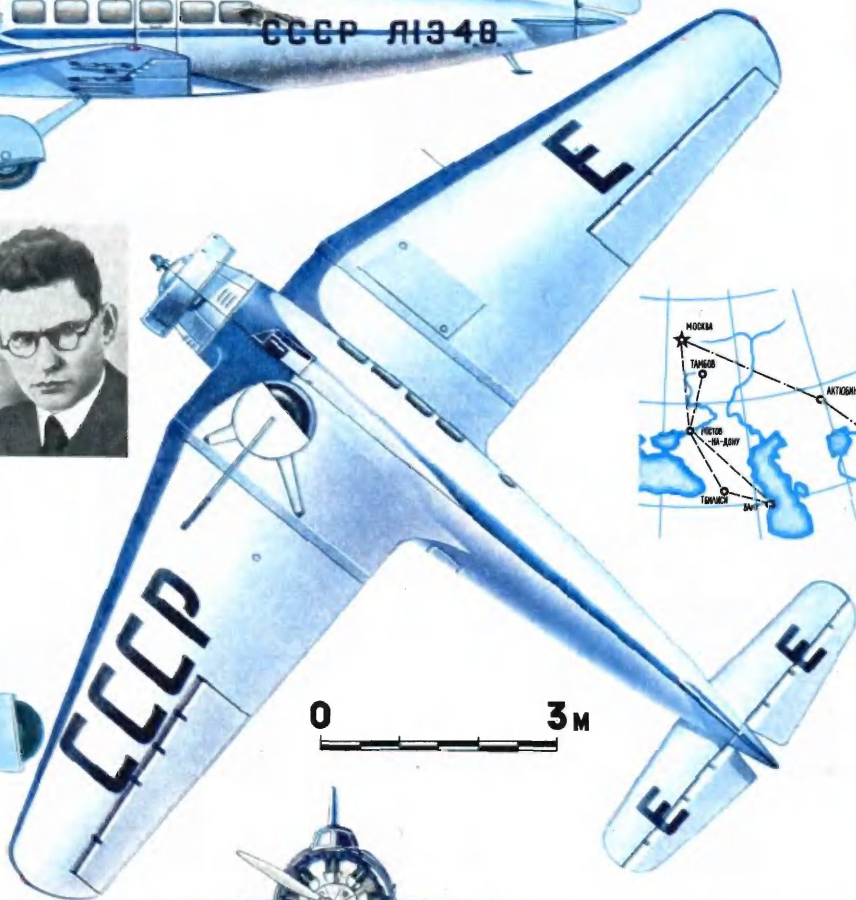
Закончить эту статью о поэте и гражданине хотелось бы словами маршала авиации Н. М. Скоморохова:

«Володя, мне кажется, является примером исполнения своего гражданского долга. Он не был военным, но по духу своему, по делам своим он был настоящим бойцом».

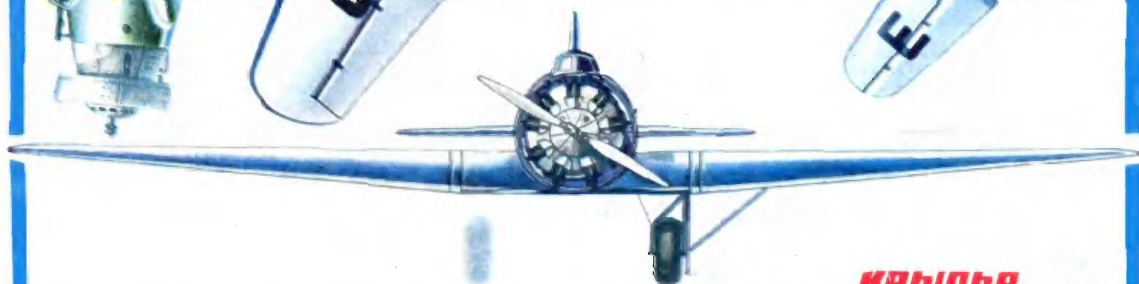
А. КУЛЕШОВ



XAI-1.



0 3 м



**Крылья
Родины**