

Крылья

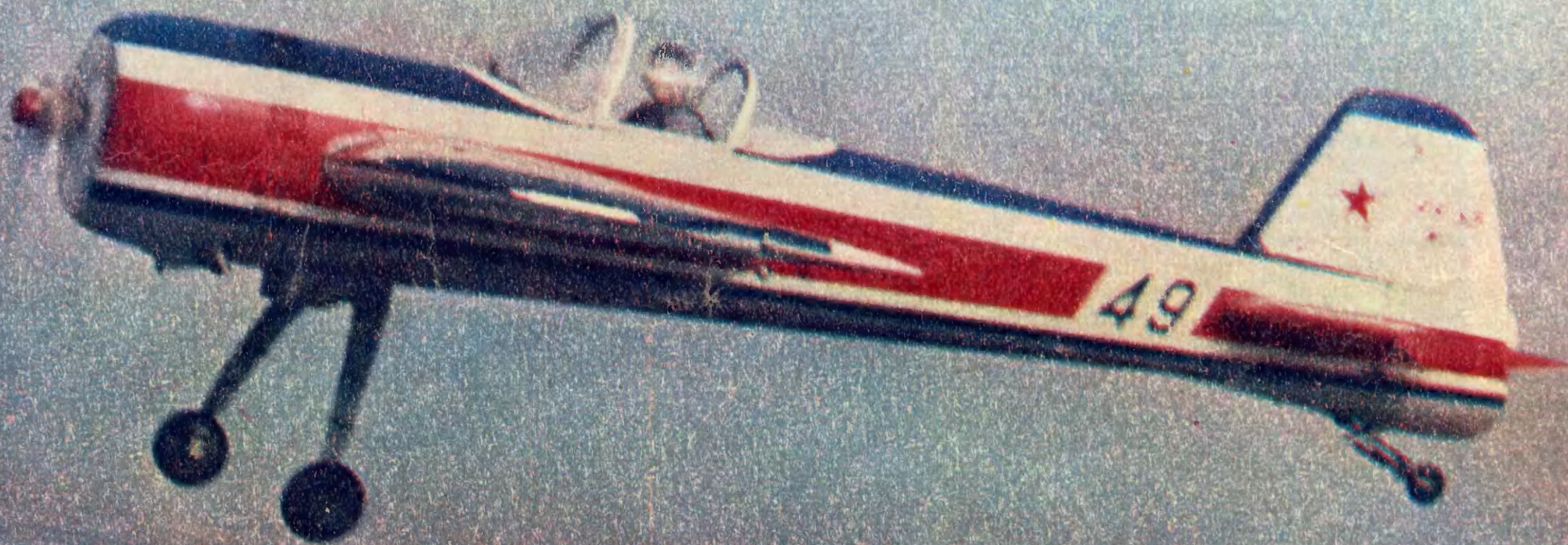
Родины

И-185;
Р-39; KAZ7/32
WG-13, "Link"

8·90

Как подписаться на журнал?

Читайте на 2-й стр. обложки



Этот номер журнала подготовлен дубль-редакцией из состава слушателей редакторского отделения Военно-политической академии имени В. И. Ленина. Оценку будущим редакторам за работу ко Дню Воздушного Флота СССР выставит читатель.

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА

1990. № 8 (479)

Ежемесячный журнал

Выходит с октября 1950 года

© «Крылья Родины», 1990.

Издатель—ДОСААФ СССР

Издательство ДОСААФ СССР «Патриот»

Как подписаться на журнал?

«Уважаемая редакция!

Я обратился в почтовое отделение, но мне сказали, что подписки на журнал «Крылья Родины» нет. Где на него можно подписаться? Почему журнал не продается в киосках Союзпечати?

Сурен Агабян. Армянская ССР».

На 1 июня 1990 года на журнал подписалось 79 492 читателя, на 1292 подписчика больше, чем в прошлом году. Из них 3 817 комплектов идет за границу в 31 страну мира. Таким образом, из 85 000 комплектов тиража для розничной продажи остается мало экземпляров. Но пока количество подписчиков не «перевалит» за красную черту ограничения по бумаге, не подписывать читателей никто не вправе.

Напоминаем индекс журнала: 70 450.

Представляем дубль-редакцию

Главный редактор А. Бондаренко.

Заместитель главного редактора В. Пинчук. Члены редколлегии: С. Темирбиев, В. Котляров, Ю. Кислый, В. Матяш, А. Дышев, В. Ястреба, С. Колесник, Ю. Бойко, С. Аксенов.

Все сотрудники дубль-редакции военные журналисты, члены ДОСААФ СССР, народ боевой, острый. План работы дубль-редакция резко перевыполнила, заслужила «пятерку» от редколлегии. Ну а материалы, которые, к сожалению, не поместились в этот номер, мы опубликуем в последующих.

С праздником, наша смена, спасибо.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР С. ЛЕВИЦКИЙ

Редакционная коллегия: В. АНИСИМОВ (ответственный секретарь), А. БАСКАКОВ, П. БЕЛЕВАНЦЕВ, И. ВОЛК, Н. ГРОМЦЕВ, В. ЛЕБЕДЕВ, И. МЕРКУЛОВ, К. НАЖМУДИНОВ, А. НАЗАРОВ, А. НИКОЛАЕВ, Ю. НОВИКОВ, Е. ПОДОЛЬНЫЙ, Ю. ПОСТНИКОВ, А. САВОСЬКИН, А. СОРОКИН, А. СКВОРЦОВ, В. ТКАЧЕВ (заместитель главного редактора), Ю. ФИЛИМОНОВ, О. ШОЛМОВ.

Художественный редактор А. Грищенко
Корректор М. Ромашова.

Сдано в набор 14.06.90 г. Подписано в печать 20.07.90 г.

Г-43110. Формат 60×90¹/₈. Бумага глубокой печати № 1. Глубокая печать. Усл. печ. л. 4,5. Уч.-изд. л. 7,113. Усл. кр.-отт. 9,0. Тираж 85 000. Зак. 1165/3. Цена 40 коп.

Адрес редакции:

107066, Москва, ул. Новорязанская, дом 26.

Проезд — метро «Комсомольская»

Телефон 261-68-90

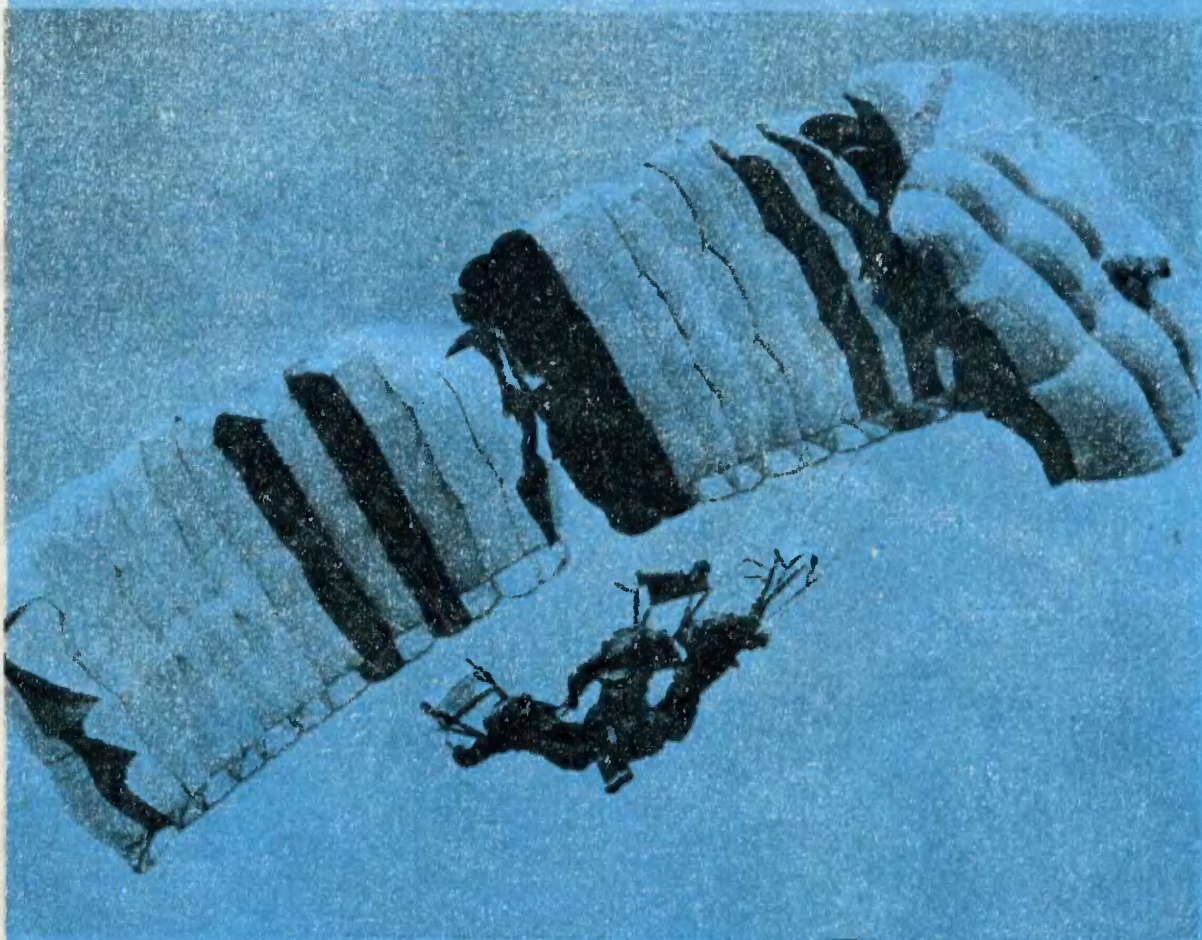
3-я типография Воениздата

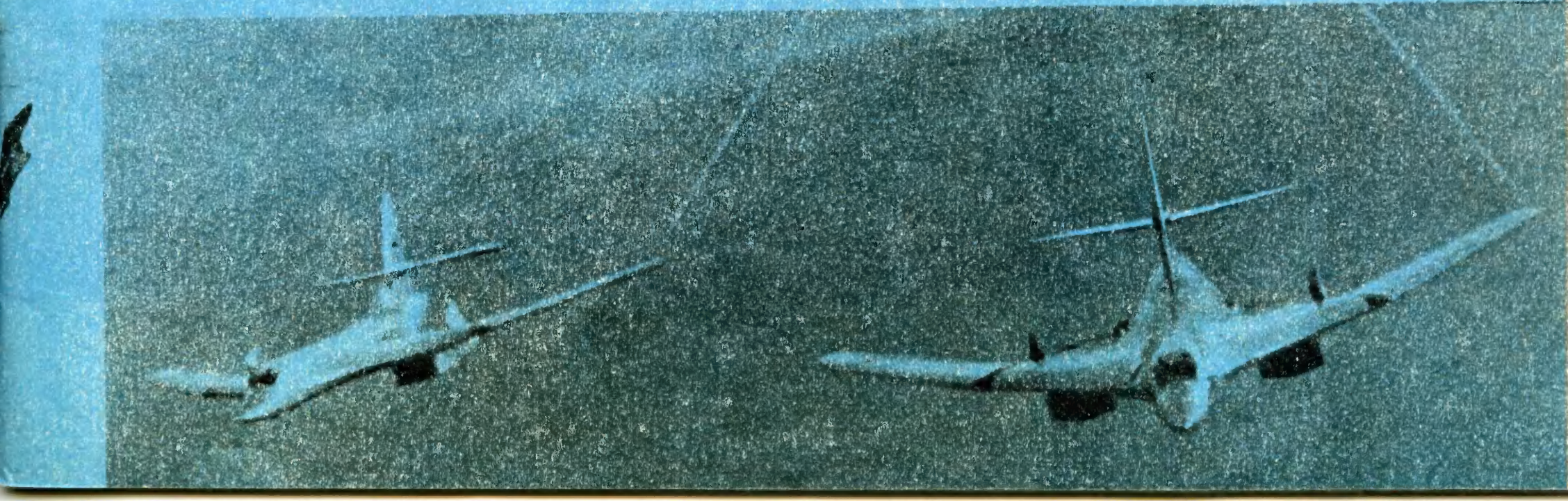
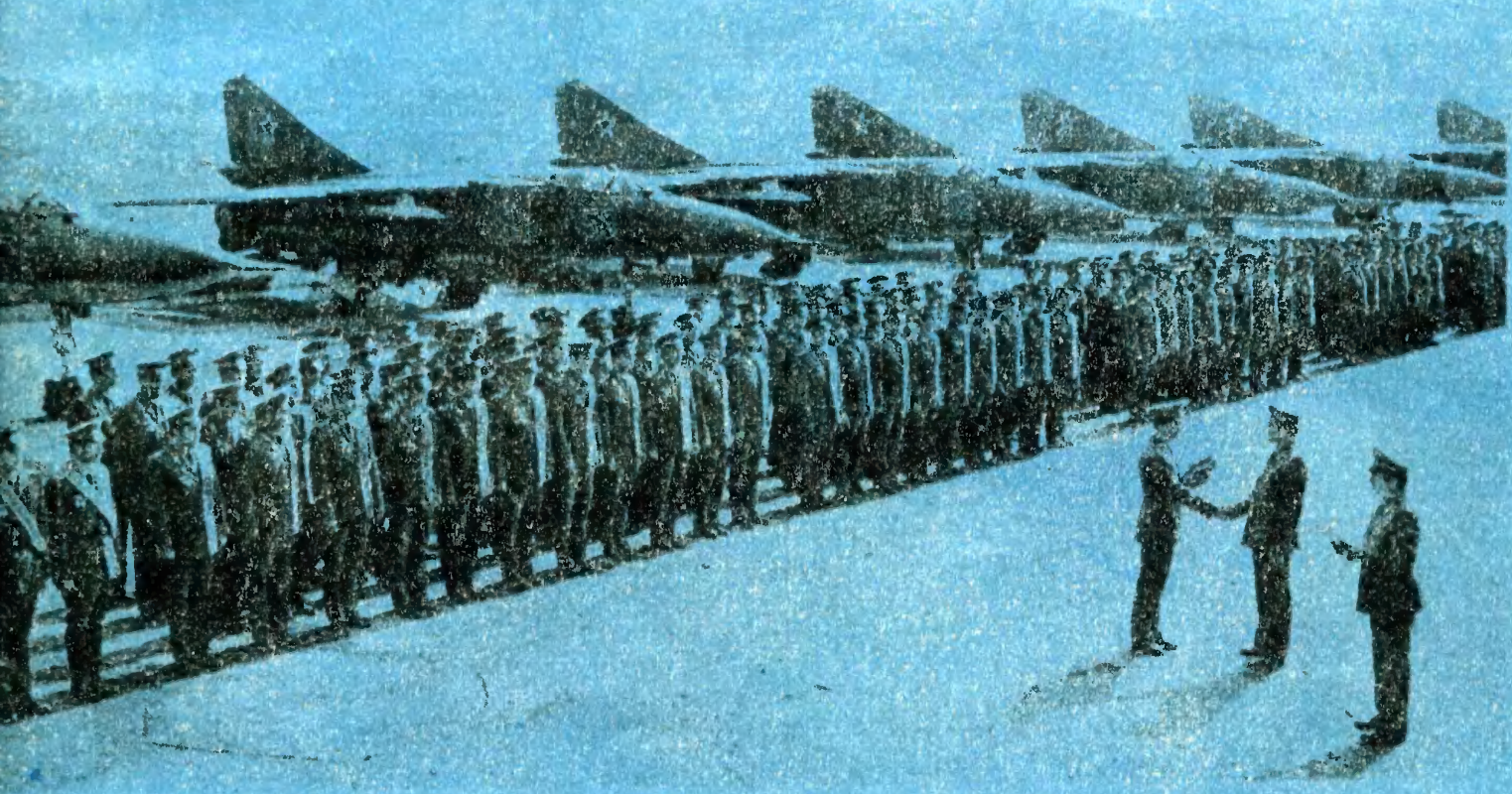
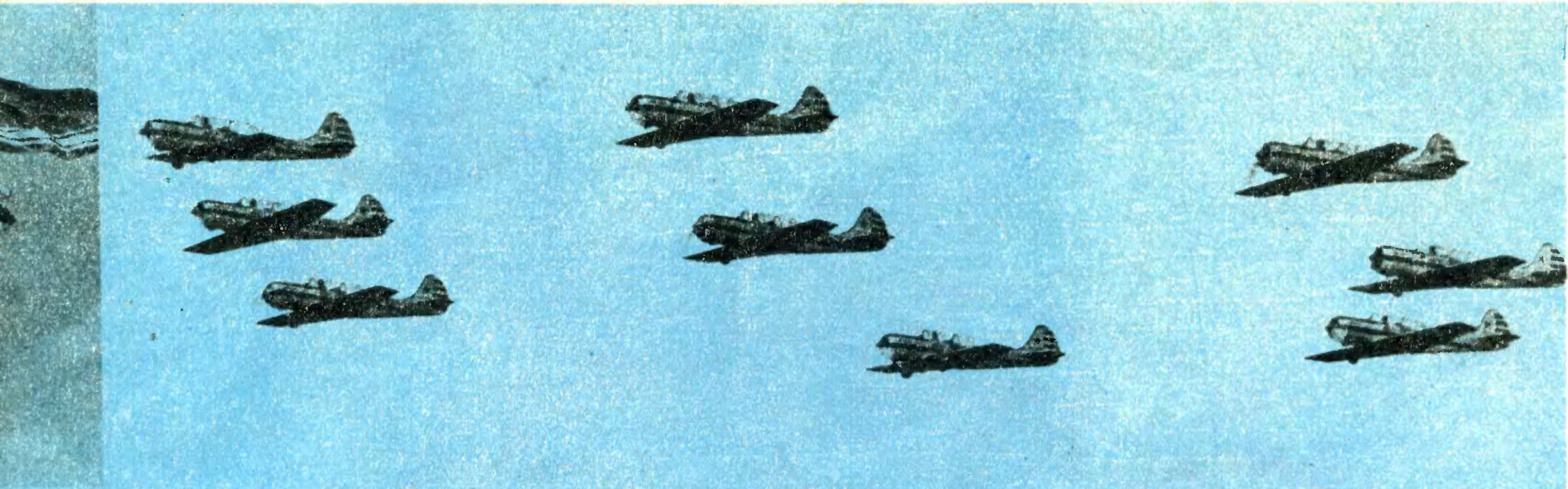
123007, Москва, Хорошевское шоссе д. 32а
Телефон 941-31-01



НА ПАРАДЕ ФЛОТ ВОЗДУШНЫЙ

Фото Сергея ФЕДОРОВА







НА ПАРАДЕ ФЛОТ ВОЗДУШНЫЙ



*Вверху — палубный самолет Су-25К,
внизу — новое поколение: Ми-28 и
Ан-225 «Мрия».*

*Фото Георгия ВЬЮРКОВА,
Сергея СКРЫННИКОВА,
Анатолия РЯБКО*



Рассказываем впервые: летчики внутренних войск МВД СССР

Юрий КИСЛЫЙ

ЗАХВАТ

Ми-8 погасил скорость. Горбатая тень, похожая на упавший ветряк, накрыла четырехэтажную «коробку» с пустыми проемами окон.

В этот момент борттехник капитан Башлыков занял место у иллюминатора в грузовой кабине, стал на время как бы вторыми глазами командира, — открыл люк внешней подвески. Приторно запахло отработанным топливом. Сидевшие по бокам салона рослые парни в бронежилетах, машинально поправляя потертые рукавицы, выжидательно смотрели на борттехника.

— Над центром здания! — сказал в переговорное устройство Башлыков, повернувшись к кабине пилотов.

— Стабилизируя вертолет, зависший над выбранной с воздуха площадкой, летчик уподобляется канатоходцу, — скажет мне потом заместитель командира эскадрильи подполковник Гладкий. — В трех плоскостях приходится балансировать. А какой глазомерный расчет нужен для выбора глиссады! Недолет до площадки или перелет исключены, потому что в боевой обстановке, когда все решают секунды, не всегда будет возможность для повторного захода...

— Приступить к работе! — прозвучал в наушниках капитана Башлыкова голос командира.

Из проема в брюхе машины, разматываясь, выпал канат, зазмеился свободным концом по крыше. По канату камнем скользнула вниз пятнистая фигурка десантника. Вторая, третья... Не прошло и минуты с момента открытия люка, как оперативная группа приступила к штурму.

С помощью стальных крюков прочно закреплены на крыше фалы. Миг — и спецназовцы на уровне окон. Шквалом врываются в здание. Грохот взрывов и скороговорка автоматных очередей сливаются с сердитым пением заходящего на посадку вертолета.

Экипаж подполковника Кравчука свою задачу выполнил. И у десантников самое трудное — позади. Летчики спокойны за них, хорошо зная, как будет выглядеть финал схватки с «террористами»: не первый раз вылетают с воинами на штурм «захваченного объекта».

«Сценарием» занятия, конечно же, был предусмотрен «хэппи энд». Журналисты, приглашенные в учебный центр

дивизии имени Дзержинского, по достоинству оценили действия оперативной группы из подразделения «краповых берегов».

А вот у летчиков условностей в полете не бывает. Небо всегда требует работать по максимуму. И планка этого максимума часто поднимается выше привычных отметок.

Так и на сей раз случилось... Перед началом показательных занятий как назло задул порывистый ветер. Немалых трудов стоило удержать машину над центром здания. Хорошо, корректирующие команды, подаваемые Борисом Башлыковым из грузовой кабины (пилоту в блистеры не видно всего пятка, поэтому нужен помощник), были как всегда точны и своевременны. Но главное, самому подполковнику Кравчуку опыта не занимать, вот уже более двадцати лет поднимает в воздух винтокрылые машины.

Путевку в авиацию Анатолию Васильевичу дал Новосибирский аэроклуб ДОСААФ. Это было в 1969 году. С того времени на «счетчике» в летной книжке «набежало» более четырех тысяч часов, отданных воздушным трассам. Любой специалист скажет: результат — внушительный.

Первым местом службы в ВВС стала Монголия. Затем довелось испытать крутой характер сибирского неба... В общем, когда судьба свела Анатолия Васильевича с авиацией внутренних войск, за его плечами были хорошие университеты. Они и помогли быстро освоиться с задачами, которые выполняют летчики в войсках МВД.

Свой твердый, уверенный почерк в небе Анатолий Васильевич демонстрировал, перебрасывая оперативные группы для захвата особо опасных преступников, выполняя задания в районах Чернобыля и Спитака, совершая полеты там, где обстановка очень походила на гражданскую войну. Но много говорить об этом не любит. Так же немногословны, сдержанны в оценке своего труда и сослуживцы подполковника Кравчука.

Мне понятна их скромность. Они не рискуют как воины из группы захвата, преследующие в тайге вооруженного преступника или стоящие тонкой цепочкой против агрессивно настроенной толпы. Их риск — другого рода. А главный смысл работы до конца рас-

крывается в ситуациях, когда самая важная задача — не опоздать в воздухе, ибо только так можно успеть на земле.

...Ферганская долина. Июнь 1989 года. По направлению к лагерю, где укрылись турки-месхетинцы, движется колонна грузовиков. В кузовах — дико орущие молодчики, вооруженные дубинками, ножами и даже автоматами. Они готовы пойти на все, чтобы пролить кровь новых жертв. Неожиданно в воздухе показались вертолеты. Это десант внутренних войск спешит на помощь беженцам. Воины опередили бандитов и успели подготовиться к отражению нападения. Ни один человек из полуторатысячной толпы к лагерю не прорвался. Вот еще эпизод из того жаркого июня. Экипаж майора Марфина вел воздушную разведку с целью своевременного предотвращения преступных действий погромщиков. Время было вечернее. В сгущавшихся сумерках летчики заметили окруженный толпой бронетранспортер. По периметру людского водоворота носился красный «жигуленок». Оттуда «подбрасывали жар» в ослепленную злобой толпу, подстрекая на расправу с войсковым нарядом в «бэтэ-эре». По броне стучал град увесистых булыжников.

«Только бы не подожгли бутылки с горючей смесью», — с тревогой подумал Алексей Алексеевич, вызвав по радиации подкрепление.

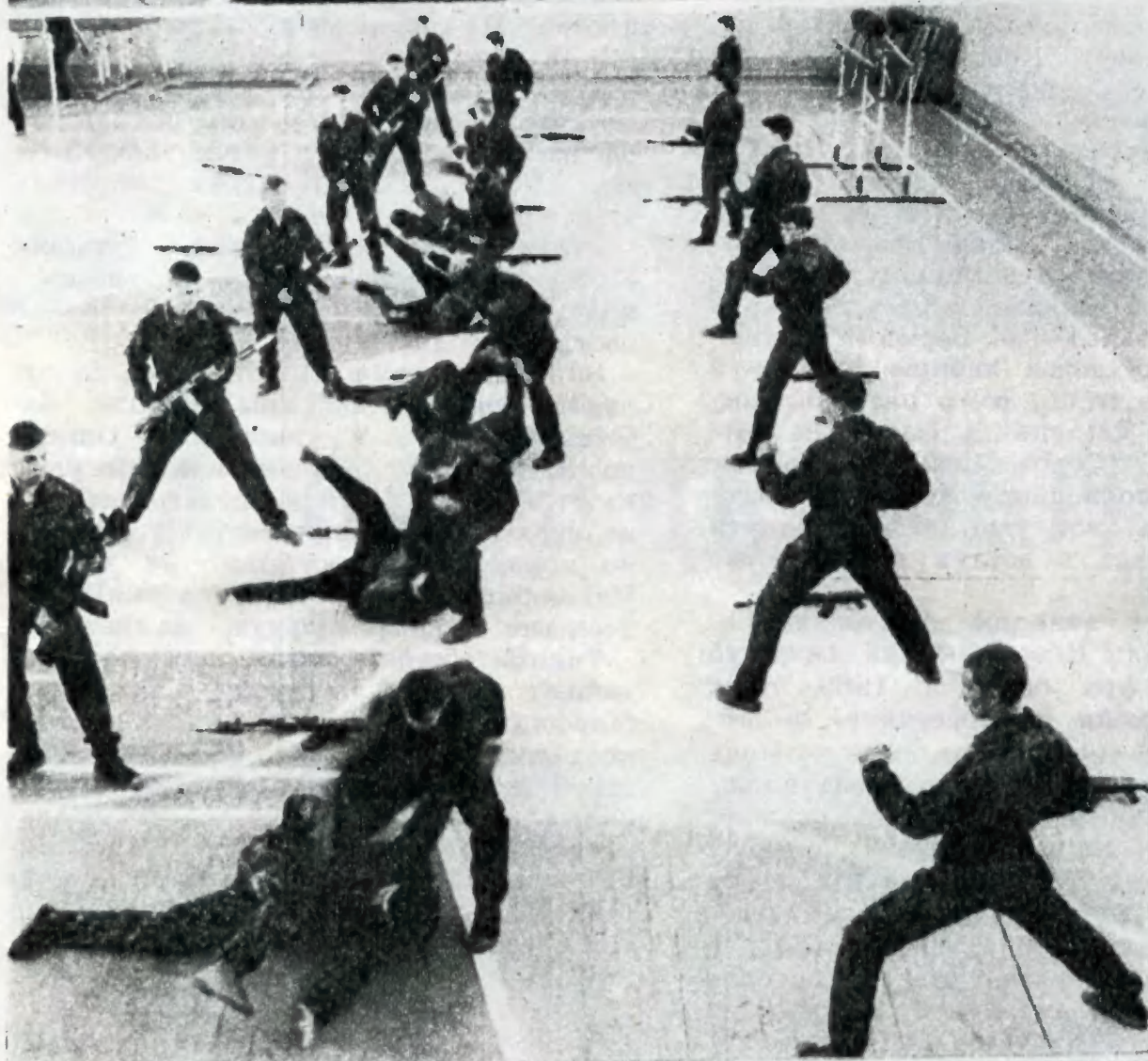
Вид низко кружившего вертолета охладил воинственный пыл толпы. Забеспокоились и в «жигулях». Описав последний круг, автомобиль вырулил на трассу. Но уйти подстрекателям не удалось. Помешал вертолет, внезапно приземлившись прямо на дорогу. Находившиеся на борту десантники задержали подозрительную компанию...

Таковы обстоятельства, которые определяют работу офицеров Кравчука, Марфина, Гладкого и других летчиков внутренних войск. Вслед за Ферганой, как известно, приковали к себе внимание другие районы. Не давали «расслабиться» события на границе между Арменией и Азербайджаном. Получалось соотношение: два месяца — «там», десять дней — дома.

Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА



БЕРЕТЫ ПОД ЦВЕТ НЕБА



Сергей ВОРОНЦОВ

НАША СПРАВКА.

Рязанское высшее воздушно-десантное командное дважды Краснознаменное училище имени Ленинского комсомола ведет свою родословную от 1-х Рязанских Советских пехотных курсов командного состава РККА, созданных 13 ноября 1918 года по указанию В. И. Ленина. В год рождения воздушно-десантных войск — 1930-й — многие выпускники школы стали командирами десантных подразделений. А в июне 1958 года Рязанская пехотная школа, объединившись с Алма-Атинской, стала высшим училищем по подготовке офицеров для воздушно-десантных войск. Находится оно в Рязани. Найти очень просто: стоит лишь проехать от вокзала до площади Ленина.

Прохладно. На скрытом ночной тьмой полевым аэродроме — три Ил-76. На специальной площадке готовится к вылету батальон курсантов-десантников. Идет проверка снаряжения: впереди десантирование, занятия, учения. С этого эпизода началось мое знакомство с училищем.

Большинство юношей идут в училище под впечатлением от фильмов, книг, телепередач о бесстрашных десанниках, умеющих «скрутить» любого врага приемами рукопашного боя, карата, отважных, не знающих никаких преград. Но вот многие первокурсники говорят: иллюзии их рассыпались в первые месяцы. Оказывается, тут тяжелая, кропотливая ежедневная работа, и навыки, которыми они восхищались, приобретаются таким трудом, который требует полного напряжения физических и духовных сил. Учеба в училище не ограничивается стрельбой, рукопашным боем и прыжками. Это еще и обыкновенная солдатская служба с нарядами по кухне и дневальством, мытьем полов и всем тем, что называется — «суровый армейский быт». Поступив в училище после школы, молодой человек попадает в совершенно иной мир, резко отличающийся от гражданской жизни. Это армия. Наша, Советская, которая и сама переживает сейчас нелегкий период. Но интересно, что в Рязанском воздушно-десантном большой конкурс сохранился. Притягательность этой военной профессии для молодежи по-прежнему велика, несмотря на ее очевидные сложности. А, может, и благодаря как раз им. Ведь что привлекает юношей: романтика героических дел десантников, бесстрашие, основанное на отличной выучке, умелое владение всеми видами штатного оружия и техникой, парашютные прыжки (с неба — в бой!), владение приемами рукопашной схватки. Ну и, конечно, не последнее дело — красивая форма. Тельняшка, голубой берет... Девушки очень даже отличают молодцеватых рыцарей белого купола!

В училище хранится как одна из самых дорогих реликвий Почетное Революционное Красное знамя ВЦИК — награда рязанцам за мужество и отвагу питомцев пехотной школы в годы гражданской войны. Многие выпуск-

ники в период Великой Отечественной войны героически действовали в тылу врага в составе воздушных десантов. Суровой проверкой боевого возмужания десантников, выпускников Рязанского училища, явился Афганистан. Каждый второй командир, политработник, преподаватель прошел через войну в Афганистане. Причем на самом остром бое. В память о погибших взметнулся обелиск. Создана аллея Героев Советского Союза, питомцев училища. А этой высшей награды Родины удостоены А. Слюсарь, Н. Кравченко, С. Козлов, А. Солуянов, В. Пименов, П. Грачев, В. Востротин. Есть с кого делать жизнь молодым!

В училище солидная учебная база: современные тренажеры, позволяющие моделировать различные ситуации боевой обстановки; есть электронный тир для обучения ведению и управлению боем. Занятия ведут знающие свой предмет преподаватели.

На меня произвел впечатление старший лейтенант Валерий Лисицкий. Он выпускник этого же училища, окончил его с отличием и по окончании остался служить командиром взвода. Его взвод — один из лучших. В заводный награжден медалью «За отличие в воинской службе» первой степени. Когда он учился в школе, занимался в авиаспортивном клубе ДОСААФ парашютизмом, по окончании решил, что его призвание — служба в ВДВ. Валерий — приятный собеседник, он словно излучает доброжелательность. Скромный, вежливый, как со старшими, так и с подчиненными, без фальшивого заигрывания с ними. Всегда готов прийти на помощь. Предупредительный и во всем человек обязательный. О профессиональных его качествах говорить не приходится: выучка завидная для многих десантников. В беседе подчеркнул, что немалым обязан своей досаафовской альма-матер за первую науку и практику парашютного дела, а главное — за путевку в небо, в большую, трудную и интересную жизнь десантника.

Что еще бросается в глаза в этом училище? Очень любят здесь спорт, что, конечно, и неудивительно: физическая закалка — дело первостатейное для десантника-парашютиста. Курсанты с пониманием этого относятся к совершенствованию спортивной базы. Сделали в подвале корпуса зал рукопашного боя. Не один десяток машин земли вывезли оттуда, зато появилась возможность для дополнительных тренировок. Теперь многие в свободное время приходят в спортивный зал, занимаются применительно к ситуациям в бою, где возможность попасть в острейшие непредсказуемые положения нередкая, ведь действуют они, как правило, в экстремальных условиях. Слабый телом и духом человек таких нагрузок не вынесет. Поэтому-то с такой настойчивостью и тренируются ребята изо дня в день. Впрочем, что говорить о бое — и в учебной обстановке нагрузки «удобного» десантного снаряжения — для особо выносливых. При такой-то мобильности ВДВ не мешало бы привести в соответствие экипировку, сделать ее практичной и удоб-

ной, чтобы десантник мог действовать еще более эффективно.

Познакомился я с третьекурсником Станиславом Кияшко. Он занимается разработкой новых моделей экипировки воина-парашютиста и уже имеет патент на изобретение новой конструкции десантного рюкзака, который принят к производству и, возможно, вскоре появится в войсках. До сих пор подходили к этому с бюрократических позиций: как определено однажды, так неколебимо и должно быть. Между тем, когда воздушный боец знает, что у него камуфляж, оружие, снаряжение — все в лучшем виде, то насколько он сильнее в бою! А видели бы вы курсантов после 50-километрового маршрута в учебный центр: натертые плечи и ноги, сбитые бедра. Неправильное распределение нагрузок приводит к тому, что через считанные километры идти становится тяжело, а через десяток — невыносимо. Как с такого марша вступать в бой? Видя все это и испытав непосредственно на себе, Станислав решил изменить в корне конструкцию снаряжения в сторону максимальных удобств. Как у нас часто случается, к предложению молодого человека отнеслись весьма скептически и посоветовали не выдумывать отсебятины, заниматься своим делом — учебой. Курсант оказался с характером. Не отступил, пока не добился, чтоб ему предоставили материалы и время для работы.

Голубые береты привлекают мальчишек. «Десантник» — это для них звучит! Пусть отдельные абитуриенты потом, столкнувшись с трудностями, изменят мечте, заберут документы обратно. Их единицы. Большинство остаются и, как правило, после гордятся своим училищем. Ну, а если и говорят о его недостатках, то лишь потому, что хотят, чтоб было их как можно меньше.

К сожалению, немногим из них, как Валерию Лисицкому, повезло пообщаться с парашюту в ДОСААФ и там определить свое будущее. Мало пропагандируют среди молодежи и парашютный спорт, и училище ВДВ. Однако многое зависит не только от досаафовских организаций. Главная наша беда — слабость материальной базы и финансовых возможностей клубов и СТК, и как тут нужна помощь со стороны воздушно-десантных войск! Ведь их прямая, можно сказать, кровная заинтересованность — регулярно получать подготовленное пополнение, проверенных небом юношей.

НАША СПРАВКА.

Прием документов в Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище для военнослужаших срочной и сверхсрочной службы до 1 апреля, гражданской молодежи — до 1 мая. Приемная комиссия училища работает с 10 до 30 июля. Проверяются состояние здоровья абитуриентов, уровень их физической подготовленности, знания по русскому языку и литературе (письменно), по физике, истории СССР — устно, а также общественная активность, моральные качества. Училище ждет настоящих парней!

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА

Владимир МАТЯШ

БРОШЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ

Закономерный вопрос: как это так, профессионалы и вдруг необразованные? Парадокс! Нет, давайте познакомимся с воспитанниками учебной авиационной организации ДОСААФ. Теми, кто по различным причинам не имеют диплома об окончании военных авиационных училищ. Многие из них, проведя в воздухе тысячи часов, имея бесценный опыт, остаются в авиации некими изгоями.

Как же они летают? Служат? Эксплуатируют дорогостоящую боевую технику?

— Летают, — спокойно и уверенно говорит командир отдельной вертолетной эскадрильи Киевского военного округа подполковник Г. Гамоля. — Не хуже других летают.

Подполковник Гамоля — аэроклубовец, и его судьба во многом похожа на судьбы других офицеров эскадрильи. Учился в школе, потом работал автослесарем. Как старший из троих детей, с раннего детства стал надежной опорой матери. Но ни заботы, ни трудности не могли отвлечь юношу от цели стать летчиком. И непременно — военным.

Два года учебы в Ростовском аэроклубе дали не только знания и навыки летного дела, но и укрепили его твердость в достижении заветной мечты. Потом была учеба в Краснодарском объединенном летно-техническом училище, успешная сдача экзаменов экстерном. А в 1967-м, получив звание младшего лейтенанта запаса и среднее образование, написал рапорт с просьбой зачислить в кадры Вооруженных Сил. Просьбу удовлетворили: в те годы авиачасти испытывали дефицит специалистов-вертолетчиков.

Человек честный и основательный, Геннадий Гамоля служил и учился на совесть. Освоил несколько типов вертолетов (практически все, имеющиеся на вооружении), стал первоклассным летчиком, командиром эскадрильи. Кстати, в КВО сменил он на этой должности аэроклубовского товарища подполковника Виктора Дронова.

— Никогда не чувствовал себя недоучкой, — словно вспоминая прошлые годы, говорит Геннадий Данилович. — Летал, работал как учили и учился у других, как мог.

Ему за тридцать пять. Богатырского телосложения. Он и в воздухе, и на волейбольной площадке лидер.

Остается лишь по-доброму позавидовать счастливой человеческой судьбе.

А вот младший лейтенант запаса Виктор Пушин в 1978 году после окончания аэроклуба и учебной авиационной организации написал рапорт на имя Кировского райвоенкомата города Омска с просьбой зачислить в кадры Вооруженных Сил. Ведь какой такой может быть «запас», когда ты только на полпути к заветной цели стать пилотом?! Два года добивался Виктор осуществления мечты: писал главному ВВС, обратился в ЦК КПСС, пока не услышал из уст военкомовских вместо обычных, звучащих как приговор слов «не требуются», поздравления с зачислением в ВВС.

Попав, наконец, в боевую вертолетную часть, Пушин с первых дней службы стал проявлять присущее ему упорство и настойчивость в освоении новой авиационной техники, совершенствовании летной практики. Вскоре выдержал экзамен на классность. О высоких чинах, должностях не думал — высшим доверием командиров считал полетные задания.

А они усложнялись постоянно. Особенно во время службы в Афганистане. Сначала летал Виктор Пушин летчиком-оператором, а с 1987-го летчиком-штурманом в экипаже майора Олега Ястребкова. Каких только заданий ни приходилось им выполнять: доставлять на высокогорные точки людей и грузы (а это работа на четырех с половиной тысячах) и оказывать помощь сбитым и поврежденным вертолетам, летать на 20—30 метрах. Днем и ночью. Участвовал в боевых операциях.

Несмотря на окончание «афганской академии», Виктор несколько раз пытался пройти курс обучения в летном училище, чтобы сдать экзамены экстерном. Однако то разнарядки не было, то смена места службы оказывалась «несвоевременной». Без сучка, без задоринки характеристики, летная книжка, записям в которой могут позавидовать многие, да личное дело — вот и все, что на сегод-

няшний день в арсенале капитана Виктора Пушина. Никто не напоминает ему о том, что нет у него военного образования, но, каждый раз занимая правое сиденье в кабине Ми-8, разве не подумаешь о том, что пора бы и на командирское место. Тем более, имея на это и допуск, и моральное право. Кавалер ордена Красной Звезды десятилетней летной работой, боевым опытом, трудолюбием заслужил его. Скупой обычно на похвалы подполковник Гамоля назвал Виктора Пушина настоящим профессионалом. Интересная ситуация: ценят тебя по самым высоким критериям, но...

— Необразованный я, — грустно улыбается Виктор.

— Тут дело не только в должности, — продолжает разговор еще один аэроклубовец — командир звена Ми-8 капитан Александр Удовиков. И я узнаю: военного образования у летчика 1-го класса, совершившего только боевых вылетов в Афганистане более 350 и награжденного орденом Красной Звезды, так и нет.

— Не знаешь: будешь ли ты нужен армии через год-два, необразованный. Я уж не говорю о служебном росте, его у нас не предвидится, — Удовиков говорит об этом, исходя из многих примеров.

Что же получается: в лейтенантские годы, да и позже никто и не вспоминал о необходимости военного образования (да один Афганистан академии стоит!), теперь же — поздно. А еще пословица есть, что учиться никогда не поздно. Получается, что для аэроклубовских воспитанников, их в одной только эскадрилье подполковника Гамоли десятков набирается, мало мастерства и даже боевого опыта для того, чтобы, поднимаясь в воздух, быть спокойным за завтрашний день на земле.

Так есть ли будущее у досаафовских воспитанников?

Казалось бы: чем раньше мальчишки, мечтающие о небе и службе в Вооруженных Силах, сделают первые практические шаги, тем лучше. Слава богу, не пропала у наших юношей романтика, энтузиазм, дошедший с тридцатых годов. И авиационные организации ДОСААФ помогают многим из них осуществить свою мечту — получить первоначальные навыки пилотирования, технические знания. Но всем ли, прошедшим в них обучение, открыты, как в песне поется, пути-дороги?

К тому же и не везде есть авиаспортклубы. Поэтому многие юноши, рвущиеся в небо, не особенно выбирают (а часто им и выбирать не приходится), где постигать азы летного дела.

...Кайрат Бузумов до поступления в Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков окончил учебную авиаорганизацию в Кинель-Черкасск. Казалось бы: чего лучше! Хорошую подготовку получил, закалился физически, да и экзамены в училище сдал превосходно. Тем не менее, вскоре из республиканского военкомата пришла в училище официальная бумага о том, что ему уже присвоено звание младшего лейтенанта запаса. Вопрос об отчислении из училища встал, как говорится, ребром: учатся-то по существующему положению только юноши призывного возраста и проходившие срочную службу... И Бузумов, получалось, автоматически лишился права стать военным летчиком.

Командование училища не осталось безучастным к судьбе юноши — вышли с ходатайством перед Министерством обороны... о лишении Бузума воинского звания младший лейтенант запаса. Точно в таком положении оказались и старший сержант Юрий Сафонов (он учился вместе с Кайратом в Кинель-Черкасск), и курсант Вячеслав Быков...

Правдами и неправдами вынуждены зачастую добиваться права на поступление в летные училища эти юноши. Одни ездили вместе с родителями в Москву в поисках справедливости, другие... за несколько недель до окончания учебы попросту уходят из УАО, чтобы не получить офицерского звания. Не парадокс ли: люди, имеющие уже до поступления в училище налет на реактивных самолетах, почему-то должны стать безлошадными запасниками? Странная получается логика.

Почти половина курсантов Черниговского высшего военного авиационного училища летчиков — вчерашние досаафовцы.

Руководящими документами как раз и предписывается отдавать преимущество при поступлении тем юношам, которые получили первоначальную летную подготовку. Хотя реальных благ или льгот нет. А если старший сержант Сафронов, кстати, первым из курса поднявший в небо учебно-тренировочный самолет, его товарищи курсанты А. Юрастов, В. Быков, К. Бузумов обрели крылья в аэроклубах, о которых не сказано в этих самых документах, значит, дальнейший путь в небо на боевом самолете им заказан? А сколько бывших их однокашников навсегда распрощались с мечтой поднять в небо истребитель? Не жестокая ли эта плата за стремление обрести профессионализм и честно служить Отечеству?

Хочу вернуться к разговору с командиром отдельной вертолетной эскадрильи подполковником Гамолей.

— Сокращение Вооруженных Сил коснулось и авиации. Многие, в том числе и молодые, уходят сами. Причин тому,

конечно, немало. Но вот что интересно: среди написавших рапорты об увольнении нет бывших аэроклубовцев, — не без гордости сказал Геннадий Данилович.

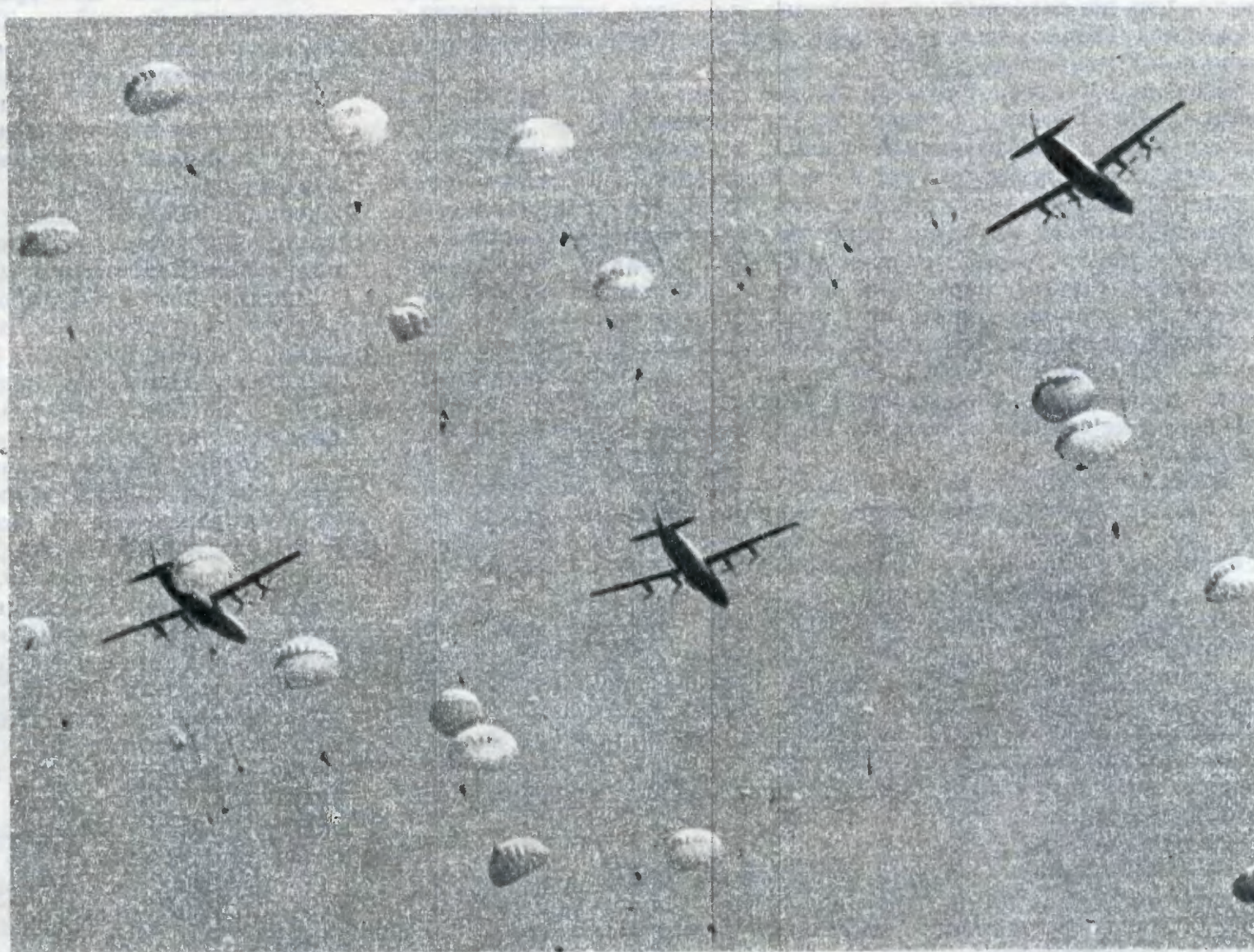
И объяснил это тем, что их выбор практически исключает случайность. И разве можно «выбрасывать» таких летчиков?

Мы знаем: в авиации как нигде в Вооруженных Силах высок уровень профессионализма. Но какой ценой он достигается. Сколько времени на это уходит.

В аэроклубах учатся летать в основном на старых типах авиатехники. А в том же Черниговском ВВАУЛ курсанты за четыре года так и не взлетают на учебно-боевых истребителях четвертого поколения. Настоящая учеба для них, уже лейтенантов, начнется в полках. Затяжным и многоступенчатым, увы, получается путь к профессионализму в небе.

Валерий ПИНЧУК

РАЗНОВОЙ



В казармах, кроме наряда, — ни души. На плацу, в парке боевых машин и учебных классах такая же картина. Дежурный по полку ситуацию объясняет просто: «Сегодня — предпрыжковая». Теперь ясно, где находится «крылатая пехота» — на воздушно-десантном комплексе. Ясно и другое — завтра прыжки.

Такова специфика десантной службы. Продиктована она здравым смыслом. И возведена в ранг закона. Ошибки здесь недопустимы. Цена им — человеческая жизнь. И не удивительно, что наземной подготовкой десантники занимаются без понуканий.

А вот и ВДК. Здесь в разгаре занятия. Забираюсь на парашютную вышку. Смотрю вниз — и начинает кружиться голова. Снаряд из разряда самых сложных. Так считают новички. Да и те, у кого опыта поболее, с ними во многом согласны. Прыгать с нее страшно. Это, наверное, потому что практически исчезли парашютные вышки из город-

ских парков, уступив место игровым автоматам. Пацаны освоили их в два счета. Но при этом, приобретя одни качества, потеряли другие. И то, что порой на прыжках трудно преодолеть свой страх, — вовсе не их вина. Даже если они прошли через авиаспортклуб ДОСААФ. Факты свидетельствуют — там парашютные вышки тоже в дефиците.

Затем парашютисты отрабатывают приземление на лес и воду. Некоторые из них скептически улыбаются — невелика премудрость. Наверное, так думали и в ДОСААФ, когда готовили людей. Но однажды, совершая свой первый прыжок в армии, несколько новичков приземлились на озеро. И утонули, безуспешно пытаясь отстегнуть парашют и снаряжение.

— Урок для всех, но какая ему цена, — с горечью говорит майор Станислав Мойсенко. — Учили бы они людей лучше...

Они — это клубы ДОСААФ, готовящие парашютистов для

ВДВ. К ним немало претензий у заместителя командира батальона по воздушно-десантной подготовке. Станислав Евгеньевич — «дока» в своем деле. Он инструктор-парашютист, совершил более трехсот прыжков. Ему, специалисту первого класса, как никому другому известны все изъязы в подготовке выпускников авиаспортклубов.

— В чем же корень зла? — размышляет майор Мойсенко. — Я вижу его в разных подходах к наземной подготовке парашютистов, утвердившихся в ДОСААФ и ВДВ. На мой взгляд, инструкторы в клубах слишком вольно трактуют многие положения Руководства по воздушно-десантной подготовке. Примеры? Сколько угодно. Это и весьма «оригинальное» отделение от самолета, когда две руки парашютиста находятся на звене ручного раскрытия основного парашюта, что по нашим требованиям недопустимо. И ошибки при приземлении — «ноги замком», — ведущие к серьезным травмам, и многое другое. По сути, новичков приходится учить заново. Таких не много и не мало, а шестьдесят процентов личного состава подразделений. Представьте, сколько времени и сил тратим мы на то, чтобы сломать устоявшиеся стереотипы, внедрить в сознание людей доверие к нашей системе подготовки.

Как ни странно, но особенно много хлопот доставляют офицерам воздушно-десантной службы не зеленые перворазники, а кое-кто из спортсменов, имеющих на своем счету десятки прыжков. И материальную часть парашюта они знают слабо, и укладывать его не любят.

Или вот случай. Когда-то молва разнесла по городам и весям: на прыжках воспользовался «запаской» — получай «свиданку» с родителями. Что было, то было — за мужество и выдержку, проявленные в экстремальной ситуации, поощрили нескольких десантников поездкой на родину. Одному ловкачу из числа спортсменов это так понравилось, что он тоже решил отличиться. На укладке аккуратно перевязал стропы парашюта и стал дожидаться прыжков. А тут, как назло дожди зарядили. Вскоре наш «герой» на спортивные сборы отправился. Про парашют он, конечно же, забыл. И уехал награды добывать. Парашютом подчиненного по ошибке воспользовался командир взвода. Только запасной не открыл почему-то. Погиб, оставив сиротами двоих детей...

Всех спортсменов огульно винить не буду. Большинство из них — порядочные ребята, отлично знающие свое дело. Но то, что они приучены легковесно, порой несерьезно подходить к рядовым, тренировочным прыжкам, — это факт...

Пусть не сложится мнение, что майор Мойсенко — ярый противник авиаспортклубов ДОСААФ. Совсем нет, его заботит другое — система подготовки пополнения для воздушно-десантных войск. Офицер убежден: замешанная на валовом подходе, она не отвечает требованиям дня. И без серьезных перемен здесь не обойтись. Таково мнение кадрового военного, специалиста своего дела. А что думают по этому поводу вчерашние выпускники клубов, недавно примерившие десантные береты?

Рядовой А. Глазков:

— С тринадцати лет бредил небом. И только в конце десятичного класса мечта осуществилась. Все пороги в ДОСААФ обил. А когда увидел, с кем буду прыгать, удивился — такая разношерстная публика. Многих хватило на два-три занятия. К финишу из тридцати дошло всего пятнадцать. По-моему, самые достойные остались за бортом.

Рядовой В. Олейников:

— Мы, шахтеры, — народ терпеливый и настойчивый. Это к тому, что на занятиях в клубе не сачковали — трудились от души. Верили: наше место в десантных войсках. За эти десять дней хорошо узнали друг друга, сдружились. Представляли, как будем вместе легко служить. Да не вышло. Только половина из нас привинтила десантные эмблемы. Остальные, несмотря на три прыжка, стали танкистами, ракетчиками, химиками.

Рядовой С. Стовбо:

— На мой взгляд, все в клубе зависит от личности инструктора. Почему так считаю? Да потому что, когда занимался под руководством Валентины Николаевны Закорецкой, легендарной парашютистки, то на аэродроме дневал и ночевал. Помню, как завидовали мне ребята из соседней группы, говорили, что скучают на занятиях. Мне казалось: не может быть такого. А потом, не раз убеждаясь в их правоте, от души благодарил Валентину Николаевну за добрую науку.

Рядовой С. Волошин:

— Здесь, в армии, я часто сравниваю учебу в ДОСААФ и ВДВ. Конечно, вещи это трудно сопоставимые. Во всех смыслах. В клубе за каких-то десять дней мы и парашют освоили, и три прыжка совершили. В полку все основательнее, солиднее. Что касается подготовки, скажу так: в авиаспортклубе нас готовили для прыжка, а в воздушно-десантных войсках — для боя. Если бы «на гражданке» были такие же тренажеры, царил бы дух десантный и его традиции, то, уверен, переучивать нас бы не пришлось.

Что еще я вынес из бесед с молодыми солдатами? В первую очередь то, что ДОСААФ, выполняя «план» военкомата, мало заботится о качестве подготовки своих выпускников, ибо чаще всего не знает, где они будут служить, сколько их нужно конкретным частям и какова там специфика службы. Выяснил, что у половины из тридцати опрошенных инструкторами парашютной подготовки были летчики. А другая половина изучала и совершала прыжки на парашютах, давно снятых с вооружения в ВДВ. Узнал, что многие авиаспортклубы из-за бедности не в состоянии заказать промышленности не только парашютные вышки, которых катастрофически не хватает, но и простейшие тренажеры, особенно армейского образца.

...И вот я в ЦК ДОСААФ. Рядом шумит оживленная магистраль. За ней — Тушинский аэродром. В отделе авиационных видов спорта меня встретили начальник парашютного сектора подполковник М. Гуськов и полковник запаса Г. Серебренников, в недавнем прошлом возглавлявший этот участок работы. Разговор складывался трудно.

— О каких претензиях может идти речь? — негодовал Михаил Аркадьевич. — Ведь мы готовим парашютистов по методике ВДВ. С ними у нас полный контакт — почти ежедневно перезваниваемся, часто встречаемся по служебным вопросам. И ни одного замечания пока не получили...

Значит, нет проблем? Снова и снова перечисляю факты, свидетельствующие о недостатках в подготовке выпускников авиаспортклубов. Особый упор делаю на оценки специалистов-офицеров воздушно-десантной службы. И вскоре мои собеседники отбрасывают «атакующий» тон разговора, переводят его в совсем иную плоскость.

— Знаете, почему разноречивой получается? Все очень просто. Руководство по воздушно-десантной подготовке — настольная книга инструктора — давно устарело. Его «вольнo» трактуют и в ВДВ, и в ДОСААФ. Во имя безопасности людей. Только мы это делаем по-своему, а десантники — по-своему. Нужен новый документ, способный согласовать наши действия. И он должен вот-вот появиться из-под пера наших коллег. А пока его нет, все идет по-старому.

Подполковник Гуськов подчеркнул, что он не властен что-либо изменить в существующем порядке вещей. Особой вины за собой он тоже не чувствует. В стране большое количество клубов ДОСААФ, готовящих парашютистов. Над ними шефствуют части ВДВ. Офицеры-десантники из года в год принимают там экзамены. Значит, они наряду с другими несут ответственность за слабую подготовку экзаменуемых.

— Конечно, — признал Михаил Аркадьевич, — клубам сегодня очень нелегко. Слаба их материальная база. Люди прыгают на парашютах устаревшей конструкции. Доля новых — всего один процент. А ВДВ может отдать им лишь парашюты-«пенсионеры», так как самим не хватает. О тренажерах и говорить не приходится. Жизненно необходима единая техника такого рода для ДОСААФ и ВДВ, что сразу исключит разноречивость в подготовке парашютистов. К сожалению, промышленность с нами «не дружит». Ей это не выгодно — работа ручная, штучная, а оплата — копеечная. Вот и сидим «на голодном пайке», обходимся малым. В ущерб делу.

Нуждается в солидной переработке и программа обучения по парашютной подготовке. Скажите мне на милость, какое отношение к ней имеет, например, Закон СССР о всеобщей воинской обязанности, который столь усердно изучают наши курсанты? Таких «перегибов» в программе достаточно много. Удивляться тут нечего — она была разработана в самый «застой». Но ошибки пора исправлять.

Как видите, пока, к сожалению, усилия, прикладываемые ДОСААФ и ВДВ в деле подготовки «крылатой пехоты», напоминают параллели, которые почти не пересекаются. А ведь нужно совсем другое: чтобы их действия сливались, мощными импульсами били в одну точку, приносили ощутимый результат.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

«НЕ СПЕШИТЕ В ДЕЛЬТАКЛУБ»...
— сказал нашему корреспонденту начальник Красноярского дельтапланерного клуба Сергей Викулин. Почему?

— Когда мы были просто любителями, «путешествовали» по подвалам, доставали, перекупали материалы, словом, надеялись только на собственные силы, — жизнь дельтапланеристов просто кипела. Энтузиазм одних привлекал других. Но как только клуб стал официальной единицей, подразделением ДОСААФ СССР, куда все это девалось?! Ведь теперь спортсмены смотрят на «верх», ждут помощи, но ни крайком, ни райком средств, материалов не выделяют. Вот и разочаровываются люди в клубе, опять уходят в «подполье».

— Не получилось иждивенчества?

— Дело не в нем. Стараемся мы и сами зарабатывать, скажем, платной подготовкой, показательными полетами, но этого недостаточно, чтобы серьезно готовить спортсменов. А как руководить клубом? Не хватает ни рук, ни времени: надо технику готовить, облетывать, летать, а «бумажки», которых не было у «подвальщиков»!

Конечно, ищем работу, — у газовиков, электриков, в ГАИ. Но этим же переходим из спортсменов в разряд мелких лавочников...

— Разве это вредит?

— Нет, но все равно нужные суммы получить нам не под силу. Выход один: перейти полностью на госбюджетное финансирование. Хозрасчет дельтаклубу — только помеха. Ведь все очень дорого — техника, содержание аэродрома. На энтузиазме не вытянешь, и уходят из клуба спортсмены. Как это горько, знаю по себе. Сам-то человеком стал благодаря дельтаплану, поменял его на собутыльников, и ничуть не жалею. Начинал в секции Норильска.

— Набор в клуб, следовательно, не идет?

— Остались одни «фанаты» — Олег Коваленко, Геннадий Мещеряков, Валерий Лутавинов, Анатолий Михеев — все с высшим образованием. Будет ли новый набор, — трудно сказать.хлопот не оберешься. Вот СКБ при одном из научно-исследовательских институтов сделал мотodelьтаплан — отличная вещь, но стоит двенадцать с половиной тысяч рублей... Нет, без госбюджета нам не выкрутиться. Хотя все-таки будем искать, может быть, найдем спонсора или предприятие, откуда без воровства можно получать материалы.

...В ПАРАШЮТИСТЫ ТОЖЕ... — неожиданно «дополняет» коллегу коман-

дир парашютного звена АСК Юрий Мордовин.

— Мы объявления о наборе в звено тоже не даем. От тех желающих, что сами приходят, отбоя нет. Но они могут неделями ездить на аэродром и ни разу не прыгнуть. Аэродром толком к прыжкам не готов. Возим ребят за 70 км под тентом грузовика (это в Сибири)... Нет, детей начальства в звене не увидишь.

— Может, спонсор поможет, тут и особа богатого не надо...

— На предприятиях города отношение к нам примерно такое: вы для ВДВ готовите, туда и обращайтесь. Не видят директора воспитательных возможностей спорта. А где они, ВДВ? Да и берут туда примерно 15 процентов выпускников. Ребята имеют по 300—500 прыжков, но служат в стройбате, Лупанов, например. Ведь с военкомата не спрашивают за большие деньги, выпущенные в трубу на подготовку парашютиста.

А на «чем прыгать»? Старые парашюты на ладан дышат — новых нет. Даже в Барнаульском высшем авиационном училище летчиков курсанты выполняют всего 2 прыжка в год... Правильно журнал писал в первом номере: за наш парашют обидно. А ведь выступление печати инстанции проигнорировали, и не первый раз, и не только журнала...

АФАБ — НАДЕЖДА БЕЗОПАСНОСТИ?

Что такое АФАБ? Это — независимая общественная организация, действующая на основе самоуправления и самофинансирования, обладающая правом юридического лица — Ассоциация «Фонд авиационной безопасности СССР».

В соответствии с утвержденным Уставом основными целями АФАБ СССР являются: содействие в прогнозировании проблем и в проведении фундаментальных исследований в области авиационной безопасности, осуществление активной практической деятельности, направленной на обеспечение безопасности полетов, привлечение положительного мирового опыта, выявление идей и ценностей для решения имеющихся в СССР проблем в области авиационной безопасности, привлечение общественности и средств массовой информации к проблемам авиационной безопасности.

Высший орган АФАБ СССР — конференция членов АФАБ. В перерывах руководит выбираемое ею Правление. Конференция избирает также Ревизионную комиссию. Практическую повседневную деятельность АФАБ СССР осуществляет Дирекция. Основные направления: реализация Программы, финансовое обеспечение ее воплощения, координация деятельности филиалов и других организаций АФАБ СССР.

Средства Ассоциации образуются за счет добровольных взносов, даров, отчис-

лений творческих союзов, трудовых коллективов, предприятий, учреждений, кооперативов, общественных организаций, отдельных граждан СССР и других стран, членских взносов коллективных членов АФАБ, прибыли, получаемой от производственной и коммерческой деятельности предприятий и организаций, созданных Ассоциацией, доходов от мероприятий, проводимых в пользу Ассоциации, доходов, поступивших в результате управления имуществом.

Для эффективного достижения уставных задач АФАБ СССР осуществляет внутрисоюзную и внешнеэкономическую деятельность, самостоятельно создает хозрасчетные предприятия, совместные с зарубежными партнерами фирмы и предприятия в СССР, кооперативы, временные хозрасчетные коллективы, иные органы и организации, осуществляет посредническую, издательскую, кино- и видео-производственную деятельность, доходы от которых направляются на финансирование программ и проектов Ассоциации.

Каждый, кто сопричастен с обеспечением авиационной безопасности, помнит мудрые слова: «Если, по вашему мнению, безопасность слишком дорого обходится, значит вы не знаете, что такое авиационные происшествия».

Об этом рассказал нашему корреспонденту президент Ассоциации Валерий

Григорьевич ШЕЛКОВНИКОВ.

Еще вопрос к нему: какова же программа Ассоциации?

— Это обобщение и анализ проблем в области авиационной безопасности полетов воздушных судов всех министерств, ведомств и организаций — пользователей авиационной техники. Содействие в широком внедрении передового зарубежного опыта подготовки летного, диспетчерского и технического персонала. Финансирование научных разработок



правого механизма, способного повысить уровень авиационной безопасности путем экономического стимулирования хозяйственной деятельности авиапредприятий. Организация нетрадиционных деловых контактов специалистов в области авиационной техники. Содействие в финансировании научных исследований, разработок передовых технологий и их внедрения в процессы управления воздушным движением и организации летной работы. Содействие в широком внедрении прогрессивных научно-технических разработок в области проектирования, создания и освоения летательных аппаратов. Оказание практической помощи во внедрении передового зарубежного опыта пользователям авиации общего назначения, включая пилотов-любителей. Содействие в открытии и оснащении радиотехническими средствами новых международных воздушных трасс. Дальнейшее совершенствование действующей системы правовых и организационных мер, направленных на предотвращение незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Содействие выполнению научно-технической программы по модернизации и созданию авиационно-спасательных и противопожарных средств. Организация клубов авиаторов. Привлечение общественности

и средств массовой информации и проблемам авиационной безопасности.

Ассоциация учредила ежегодные премии за проявленный героизм, мужество и находчивость авиаторов, вклад в обеспечение безопасности полетов, научные открытия, техническую разработку, лучшее литературно-художественное произведение, «крылатое выражение», авиационный комикс об авиационной безопасности, большой вклад в совершенствование организации использования воздушного пространства и управление воздушным движением.

— Кто является членом Ассоциации?

— Это Таджикское управление гражданской авиации; Московский центр автоматизированного управления воздушным движением; газета «Воздушный транспорт», Опытно-конструкторское бюро им. А. С. Яковлева, Отдельный авиаотряд № 235; Ордена Ленина Академия гражданской авиации, Актобинское высшее летное училище гражданской авиации, Научно-экспериментальный центр автоматизации управления воздушным движением, Производственное объединение «Транспортная авиация», Центральное управление международных воздушных сообщений, Рижское высшее аэронавигационное училище гражданской авиации, Центральный научно-исследовательский институт авто-

матизированных систем гражданской авиации, Научно-техническая внешне-экономическая фирма «Исток», Опытно-конструкторское бюро имени П. О. Сухого. Вступает в Ассоциацию и ДОСААФ СССР.

— Во всякой беде есть основная ее причина. Какова, на ваш взгляд, главная в том, что нарушаются правила безопасности полетов?

— У безопасности полетов есть страшный враг.

Он сильнее всех армий мира. Он убил больше людей, чем погибло во всех войнах всех народов. Его добыча в разных странах огромна. Он беспощаден, среди его жертв богатые и бедные, молодые и старые, сильные и слабые. Вдовы проклинают его в своем неутешном горе. Его огромная тень простерлась над всем миром.

Он прячется в потаенных местах и тихо делает свое дело. Вас о нем предупреждают, но вы не обращаете на него внимания. Он безжалостен, беспощаден и жесток. Он везде — дома, на улицах, на земле, в воздухе и на море.

Он несет болезни, разрушения и смерть, но мало кто стремится уничтожить его. Он сокрушает, калечит, все берет и ничего не дает взамен.

Он наш главный враг и зовут его «Беспечность».

В МАДРИД ЗА КУБКОВ

Петр БЕЛЕВАНЦЕВ,
начальник Центрального
аэроклуба ДОСААФ СССР
им. В. П. Чкалова.

Международные соревнования по высшему пилотажу, посвященные памяти абсолютного чемпиона мира по самолетному спорту 1964 года испанского летчика Томаса Костаньо, были весьма представительными. В них приняли участие двадцать два ведущих спортсмена из девяти стран: Англии, Голландии, Испании, Италии, СССР, США, Франции, ФРГ и Швейцарии. Среди них пять женщин.

Программа соревнований полностью соответствовала утвержденной СИВА программе чемпионата мира 1990 года. Судейская коллегия вся состояла из испанцев, и судьи, забегая вперед, скажу, были на редкость объективны — ни малейших претензий к ним. Вообще, организация соревнований была безупречной, в этом надо отдать должное устроителям — испанцам. Причем все расходы они взяли на себя. В том числе полностью оплатили и нашу поездку, за что мы от души признательны им, ведь иначе мы просто просидели бы дома и пропустили столь нужную репетицию к мировому первенству. Потомки Сервантеса отличаются памятью на доброе: не так давно мы обеспечили бесплатные пятнадцатидневные сборы у себя испанским

авиаторам, и вот теперь, когда мы вынуждены были отказаться от их приглашения на соревнования по причине бедности нашей, они взяли расходы на себя, полагая, что участие сборной СССР значительно поднимет престиж этих соревнований.

Была и еще весьма веская причина особой заинтересованности испанцев в нашем участии. Дело в том, что они приобрели спортивный самолет Су-26 и решили впервые выступить на нем, не без оснований рассчитывая на помощь наших авиаторов. А соперники подобрались серьезные, да еще на таких машинах, как «Экстра-260», «Экстра-

300», КАП-30 различных модификаций, известных в мире. И мы оказали поддержку не только в летном плане, но и в техническом: кроме шести летчиков-спортсменов в составе нашей делегации были двое инженеров, о чем нас особенно просили испанские друзья. Выступили они хорошо. Рамон Алонсо занял в произвольной программе второе место и в многоборье вошел в десятку сильнейших. Успех немалый, если учесть, что противостояли ему настоящие асы пилотажа.

Было разыграно четыре упражнения. В первом лидировал швейцарец Х. Швейцер, во втором — наш С. Боряк,



в третьем — тоже наш, Н. Никитюк, в четвертом — француз П. Парис. Кстати, 4-е наиболее зрелищное, с дымами, что разрешено СИВА, и такие самолеты, как КАП-30, оборудованные специальным устройством, эффектно выписывали рисунок каждой фигуры, чем производили впечатление на судей.

Не погрешу против истины, если скажу, что в центре внимания была делегация нашей страны. Не только потому, что ее заметно отличали хозяева своими симпатиями. Всех волновал в первую очередь уровень подготовленности наших спортсменов как наиболее реальных претендентов на главный приз. Прогнозы оправдались. Кубок Томаса Костаньо завоевал Николай Никитюк, занявший первое место в сумме многоборья. А первое место среди женщин заняла Наталья Сергеева. Команду поздравляли с триумфом. Особый резонанс он вызвал в Испании, в небе которой наших крыльев не видели со времен гражданской войны республиканцев с франкистами. Кстати, владелец

Су-26 Р. Алонсо — сын генерала, бывшего командующего ВВС Испании в годы диктатора Франко. Такие повороты истории...

А насчет триумфа — сами победители не чувствовали себя триумфаторами. Ведь соревнования выявили и кое-какие наши недоработки. Нуждается в существенном улучшении подготовка по 4-й программе. Обнаружились шероховатости в выполнении отдельных фигур других комплексов. Также и в отношении нашего самолета. Зарубежным делегациям он, как говорится, пришелся. Французы, к примеру, выразили горячее желание попасть к нам на сборы, чтобы освоить и затем купить «победный» Су-26. Канадцы тоже. Но мы-то знаем, что машина нуждается в существенных доработках. Есть необходимость повысить ее энерговооруженность — поставить 400-сильный двигатель. Свести к минимуму возможность отказов и дефектов. К слову говоря, случилась неприятность и в Испании с самолетом Су-26. Заканчивали 2-ю программу,

когда сломалась рессора хвостового колеса. А машина единственная на команды двух стран.. Но надо отдать должное фирме: в полдень мы сообщили в Москву, а на следующий день в Мадрид уже прибыли запчасти. Многие не поверили и по-настоящему были удивлены расторопности и оперативности русских. Но выводы из случившегося делать нам.

Организаторы соревнований «угостили» участников интересной культурной программой, благодаря которой мы столько увидели в этой экзотической стране, осмотрели немало исторических достопримечательностей. А знаменитую корриду не только созерцали, но и участвовали в ней. Комическая, правда, коррида, с быками-«юношами». В роли тореро-матadors выступали летчики-спортсмены. Наташа Сергеева, например, получила понятие, что значит манипулировать красной тряпкой перед бычьей мордой. Занятие это не только романтическое...

БАКУ: ВОЗВРАЩЕНИЕ ИЗ ЯНВАРЯ

Лев БЕРНЕ

Когда авиалайнер прибыл в Баку минут за 20 до начала комендантского часа, я воспринял как естественное проверку документов при выходе из самолета и еще много раз по дороге из аэропорта Бины. Однако уже утром появились первые неожиданные впечатления: чистый, прибранный город, ухоженные цветники, нормальный ритм жизни.

А вот знакомое здание. Здесь находился Бакинский аэроклуб Осоавиахима, где я сначала строил модели самолетов, потом изучал планер, а затем и укладывал парашют перед прыжком.

Первое отличие с той поры — вывеска: вместо «Бакинский аэроклуб» — «Республиканский спортивно-технический клуб моделизма». Захожу. Вначале наткнулся на «Судомодельную лабораторию», а потом на «Авиамодельную»... Там все как было раньше: кто-то рисует схемы, на столах лежат миниатюрные нервюры, шпангоуты, еще какие-то детали... Сразу завязался профессиональный авиационный разговор. Начал спрашивать, как с другими видами авиаспорта, в других местах в городе, в республике?

Беседую с полковником Сардаром Курбановичем Исрафиловым — председателем ЦК ДОСААФ Азербайджана и его помощником полковником Рафаилом Мусаевичем Гаджиевым. Вот что узнал.

Авиамоделизмом постоянно занимают-

ся более 2000 человек, в основном школьники и ребята призывного возраста. Их объединяют 17 секций при учебных и спортивных организациях ДОСААФ, 61 секция при первичных организациях и 64 при Дворцах и Домах пионеров и школьников. Учебно-методическим центром, базовыми организациями развития авиамодельного спорта являются республиканский спортивно-технический клуб моделизма и Бакинский аэроклуб. На них возложена подготовка и проведение республиканских соревнований, учебно-тренировочных сборов, подготовка сборных команд республики к всесоюзным соревнованиям. Только в прошлом году сборные команды авиамodelистов республики приняли участие в четырех чемпионатах СССР. В августе в Магнитогорске сборная юношеская команда республики на Всесоюзных спортивных играх молодежи заняла общее четвертое место. Призерами этих соревнований стали 16-летние воспитанники республиканского СТК Т. Мовсумов, Д. Насруллаев, которые вошли в состав юношеской сборной СССР.

С целью пропаганды авиамодельного спорта ведущие спортсмены принимают участие в показательных выступлениях при проведении оборонно-спортивных праздников, недель оборонно-массовой работы, в пионерских лагерях в период летних каникул. Для материально-технического обеспечения и развития авиамодельного спорта ЦК ДОСААФ республики приобрел различного авиамодельного имущества на сумму более 100 000 рублей.

После январских событий работа нигде не прерывалась, и даже провели в Баку небольшие городские соревнования. Но введение чрезвычайного положения не могло не сказаться на работе: существенно меньше ребят стало ходить на занятия. Уменьшилось количество участников соревнований (родители неохотно отпускали ребят на занятия). Тогда в школах начали проводить родительские собрания, показали отцам и матерям, где ребята занимаются, что и как делают, кто ими руководит. Это помогло работу вернуть почти в прежнюю колею.

С планеризмом, правда, дело плохо. Раньше была прекрасная база у Волчьих ворот. Сейчас и техники нет, и база далеко от города. Зато интенсивно развивается дельтапланеризм. Создан АСК в Белоканах. Там же провели в прошлом году соревнования на Кубок СССР. Молодежь Азербайджана очень заинтересовалась этим увлекательным видом спорта. К сожалению, нет у нее мотodelьтапланов — очень дорого они стоят.

Тяжело отразилась обстановка в республике на самолетном спорте: значительная часть ведущих спортсменов и тренеров выехала за пределы республики, в том числе 3 мастера спорта и тренер республиканской команды, но сейчас идет процесс возвращения.

Начали действовать парашютисты. В этой связи — интересное начинание. Есть в Баку спецшкола № 1 им. комдива Нахичеванского. Там сейчас каждый выпускник совершает прыжок... Идет возвращение из холодного января.

РАДУГА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ФИЕСТЫ

Геннадий МАКСИМОВ

Некоторые размышления по поводу фестиваля воздушных шаров «Открытое небо мира», проходившего в городе на Неве.

Уверен, что подобного Ленинград не видел ни разу со дня своего основания. Десятки разноцветных воздушных шаров парили в небе над городом и над Павловском, Петродворцом, Екатерининским парком в Пушкине, несмотря на практически постоянно морозящий дождь, а скорее, вопреки ему. Представители 14 стран мира приехали на фиесту вместе со своими летательными аппаратами, иные из которых и шарами-то назвать сложно. Как, скажем, гигантскую голову американского «дядюшки Сэма» в цилиндре и с галстуком, или же знаменитую русскую матрешку, впервые

показанную именно здесь, а также небольшой рыбоподобный дирижабль.

Организаторами этого великолепного и неповторимого зрелища были Ленинградский интурист, Академия гражданской авиации и английская фирма Камерон баллунз лимитед, а также, конечно же, и власти города. К фиесте был проявлен большой интерес со стороны многих зарубежных любителей воздухоплавания, количество заявок на участие в ней значительно, раза в три-четыре превышающее возможности организаторов. Да и советские воздухоплаватели тоже не хотели отставать.

Как отметил представитель фирмы Камерон баллунз, не только одной из организаторов, но и спонсора фиесты, она явилась самым крупным событием года в области воздухоплавания. И говорилось это не из вежливости, так как подобного мнения придерживалось большинство гостей и участников фестиваля. Иностранные воздухоплаватели

отбирались по принципу: опыт, интересная личность пилота, да и само зрительное восприятие шара, его раскраска. Ну, а с нашей стороны все было несколько проще, ведь в Советском Союзе и шаров-то всего чуть больше двух десятков. Так что здесь основную роль играло наличие лицензии, сертифицированного шара и, конечно же, опыта. Ведь летать-то надо было практически в центре большого города, и всякие неожиданности должны были исключаться.

Каждый день, кроме последнего, проходило по две серии полетов. Это и не удивительно, так как шары практически неуправляемы и могут летать только при благоприятных погодных условиях, то есть, при умеренном ветре и отсутствии дождя. Правда, если первое правило выполнялось практически всегда, то второе участники фиесты опровергли сразу же. Да, дождь моросил почти каждый раз. Но тут надо отдать долж-



ное не столько правилам, сколько мастерству и желанию не подвести ожидания многочисленных зрителей, пилотов воздушных шаров.

А настроение у подавляющего большинства из них было действительно отличное. Как же, подобная фиеста проводилась в России впервые, да еще и совпала с днем рождения города — 287-летием со дня его основания.

Наверное, можно было бы постараться описать все то, что происходило в каждый из утренних часов и вечеров, когда, согласно не подтвердившимся предсказаниям синоптиков, якобы должны наблюдаться самые подходящие условия для полетов. Но боюсь, не хватило бы у меня красок и мастерства подробно рассказать о радужном многоцветии поднимающихся в ленинградское хмурое небо шаров. Или же о том, что творилось на набережной около Нахимовского военно-морского училища и легендарного крейсера «Аврора», когда на радость всем многочисленным зрителям шары, плавно «перевалив» через трубы и надстройки корабля, все-таки взлетели над Невой, а один из них, ярко-красный, с надписью «МакДональдс» не только опустился к самой воде, но и несколько раз «окунул» корзину сантиметров на 30, а потом и застыл на какое-то время в таком положении, что считается высшим классом.

Можно понять, что творилось в это время со зрителями. Сначала аплодисменты, затем, когда кому-то показалось, что произошла авария, раз уж спасательный катерок так и вертится вокруг шара, — возгласы ужаса. Многим на самом деле начало казаться: корзина вот-вот утонет. Ну а дальше,

когда он целый и невредимый вновь поднялся в воздух и продолжил свой полет, — настоящая овация, которую сами пилоты, конечно же, не могли услышать из-за большого расстояния...

Думается, довольно сложно описать и то, как на одном из шаров поднялся в воздух сам «царь Петр». А как передать словами те ощущения, которые испытали все, когда в недолгой ночной темноте над Дворцовой площадью поднялись на привязи несколько шаров. Они напоминали гитантские китайские фонарики, освещаемые изнутри пламенем горелок и бросающие цветные блики на брусчатку и окна дворцов...

А как со всеми подробностями рассказать о полете рассчитанного на двух человек мини-дирижабля? Он плавно зависал над реставрируемым сейчас великолепным творением Варфоломея Растрелли — Екатерининским дворцом. Потом, подчиняясь силе расположенного сзади гондолы толкающего винта, медленно плыл навстречу ветру, чем тоже вызвал восторг зрителей. Сделав несколько кругов, он медленно опустился на землю, забрал кинооператора и опять поднялся ввысь. Нетрудно представить, какие интересные кадры были отсняты оттуда, сверху...

Нет, передать все это невозможно, да, скорее всего, и не нужно. Ведь о многом из этого уже рассказывалось, да и будет еще писаться в более оперативных органах местной и центральной печати. Показывались многие из полетов и по телевидению. Что-то можно будет увидеть и на публикуемых нами снимках. Кому-то может показаться, что зря не проводились соревнования воздушных шаров. Но устроители и не ставили своей целью это. Ведь

фиеста — это своеобразный фестиваль, так сказать, смотр возможностей и знакомство с самим воздухоплаванием.

И именно поэтому вполне можно понять настроение людей, сожалеющих, что нет пока у нас надежных и сравнимых с западными образцами по качеству шаров. Да, пока слишком много еще упирается у нас в материалы, необходимые для их создания, технологию. А специалисты очень высокой квалификации у нас есть, да и традиции — тоже. Так что вполне могли бы мы всего за 2—3 года пройти тот путь, на который Дональд Камерон, президент фирмы, о которой уже говорилось, потратил четверть века.

Ведь на сегодняшний день этой, явно ведущей в производстве воздушных шаров, фирмой и некоторыми другими их изготовлено уже несколько тысяч. И на них летают более чем в 50 странах мира. Причем среди этих тысяч шаров, рассчитанных чаще всего на подъем трех-четырех человек, существуют и гиганты, на которых может летать до 50 пассажиров. Так что перспективы здесь для конструкторов и специалистов огромные. И очень хочется верить, что недалеко то время, когда все трудности будут преодолены и воздушные шары появятся во многих досаафовских аэроклубах.

Но это в будущем. А ощущение парения в воздухе в корзине воздушного шара хотелось испытать сегодня. И это мне удалось как раз во время ленинградской фиесты. О том, как это произошло и что из этого вышло, вы узнаете в следующем номере.

Фото автора.

ОПЯТЬ ЭЛИТА?

Недавно «КР» писал о создании Совета спортсменов из числа членов сборной страны по парашютному спорту. Получается, что все парашютисты разделились на отдельные группы: «классики», «групповики» и «купольщики», военные и ДОСААФ, члены сборной и те, кто не удостоен этой чести. Мы и они — это печально. Ведь занимаемся общим, любимым делом, и проблемы у нас одни и те же.

Поэтому предлагаю: в Совет спортсменов включить представителей групповой и купольной акробатики. И те, и другие одинаково страдают от отсутствия экипировки, недостаточного числа сборов и соревнований, плохой их организации. Есть претензии и к организации тренировок по классическому парашютизму, а тренеры групповиков вынуждены работать на общественных началах.

В еще более сложном положении находятся представители купольной акробатики — у них нет ни тренеров, ни официальных сборных команд, ни экипировки.

Совет спортсменов, в первую очередь, поднял вопросы, касающиеся сборной команды страны. А надо вспомнить и о «малом» спорте, клубных командах. В основном на местах у нас развивается классический парашютизм. При этом нормативы мастера и кандидата в мастера спорта высоки, а условий для достижения необходимых результатов нет. Тренеры в «малом» спорте безнадежно отстали, знакомят с техникой работы десятилетней давности.

О парашютах, на каких приходится прыгать, и вспоминать больно. Громоздкие, неповоротливые ПО-9. Многие из них непригодны к эксплуатации по

срокам службы, иные приходят с заводским браком. На таких куполах трудно не только добиваться результатов, но просто приземляться.

Групповой и купольной акробатики в «малом» спорте и вовсе нет. Этих видов в клубах боятся как огня. Лишь в отдельных случаях начальство берет на себя ответственность, разрешая спортсменам «попробовать», что это такое.

Хотелось бы, чтобы Совет спортсменов, войдя в Федерацию парашютного спорта с правом решающего голоса, не отрывался от масс, от рядовых спортсменов, их нужд, забот и интересов.

Ольга СЕРЯНОВА, мастер спорта, Бобровицы, Гомельская область.

Александр СОРОКИН

«НИКА» — ФАМИЛЬНЫЙ САМОЛЕТ

Представилось на миг, что было так. Трое мужчин семьи Галеевых однажды дружно сказали: «Что нам стоит самолет построить? Нарисуем — полетим». Сели, нарисовали и... полетели. Пусть не тотчас, а через год после первого эскиза. А от первой нервюры крыла, с которой состоялась закладка, до первого запуска двигателя прошло вообще каких-то десять месяцев. Вот так: почти что из ничего, и строителей «всего мужиков-то отец» и его сыновья-подростки (Ярославу тогда минуло 17, а Тимуру и вовсе 13), с нулевым опытом самолетостроения взялись и выпустили добротный двухместный моноплан, показавший в воздухе отменную устойчивость и отличную управляемость. Без проблем!

— Как бы не так, — грустно усмехается глава семьи, главный конструктор фирмы «Галеев и сыновья» Владимир Тимурович. — Чтоб у нас да без проблем. Как же, полный их спектр. Во-первых...

И в одиннадцатых... Пальцев не хватило, чтоб перечислить все препоны, обозначение которых начинается с вопроса ГДЕ? Достать материалы. Познакомиться с опытом бывалых умельцев. Взять пособия по расчетам конструкций. Найти помещение. Поле для испытаний... Где, где и где. А еще — как, как и как. И т. д. Чтоб не спастись перед первой же неразрешимой проблемой, а из них едва ли не каждая грозит стать таковой.

Гм, машина, хмыкнет скептик, палки-доски, обернутые тряпкой. Признаться, и сам я был недалек от подобной мыслишки, когда мне в ЦК ДОСААФ Латвии расписывали «Нику» — летающую богиню Галеевых (так ее нарекли). Местных досаафовцев можно понять: самолетный спорт у них не развит, на безрыбье и рак покажется рыбой. Не производили особого впечатления и весьма приличные для дебютантов-дилетантов самолетостроения летно-технические данные их создания: при мощности мотора в 115 л. с. скорость 160 км/час, дальность с полной заправкой баков (90 кг) до 1100 км, потолок не менее 4000 м, скороподъемность около 8 м/сек и т. п. Но увидев в Рижском аэропорту Спилве «Нику», я, может быть, впервые так зауважал ее создателей, поняв, чего им стоило это их детище. Цельнометаллический фюзеляж с клепкой впотай выполнен профессионально (где только этому учился радиотехник Галеев? О ребятах его, школьниках, я уж молчу). Обтекатели капота двигателя «зализаны» безупречно, как и кок винта. Крыло высокоплана с закрылками и элеронами — как у заводских собратьев! Приборов до полутора десятков. В их числе авиагоризонт, вариометр, гиромагнитный компас и др. У каждого члена экипажа персональная ручка управления. И, конечно, приемно-передающая радиостанция. В перспективе намечено оснастить радиокомпасом и другими атрибутами современного пилотажно-навигационного комплекса.

Вот когда я поверил, что бывалые пилоты и не пытались отговорить конструктора от его решения самому поднять в воздух «Нику». Напротив, они придали уверенности в благополучном исходе первого старта, заявив: «На таком самолете каждый из нас не прочь бы слетать». Хотя кому из них неизвестно, что не одного конструктора сдерживала непредсказуемость от порыва испытать самому свое изделие. Не случайно знаменитый летчик-испытатель П. М. Стефановский свою книгу назвал «Триста неизвестных». Фактов просчета хватало в истории конструирования самолетов. Взять хотя бы

неудачу с бомбардировщиком «КОМТА», в проектировании которого участвовали такие светила аэродинамики, как В. П. Ветчинкин, В. Л. Александров, В. А. Архангельский, А. Н. Туполев и другие под руководством самого отца русской авиации Н. Е. Жуковского. Из-за ошибки в определении центра тяжести машина потерпела поломку в первой же попытке оторваться от земли, и никакие доработки затем не помогли сделать этот самолет хотя бы мало-мальски пригодным для полетов. Смешным тут выглядело бы какое-либо противопоставление, поэтому скажу лишь, что Владимир Галеев настолько был уверен в точности своих расчетов, что и не подумал искать пилота-профессионала для испытаний «Ники». И она не подвела своего создателя, не ослушалась начинающего летчика.

Побывал я и в домашнем КБ, и на семейном авиазаводе Галеевых. На рижской улице Дзирнаву, где они живут, долгое время донимал жильцов полужатопленный подвал сонмищем комаров-террористов, которые находили тут благодатные условия для выплода. Но никто не помышлял об очистке «нерестища» — слишком уж много грязной работы обещала эта операция. И лишь Галеевых обрадовало предложение нач. жэка. Пришлось немало повкалывать в том загаженном подвале, пока откачали воду, убрали грязь и хлам. И получили два просторных помещения. Наконец-то освободили квартиру и гараж от металлических завалов, открыли просторы для работ в любое время суток. Поражает оснащение производства на этом в прямом смысле слова подпольном предприятии: тут и станки различные, и детали самолетов и двигателей давно вымерших типов дореактивной эры. Одних воздушных винтов целая коллекция, в основном собственного производства. Как раз в тот вечер ребята были заняты доводкой одного из них. Я подивился, как «главный» доверил столь тонкую и точную работу Ярославу и Тимуру. Но вскоре убедился, что они за время создания «Ники» овладели всеми видами рабочих специальностей и одинаково квалифицированно фрезеруют и слесарят, токарят и сверлят, шлифуют и клепают, искусно манипулируя инструментом, в т. ч. измерительным.

А откуда же прямо-таки музейный антиквариат деталей?

— Вы что, не в СССР живете? — усмехается Владимир Тимурович. — У нас ведь только магазины пусты, а свалки — мое почтение! Богатейшие в мире. Мы же нищие миллионеры. Впрочем, может, оттого и нищие... Плохо, что не враз попадешь на «месторождение»... Строили год, а собирали всю жизнь. Да железки еще что. С литературой было посложнее. Пройдемте в наше КБ.

Поднялись в квартиру. Да, техническая библиотека производит не меньшее впечатление. Настоящих раритетов — букинистических редкостей в области самолетостроения 20—30-х годов — немало.

— Пособия совершенно уникальные, лучше не найти, — говорит хозяин. — Сожалею, что не стал когда-то книжным вором: столько этого добра погибло в библиотеках по воле невежд. Списывали и уничтожали. А теперь копаемся в макулатуре.

В «небе» соседней комнаты тесно от моделей самолетов разных-переразных конструкций. А вот кульман. Рядом — свитки чертежей. Ребята ориентируются в них свободно. Какая это неоценимая для них школа творчества! От замысла и до воплощения. Для Ярослава, ставшего студентом

института Гражданской авиации, — практика на дому. Отцовская основательность, несомненно, передалась и сыновьям. Он заботился о том, чтобы не допустить в расчетах конструкции, в долях процента центровки относительно средней аэродинамической хорды крыла ни малейшей ошибки, а получилось, что одновременно просчитывал и проекцию жизненной линии сыновей в творческое будущее. Они уже заразились этой хворью — зудом творчества и уже вкусили его горького меда. Горек он в беготне до упаду за каждой мелочевкой, в адском труде до одури, а сладок тогда, когда железяки, что ты точил, пилил, набивая мозоли, собравшись воедино, стали вдруг одушевленными, загудели звенящим гулом, будто первый крик новорожденного! И уж вовсе душа создателя на седьмом небе, когда его детище взмывает ввысь.

Владимир КОТЛЯРОВ

НАПАСТИ НА ЛЕГКОЕ КРЫЛО

«Орлы! — негромко сказал кто-то. — Всех приглашают в зал!» И мужчины, только что с интересом рассматривавшие портреты известных спортсменов, призы и награды, выставленные в одной из комнат здания Центрального аэроклуба ДОСААФ СССР имени Валерия Чкалова, перешли в соседнее помещение.

Главный тренер сверхлегкой авиации ЦК ДОСААФ СССР Владимир Иванович Забава провел переключку двадцати пяти человек и объявил о рождении в их составе новой команды страны — сборной по дельталетному спорту. Третьей команды объединенной Федерации спортсменов-летчиков сверхлегкой авиации (СЛА). В нее, сказал Забава, приглашены лучшие пилоты и конструкторы, доказавшие свое мастерство на двух чемпионатах Союза, честные и дружные люди, которые, несомненно, составят коллектив единомышленников. Собрались для того, чтобы вместе обсудить стратегию и тактику движения моторной СЛА, и затем в августе этого года впервые выступить на чемпионате мира, который состоится в Венгрии.

Официально, по существующей «Единой всесоюзной спортивной классификации», члены новой сборной ныне числятся лишь спортсменами первого разряда. Это потому, что дельталетки страны еще не выступали на соревнованиях мирового масштаба, а первый чемпионат СССР прошел совсем недавно, и ЕВСК пока имеет «потолок» только до первого разряда. Но на самом деле, говорит Владимир Иванович, каждый член сборной, как минимум, — мастер спорта СССР.

Каждый до моторных СЛА начинал полеты на дельтапланах, которые конструировал и собирал с товарищами по клубу, а порой и в одиночку. Каждый теперь — испытатель дельталетов и инструктор, давший путевку в небо другим увлеченным.

Анатолий Иванович Фокин из Ташкента свой первый дельтаплан построил двенадцать лет назад. Вместе с братьями Виктором, Валерием и Александром, другом Махамаджаном Кумаковым Фокин в Республиканском спортивно-техническом клубе ДОСААФ образовал секцию парителей. Пригодились приобретенные специальности Анатолия — токаря, сварщика, автослесаря. Упорный характер: если что задумал, будет работать до тех пор, пока не доведет дело до ума.

Интересно, что Галеевы, например, самый подъем эйфории испытали не 19 ноября 1989 года во время первого полета «Ники» по кругу, а двумя неделями раньше, когда она впервые оторвалась от земли и несколько мгновений парила над ВПП. Вот когда им хотелось крикнуть: остановись, мгновение, ты прекрасно! Теперь их мечта на крыльях первой радостной победы полетит дальше, рождая новые замыслы, волнуя новыми взлетами оригинальных творений. Но как же нужны им и остальным авиалюбителям своего рода ускорители творческого процесса — какие-нибудь базы снабжения материалами, различными отходами производства, особенно самолетостроительного. Такая ли уж это неразрешимая проблема для предприимчивых, энергичных людей из хозяйственных организаций и кооперативов, если они получают представление об исключительно острой нужде в этих, по сути, бросовых материалах.

Уже шесть лет занят созданием в клубе моторных СЛА. Подготовил четыре десятка спортсменов, среди которых его сыновья — Сергей и Александр. Умельцы по вечерам мастерят аппараты на станках в цехах завода «Иргидромаш», директор которого М. Махмудов с пониманием отнесся к нуждам клуба.

В прошлом году Фокин, пройдя подготовку на специальном сборе, проведенном федерацией, проводил экспериментальные летные работы по применению СЛА в народном хозяйстве. Для борьбы с вредителями сельскохозяйственных культур с дельталета на малой высоте вносились личинки трихограммы на хлопковые поля. Результат превзошел ожидания колхозников. Самолеты сельхозавиации так низко не летают, а потому должного эффекта от их работы нет. На этот год уже заключены договоры клуба с несколькими хозяйствами по внесению трихограммы на поля хлопка, люцерны, картофеля, капусты.

Николай Шраменко и Алексей Хомич — из Харьковского авиационного института. Оба — ведущие инженеры-самолетостроители. Начали летать на дельтапланах еще будучи студентами. На первом чемпионате Союза Шраменко показал, что мотодельтаплан ХАИ-41 — детище Объединенного студенческого конструкторского бюро — самый скоростной аппарат. А в прошлом году на втором чемпионате страны Николай завоевал первое место в общем и четыре первых места в личном зачете. Модель ХАИ-46 как одна из лучших на соревнованиях получила диплом. Хомич взял серебряную медаль в многоборье и золото при выполнении упражнения на двухместном ХАИ-46-02.

Применение дельталета в народном хозяйстве друзья с успехом продемонстрировали три года назад в Молдавии. С помощью установленных на аппарате приборов они определяли степень влажности почвы на поливных землях. В 1988 году вносили трихограмму в Харьковской области. В том же году была серьезная поездка на Байкал. Над тайгой гремели сухие грозы, вспыхивали пожары. По просьбе директора Баргузинского заповедника ребята работали весь сезон. Взлетали с малых площадок, определяли координаты низовых пожаров, наносили их на карту. На двухместных аппаратах перебрасывали туда по одному пожарных, доставляли им про-

визию, держали радиосвязь. С этой работой мог бы справиться и вертолет, но он дорогостоящ и летает лишь в хорошую погоду. К ребятам обращались за помощью директора других заповедников, готовы были закупить мотодельтапланы. Но аппаратов нет...

Расскажу об Игоре Никитине, руководителе общественного дельтаклуба ДОСААФ при МИИГА, начальнике студенческого конструкторского бюро МИИГА. Игорь тоже начинал с парящих полетов. Но вскоре понял, что дельталеты перспективнее дельтапланов. Свой «воздушный мотоцикл» — «Поиск-01» — построил в 1982 году. Последняя модель, сконструированная им со своими коллегами, — двухместный «Поиск-06» — многоцелевой аппарат. Дельталетам была посвящена его кандидатская диссертация. Никитин на моторных СЛА работал на Камчатке, Чукотке, Колыме, в Якутии, Средней Азии, Центральной зоне России, на Кольском полуострове.

Геологам он обеспечивал связь между партиями экспедиции, перебрасывал оборудование, людей, проводил визуальную разведку. В оленеводческих хозяйствах осуществлял транспортные работы, поиск оленей, доставку продовольствия. Если говорить об экономичности работ, выполняемых моторными СЛА и вертолетами, то можно привести хотя бы такие цифры. На Камчатке Никитин на одном «Поиске-06» вместе с Петром Корнюком, Олегом Чернигиным и Михаилом Поповым провел аэрофотосъемку кратера вулкана на площади 30 квадратных километров. Свою работу они оценили в 12 тысяч рублей. За эту же работу, если бы использовался вертолет Ми-8, геологам пришлось бы заплатить около 100 тысяч рублей.

В этом году, 14 апреля Рафаиль Аминев из Уфы отметил десятилетие своего первого полета на дельтаплане. Это его личный праздник. Однако дело, которым он ныне занят, далеко не личное. Уже в 1981 году Аминев в Специализированном управлении пуско-наладочных работ при поддержке и помощи его начальника, известного в прошлом мотогогонщика Владимира Федотовича Кабанова, организовал спортивную секцию парителей. Кабанов же обосновал необходимость и возможность доставки запчастей на участки трассы газопровода Уренгой—Ужгород дельталетами. Ведь болотоход, посылаемый на какой-либо участок с пачкой электродов, а то и болтом с гайкой, обходился хозяйству за один час сорока рублями. И совсем не в деньгах исчисляются размеры гибели природы по маршруту болотохода.

Кабанова начальство треста уволило с работы. Любовь к спорту, к дельталетам наказывалась в приказе с формулировкой: «расходование денег не по назначению». Новое начальство стало отбирать у спортсменов подвальное помещение. Но Кабанов добился, чтобы на уже имеющейся базе был открыт спортивно-технический клуб района, а его руководителем председателю райкома ДОСААФ рекомендовал назначить Аминеву.

Вся силовая установка, построенная Аминевым в 1982 году, на двух двигателях «Урал—Электрон-2», по 5 л. с. каждая, весила около двадцати килограммов. Рафаиль взлетал с ровного места, разбегаясь на ногах. Одна из последних моделей дельталетов — «Кардинал», впервые в стране создана с убирающимся шасси. В 1988 году за выполнение упражнения при оценке скорости и экономичности аппарата Аминев стал чемпионом страны. А изготавливает такие аппараты по конструкторской документации Аминев уже кооператив «Феникс». Аминев его организовал и сам стал начальником авиационного отдела. Сейчас хозяйство Аминев изготавливает дельталеты «Феникс» в двухместном грузовом и спортивно-патрульном вариантах. Заказы на них поступают из Управления магистральных нефтепроводов «Дружба», спортивных клубов, других организаций.

Володя, Саша, Марат, Виктор, Васильева Таня и еще с десятков ребят из Витебска — питомцы Сергея Андреева, директора подросткового клуба ДОСААФ по месту жительства. А организовал его Андреев, заручившись поддержкой и помощью профкома Витебского приборостроительного завода. Директор завода Николай Николаевич Сахар и председатель профкома Виктор Иванович Семенов пошли навстречу своему слесарю-инструментальщику с задатками педагога. Выделили помещение, средства, помоги приобрести токарный, фрезерный, точильный станки, слесарный инструмент, швейную машинку, и Андреев увлек ребят интересным трудом.

Андреев со своими ребятами сделал три оригинальных мотора. Один из них — аппазитный двигатель со встроенным запуском и лепестковым пуском, массой 11 600 граммов,

на первом республиканском смотре-конкурсе получил поощрительный приз.

В историю сверхлегкой авиации вошло имя Андрея Кареткина — первого абсолютного чемпиона СССР и РСФСР по дельтапланерному спорту (1981 г.). Самодеятельным конструированием, постройкой дельтапланов и полетами на них Андрей начал заниматься, будучи студентом МИИГА с 1974 года. Воспитанник общественного дельтаклуба «Дельтаплан» в городе Калининграде Московской области, член сборной команды СССР первого состава, он стал одним из активных организаторов дельтапланерного спорта в стране.

В 1986 году Кареткин был в составе первой группы, назначенной ЦК ДОСААФ СССР по освоению моторных полетов на СЛА. С 1988 года — заместитель Председателя комиссии моторного полета Объединенной федерации спортсменов-летчиков сверхлегкой авиации. И с нынешнего года, как естественное в его жизни, — член первой сборной команды СССР по дельталетному спорту.

Василий Евтушенко — воспитанник дельтаклуба при Харьковском авиационном институте. Получил специальность инженера-конструктора и является соавтором одного из лучших дельталетов — «Чибис». В областном клубе — он инструктор-общественник и руководит дельталетной секцией.

Скромный по характеру на земле, в небе Евтушенко проявляет лучшие бойцовские качества. На первом чемпионате СССР по дельталетному спорту он завоевал звание абсолютного чемпиона. В 1989 году Евтушенко в упорной борьбе с Николаем Шраменко стал вице-чемпионом СССР, а также выиграл специальный приз (телевизор) за срочное комплексное задание, учрежденный организаторами-спонсорами.

Я мог бы продолжить рассказ о членах сборной команды страны по дельталетному спорту. О каждом из них можно было бы написать повесть. Но сейчас задачу своего материала я вижу не в этом.

10 апреля на глазах у команды спортсменов, собравшихся на поле Тушинского аэродрома, из-за отказа техники в полете со стометровой высоты упал и разбился двухместный аппарат. Двое пилотов, Анатолий Кевшин и Анатолий Клименко, погибли. Кевшин — командир отряда СЛА Центрального аэроклуба. Клименко — один из лучших инженеров Киевского механического завода имени О. К. Антонова, конструктор данного аппарата. Оба — летчики-испытатели.

Можно ли было предотвратить трагедию? Да! Если бы дельталет был снабжен спасательным парашютным устройством. А такие для моторных СЛА у нас в стране до сих пор не производятся...

Владимир Иванович Забава — заслуженный военный летчик СССР — летал на всех типах сверхзвуковых самолетов. Из Вооруженных Сил ушел с должности заместителя начальника боевой подготовки авиации округа в 1982 году. «Зацепила», как говорят в таких случаях, медицина. Но с небом не расстался. Пришел в ДОСААФ, в дельтапланерный спорт, который в оборонном Обществе был, честно говоря, на правах пасынка.

Вскоре Забаву избрали вице-президентом Федерации дельтапланерного спорта. Он совместно с президентом Федерации Алексеем Анастасовичем Микояном разработал предложения о развитии этого спорта, доложил их на бюро Президиума ЦК ДОСААФ. Программа развития сверхлегкой авиации получила добро. Сейчас действуют уже два вида спорта и три сборных команды, главным тренером которых теперь является Забава.

Дельтапланеристы участвуют в международных соревнованиях с 1986 года, завоевали солидный авторитет и занимают прочные позиции в верхней части мировой «табели о рангах». Много «звезд» у мужчин. Среди них — неоднократные чемпионы страны Александр Сутягин, Андрей Кареткин, тренер дельтапланерной сборной Валерий Жеглов, Сергей Дробышев, Владимир Мысенко, Игорь Соболев, ветеран спорта Дзарук Нор-Аревян, первый советский рекордсмен мира Анатолий Коркач, молодые Александр Кадурин и Алексей Судак. У женщин — это первая чемпионка страны Елена Дробышева и летающий тренер сборной Ольга Опарина.

А тут по всей стране, словно грибы после дождя, стали появляться все новые и новые самоделушки-дельталетки. Их полеты были запрещены, и наказывались они наравне с уличными хулиганами. Изготавливали аппараты любители из всевозможных подручных материалов и устремлялись в небо на свой страх и риск.

Владимир Иванович Забава предложил в ЦК ДОСААФ развивать дельталетный спорт. И сразу нашел единомышленников. Вместе с Игорем Никитиным, ставшим на дельталах кандидатом технических наук, авиационным инженером Андреем Кареткиным были разработаны нормы и требования к моторным полетам, конструкциям аппаратов. На базе нескольких комитетов ДОСААФ провели эксперимент; по разработанным методикам и курсам началось обучение пилотов-инструкторов. В федерации была создана комиссия моторного полета.

И вот уже в 1988 году в Феодосии прошел первый чемпионат СССР по дельталетному спорту. А через год, в Ташкенте, — второй. Он продемонстрировал резкий рост мастерства спортсменов при усложнившейся программе и более квалифицированное судейство. Но техника, как и прежде, была только клубной постройки, и экипированы спортсмены были кто как сумел. «Вы же знаете, — говорил мне Алексей Хомич, — футболисты не покупают себе ни трусов, ни мячей... А мы все, собирая свои дельталеты, ищем и добываем все сами».

В первый день сбора команды Забава по очереди опросил всех спортсменов, у кого какая имеется техника, чем она снабжена, в каком все это состоянии. Нет ткани, чтобы пошить новые паруса, докладывали многие. Нет труб для крыльев,

сообщали другие. Нет двигателей. Нет приборов для регистрации параметров полета. Нет денег.

Следует заметить, что финансирование предстоящего чемпионата мира придется осуществить за счет валюты, заработанной на рекламе сборной команды дельтапланеристов. И этих денег мало. Так что, вряд ли команда дельталетчиков сможет выступить в полном составе. И летают они без средств спасения, за что их прозвали «дельтанутыми».

— Запретить полеты нельзя. Запретительство — вред, — говорит Владимир Иванович. — Наоборот, нужно всячески развивать спорт. Естественно, научно и материально обоснованно.

В 1986 году после выступления Забавы на бюро Президиума ЦК ДОСААФ была принята комплексная программа развития дельтапланерного спорта в стране. Началось производство сверхлегкой авиационной техники и обеспечение ею комитетов и организаций ДОСААФ. У дельтапланеристов появились парашюты.

Документ помог сделать шаг навстречу дельталетчикам, выйти спортсменам на соревнования в стране. Но государственной программы, подобной той, что принял ДОСААФ, развития моторной СЛА нет. Немало осталось напастей на легкое крыло.

ТАЙНЫ ПЯТОГО ОКЕАНА

СЕКРЕТЫ УЖАСОВ

В «КР» № 2—1990 г. опубликована статья А. Кузовкина и А. Семенова «Снова ужас Бермуд?». Мы понимаем, что все неизвестное и загадочное привлекает, но когда загадка создается искусственно, это носит весьма определенное название — фальсификация. В статье есть целый ряд досадных неточностей. Например, настораживает фраза: «По данным Аризонского университета Лоуренса Куше...» Но позвольте, ведь Л. Куше — это американский журналист, написавший книгу «Бермудский треугольник: мифы и реальность», в которой он, кстати, опровергает «таинственность» треугольника. У нас же получается, что Аризонский университет носит имя журналиста.

В СССР вышли по крайней мере две книги, в которых дана научная оценка происшедшего в «треугольнике» — Л. Куше, о которой мы упоминали, и З. Кукала «Великие загадки Земли». Даже на основании только этих книг можно разоблачить те «таинственные» случаи, о которых говорят Кузовкин и Семенов.

Итак, 29 января 1949 г. самолет «Стар Тайгер» после сообщения «Полет и погода прекрасны» исчез.

З. Кукал не видит в этом ничего таинственного. По данным комиссии, расследовавшей этот случай, выявлено, что уже при вылете из Лондона в самолете были обнаружены неполадки. В Лиссабоне их устранили. На Азорских островах самолет заправился до предела. Перегрузка составила почти 400 кг. Но командир знал, что при встречном ветре горючего едва хватит до Бермуд. Экипаж самолета, летевшего там же днем раньше, сообщил, что погода между Азорами и Бермудами очень плохая, с сильным встречным ветром. В докладе комиссии высказываются также предположения, что в самолете был поврежден высотомер, и в темноте он разбился о воду. Предполагались и другие варианты: кончился бензин, технические неполадки, отказал передатчик. Каждый из этих вариантов более правдоподобен, чем вмешательство таинственных сил.

Второй пример. 12.12.1948 в прекрасную погоду исчез самолет ДС-3. Последние сообщения с борта: «Находимся в 50 милях от Майами. Видим огни Майами. Все хорошо. Жду разрешения на посадку».

А вот что думает по этому поводу З. Кукал. Специальная комиссия, расследовавшая этот случай, затем опубликовала доклад. В нем сообщалось, что данный самолет 27 декабря сел на аэродроме Исла-Гранде. При этом обнаружили сложности с выпуском шасси. Это обстоятельство указано в рапорте командира Линквиста. Вылет задержался — нужно было заменить аккумуляторные батареи. В 4 часа 13 минут

экипаж в последний раз вышел на связь. Сообщение зафиксировано на диспетчерском пункте в Новом Орлеане. У экипажа не было связи с Майами, и командир не мог сообщить, что видит огни города.

Комиссия пришла к выводу, что штурман неправильно определил место, и самолет сел на воду у берегов Флориды.

С точки зрения комиссии, это наиболее вероятная причина катастрофы. А то, что пилот видел огни Майами, добавили любители тайн уже, что называется, «от себя», поскольку ничего подобного в сообщении Линквиста не было.

Что касается обломков, то известно, что в этих местах Гольфстрим имеет наибольшую силу, и обломки могли быть унесены на большую глубину.

Третье. 30 октября 1954 года загадочно и внезапно исчез «Супер-констеллейшн».

В книге говорится по этому поводу: согласно сообщению Министерства ВВС, самолет потерпел аварию во время перелета через Атлантику. Последний раз экипаж вышел на связь в 480 км от побережья Америки.

Авторы «Ужасов» могли бы пойти более рациональным путем — анализа труднейших воздушных ситуаций, а не запугивания.

А. и Ю. ИВАНОВЫ, г. Астрахань.

ОТ РЕДАКЦИИ. Авторы статьи все-таки настаивают на своей версии, считая оценки Л. Куше равнозначно тенденциозными. Эта же точка зрения содержится в ряде откликов на публикацию, где читатели настаивают продолжить исследование проблемы. Путь поиска будет поддерживать редакция и, конечно, с помощью читателей открывать тайны. Например, недавно центральная печать сообщила об НЛО, который преследовали истребители НАТО. «Расследование» случая провел Виктор Бакурский, который и поймал «пришельца».

Истребитель F-117 А. В ближайших номерах будут опубликованы чертежи.



Евгений ПОДОЛЬНЫЙ

КОМУ СОВЕТ МИНИСТРОВ НЕ УКАЗ?

Дорогие ребята! На привычном месте вы не увидели полубившихся вам «Крылышек» с обещанными чертежами электродов. Но повод для срочной передвижки материалов возник, и касается он как раз вас, вашего будущего. Словом, читайте...

На редакцию журнала буквально обрушилась лавина писем от юношей, мечтающих стать военными летчиками, и их родителей. Порой даже так: «Немедленно сообщите адреса спецшкол-интернатов с первоначальной летной подготовкой, об открытии которых вы сообщили в журнале!»

Да, мы писали о том («КР» № 2—1990), что такие школы будут открыты согласно решению Совета Министров СССР в Барнауле, Брянске, Горьком, Краснодаре, Красноярске, Кировограде, Могилеве и Свердловске. Были и обнадеживающие подвижки: в Брянске и Красноярске уже практически готовились к открытию («КР» № 4). И вдруг — осечка, как говорят в народе, промашка вышла: открытие спецшкол, ввиду отсутствия необходимых средств, откладывается на неопределенный срок...

А письма все идут и идут, и конца им не предвидится. Вот и решила редакция разобраться, почему так произошло. Ну, прежде всего, что это было за Постановление Совета Министров от 25 мая 1988 года за № 679? Его несомненную пользу и значение определяют такие слова: «В целях улучшения подготовки юношей в военные авиационные училища летчиков Совмин СССР постановляет создать до 1 апреля 1990 года восемь спецшкол-интернатов с первоначальной летной подготовкой численностью 300 человек в каждой. Занятия в школах начать с 1 сентября 1990 года. Все расходы по содержанию указанных школ несет государство. Минфину СССР утвердить положение о спецшколах-интернатах. Медицинское освидетельствование юношей при отборе и в процессе обучения проводить

врачебно-летным комиссиям авиационных организаций ДОСААФ под контролем службы авиационной медицины ВВС... Госкомитету СССР по народному образованию и Министерству обороны СССР ввести в штаты школ-интернатов должности по строевой и летной подготовке из числа офицеров, состоящих на действительной воинской службе... Минфину СССР предусмотреть в проектах госбюджетов, начиная с 1990 г., выделение Совминами РСФСР, УССР и БССР необходимых ассигнований на содержание спецшкол-интернатов... ЦК ДОСААФ СССР совместно с Госкомитетом СССР по народному образованию обеспечить специальное теоретическое обучение и проведение первоначальной летной подготовки учащихся школ-интернатов в авиационных организациях оборонного Общества».

Итак, все обязанности были четко распределены, но...

— Постановление Совмина СССР было принято без гарантий, не обеспечено материальными ресурсами. Ответственны все, а конкретно... — разводит руками при беседе в Управлении вузов ВВС полковник Вахрин Владимир Петрович. — Надо было с самого начала выделить средства целевым назначением. Многие были не продуманы. Вот Свердловск: 350 тысяч учащихся занимаются в 2—3 смены в школах, находящихся подчас в аварийном состоянии. Какие средства здесь могут выделить для школ-интернатов?! Брянск в конце концов отказался от учреждения школы-интерната: нет средств, плюс неблагоприятная экологическая обстановка. Тем более Могилев: сложная радиационная обстановка, до спецшкол ли?

Коллега Вахрина полковник Пахнин Леонид Николаевич вескими аргументами развеял последние сомнения в отношении каких бы то ни было недоработок со стороны военного ведомства:

— Министерство обороны на предварительном этапе выполнило все, что на него возлагалось Совмином: разработало типовое положение о спецшколах-интернатах для вуза ВВС и представило его в Госкомитет по народному образованию. Наши разработки разосла-

ны во все областные военкоматы, по всем военным округам. Мы готовы немедленно разослать в спецшколы комплекты форменной одежды, учебные и методические пособия.

Полковник Пахнин извлекает солидную подшивку документов:

— Вот протокол совещания в правовом Отделе ЦК КПСС, где отмечено, что именно с участием руководства вуза ВВС разработаны технические требования по оборудованию сооружений и помещений... Вот Положение о спецшколах-интернатах, согласованное с главкомом ВВС, главкомом Войск ПВО и председателем ЦК ДОСААФ СССР. Документ этот без промедления 14 августа 1989 года передан в Госкомитет по народному образованию... А вот и наш завершающий документ: 10 января 1990 года заместитель главкома ВВС по вузам обратился с письмом к заместителям председателей Советов Министров трех республик и председателям исполкомов горсоветов, где должны были открыться спецшколы.

Заместитель начальника вуза ВВС по политчасти генерал-майор авиации Селезнев имеет свое мнение на этот счет:

— Школы ВВС в начале 50-х годов, увы, не прижились. Их вполне заменили аэроклубы ДОСААФ, — сказал Юрий Павлович. — Я сам закончил Могилевский аэроклуб и уверен, что начальную летную подготовку получил вполне достаточную. В нынешней ситуации по спецшколам далеко не все продумано. Представляете, 300 мальчишек поместить в одну казарму?.. Это же для воспитателей сразу тысяча проблем! По-моему, следует тщательнее изучить этот феномен, возможно, сделать один выпуск, и только после этого отработать материалы для Постановления Совета Министров СССР. Ну, а насчет затратных средств позволю себе привести удручающие для всех нас выводы социологов и экономистов: «Если общество тратит менее 50 процентов бюджета на образование, оно нежизнеспособно». У нас же на эти цели отводится всего лишь 7—8 процентов. Не здесь ли начало многих наших бед?..

Однако пора дать слово и оппонентам военного ведомства. Не напрасно ведь еще древние говорили: «Пусть будет выслушана и вторая сторона». В суждениях работника Госкомитета по народному образованию тов. Евдокимова чувствуется попытка как-то облегчить положение родного ведомства, попавшего волею судеб в тяжкое положение чуть ли не основного ответчика, но они не лишены оснований.

— Идея учреждения спецшкол ВВС, — говорит Владимир Устинович, — выдвинута военными, а основная миссия по ее реализации почему-то была возложена на Госкомитет по народному образованию, организацию весьма мирную и гуманную. Этим и совершена, выражаясь военным языком, тактическая ошибка. Финансы Госкомитета до предела напряжены. У нас масса недостроенных школ, многие учебные учреждения требуют капитального ремонта. Непредвиденные дополнительные расходы по оказанию помощи оборонному и военному ведомствам окончательно подорвут наши скудные финансы. Ведь только на одну школу-интернат необходимо затратить 8—10 млн. рублей. Кстати, это и вопрос для некоторых руководящих товарищей: разве нельзя было раньше предвидеть явную финансовую несостоятельность Госкома?

А между тем, Министерство обороны вполне могло бы взять на себя главные расходы; идет сокращение Вооруженных Сил, в том числе и ВВС. Реорганизуется система военных училищ. В этой обстановке Министерство обороны имеет все возможности на базе сокращенных или реорганизованных военных училищ создать несколько школ-интернатов ВВС. Кроме того, в его ведении находятся 8 суворовских училищ. Думается, половину из них можно было бы перепрофилировать в авиационные. И огромных финансовых затрат можно было бы избежать. Нет же, весь упор в выполнении этой «боевой» задачи был почему-то сделан на сугубо штатский Госкомитет. Офицеры из вуз ВВС нам так прямо и говорят: «Все необходимые методические разработки мы сделали, а дальше — уж ваша забота...»

Таково мнение Госкомитета, увы, не порадающее читателей.

Гораздо больше оптимизма проявил в беседе с работниками журнала заместитель начальника Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР полковник Коровин:

— Мы заранее спланировали все необходимые работы, — сказал Анатолий Евгеньевич, — по дополнительному обслуживанию аэродромов, усилению организационно-штатной структуры аэроклубов, комплектованию служб летным, техническим и преподавательским составом для подготовки курсантов. Вообще оборонное Общество больше других организаций заботилось о подготовке юношей к службе в Вооруженных Силах, в частности, в ВВС. С 1983 года мы начали эксперимент, принимая юношей в авиаспортклубы после 9-го класса. Результаты получились

неплохие. Мы готовы и впредь продолжать готовить контингент для вуз ВВС. Но вот в мае 1988 года вышло известное Постановление Совмина об учреждении спецшкол-интернатов. Мы сразу же активно включились в работу. ЦК ДОСААФ обратился в Минфин с просьбой обеспечить финансирование летного обучения спецконтингента в аэроклубах ДОСААФ. И пошло все по кругу: Минфин отвечает, что финансирует подобного рода мероприятия исключительно Министерство обороны, это де сугубо его прерогатива. А там некоторые работники начали нервничать: выполняйте, мол, распоряжение правительства и точка!

А между тем, в приказе министра обороны СССР от 12 июля 1988 года были и такие, ласкающие слух всякого истинного патриота строчки: «Заместителям министра обороны СССР, командующим родами войск, военным комиссарам... обеспечить выполнение мероприятий, предусмотренных Постановлением Совета Министров СССР от 25 мая 1988 года № 679». И дальше: «Оказывать всемерную помощь в осуществлении... Главкомам ВВС и Войск ПВО принять участие в разработке... Согласовать документы с Министерством финансов СССР до 1 сентября 1989 года...»

Полковник Коровин, в качестве весомого аргумента, выкладывает на стол буквально груды учебников и пособий. Да, действительно, воочию убеждаешься, к открытию спецшкол-интернатов в Управлении авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ готовились серьезно. С интересом листаю учебники, богато иллюстрированные, изданные на отличной бумаге: «А. Коровин, Ю. Новиков. Практическая аэродинамика», «А. Коровин. Як-52. Пособие летчику». Всего выпущено 18 новых изданий!.. Сам Анатолий Евгеньевич горячо поддерживает идею создания спецшкол:

— Сомневаться здесь не приходится. Государство будет иметь значительный экономический эффект: ранняя профориентация молодежи, естественный своевременный отсев слабых курсантов, серьезная физическая закалка и нравственное воспитание, гарантия поступления в вуз ВВС без экзаменов...

Нет, непонятным и странным выглядит «акт о капитуляции». Иначе этот документ и не назовешь. Давай-те познакомимся и с ним.

«Докладная записка об исполнении поручения Совета Министров СССР. 5 апреля 1990 г. Министерство обороны СССР, Госкомитет по народному образованию, ЦК ДОСААФ СССР с участием Госплана СССР дополнительно рассмотрели вопрос о выполнении Постановления Совета Министров СССР от 25 мая 1988 г. № 679.

Считаем, что в современных условиях создание таких школ-интернатов было бы наиболее эффективным шагом по реорганизации постановления Секретариата ЦК КПСС от 23 марта 1990 г. «О ходе выполнения Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР 1986 г. № 699 «О подготовке молодежи до-

призывного и призывного возрастов...»

Стоп! Вот он, финал бесконечной бюрократической бумажной лавины. А велик ли итог? Есть в этой докладной и об этом: «Повторно изучив положение дел на местах, считаем необходимым открыть в 1990 году специальную школу-интернат с первоначальной летной подготовкой в г. Ейске...»

Открыть же остальные 7 школ, о которых все эти годы велись обильные словопроения на самых разных уровнях, пока необходимым не считают, и предполагается вернуться к этой идее (если в этом есть хоть какой-то смысл!) в конце 13-й пятилетки...

Далее со всей серьезностью в этом документе говорится, что при создании спецшкол-интернатов необходимо предусмотреть целевое выделение ассигнований и фондов для строительства жилых и учебных комплексов и аэродромных сооружений.

Теперь поневоле приходится отступать, и наши корреспонденты пошли по инстанциям, чтобы хоть как-нибудь сориентироваться в обстановке и хоть что-нибудь объяснить «не в меру» активным читателям. И не всем из руководства это, конечно, нравится. Как тут не вспомнить сердитую реплику очень уважаемого генерала? Узнав о непомерном рвении, с каким один из журналистов копается в проблемах несостоявшихся спецшкол, он в сердцах заметил:

— Вам надлежит объяснить руководству, почему это вы так пристрастно интересуетесь не тем, чем следует?

Что касается объяснения, то им, очевидно, можно считать эту публикацию. Но куда важнее другое: нельзя, как представляют себе некоторые, в новых условиях взять, да и скомандовать: «Смирно! В спецшколы шагом арш!» Не те времена. Да и проблемы оказались куда более сложными, чем предполагалось два года назад.

Учитывая все эти обстоятельства, когда, с одной стороны, казалось бы, и выхода нет, а с другой, — идет «экономия» на «процентах образования», редколлегия журнала обращается в Совет Министров СССР, к Председателю Совмина СССР Николаю Ивановичу Рыжкову с убедительной просьбой принять личное участие в вопросе скорейшего открытия спецшкол-интернатов с первоначальной летной подготовкой, поддержать лучшие традиции авиации Отечества — помочь нашей молодежи обрести крылья.

КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР. К сожалению, у журнала трехмесячная технология выпуска. Поэтому по заданию редколлегии главный редактор Сергей Левицкий выступил по проблеме в газете «Красная звезда» (14 июня). Вскоре после этого поступило сообщение: спецшколы откроются в Ейске и Барнауле. Правда, информация о приеме документов до 30 июня обнародована лишь 24-го. Но лиха беда начало. Проблемы же, поднятые в статье, остаются.

ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ

В этом году исполнилось 60 лет парашютному спорту СССР. Наш корреспондент беседует на эту тему с заместителем председателя Федерации парашютного спорта СССР, вице-президентом Международной парашютной комиссии ФАИ Григорием Серебренниковым.

— «КР» № 1-90 писал об упадке парашютного спорта в СССР. Нет современной техники, узки возможности спортивных организаций. А вот в недоброй памяти тридцатых годах было иначе...

— Да, даже в 1935 году большая группа парашютистов за рекордные достижения в парашютном спорте награждена орденами СССР. Как не позавидовать такой цифре: в 1936 году в стране насчитывалось уже 150 аэроклубов, 600 парашютных вышек! Разве не их выпускники в 41 году стали на защиту Родины?.. И особо стыдно и обидно за наш нынешний советский парашют.

— Но, может быть, все эти цифры, как многое другое тогда, было выдуманно для верноподданнического рапорта?

— Документы и факты говорят: нет. Хотя и без того не обошлось. Так, в 1935 году были проведены массовые десанты в армии. На киевских маневрах с полной боевой выкладкой одновременно совершили прыжок 1200 человек, в течение 40 минут был высажен посадочным методом десант — 2500 человек. Зная уровень развития авиации в то время в стране, в возможности такого десанта, конечно, засомневаешься. Мы часто считали и пересчитывали, сколько же потребовалось самолетов и сколько человек размещалось в одном самолете. Увы, не «бьет» цифра.

Эти сомнения еще более утвердились, когда я прочитал речь наркома обороны К. Ворошилова 17 ноября 1935 года на первом совещании рабочих и работниц-стахановцев.

«В этом году на маневрах мы были свидетелями, — присутствующие здесь товарищи Косиор, Постышев, Любченко и другие были вместе со мною, — как одновременно были сброшены 1200 человек парашютистов во главе со своим командиром Т. Индзером, в течение 40 минут, был, кроме того, высажен 2,5-тысячный десант на самолетах» ...Но на этих маневрах присутствовали представители французской, чехословацкой и итальянской армий. Так вот, буржуазные газеты «насчитали» в киевском десанте не более 500 человек, а ряд газет определяет цифру десанта в 150.

Далее же Ворошилов говорил и такое: «В это же время в одном из соседних округов были сброшены с самолета не 1200 парашютистов, а 1800, и высажено не 2500, а 5700 человек!!!» А вот Косиора, Постышева и Любченко, которые были свидетелями этого десанта, некоторое время спустя расстреляли...

— Вы говорили, что в 1936 году было 150 аэроклубов. А много это или мало — с чем сравнить?

— В наследство от царской России советские авиаторы получили лишь несколько залатанных привязных аэростатов, пару десятков старых французских и английских парашютов типа «Жюкмес» и «Кальтроп» и несколько штук отечественных парашютов Г. Котельникова. Но уже в 1921 году в Ленинградской Воздухоплавательной школе по инициативе слушателя Бирнбаума энтузиасты приступили к выполнению тренировочных прыжков с парашютом. Это могло дать хороший толчок парашютизму, но произошел несчастный случай. После того, как тренировочные прыжки выполнили 11 человек, двенадцатый — слушатель Молчанов — погиб. Причина — разрыв значительного количества строп при раскрытии парашюта (прыжок выполнялся с высоты 800 метров). Это было первое парашютное происшествие у нас в стране. И хотя установили, что разрыв строп произошел из-за потери прочности давно выслуживших срок па-

рашютов, командование РККА... запретило производство тренировочных прыжков.

Возвращению парашютизма тоже помог случай. В июле 1927 года летчик-испытатель Михаил Громов, а вслед за ним и летчики Писаренко и Бухгольц спасли свои жизни, покинув в аварийной обстановке самолеты с парашютом. Это резко изменило отношение к парашюту.

С 1929 года промышленность снабдила летные части спасательными парашютами. Первыми летчиками, добровольно выполнившими прыжки, стали Гринца, Шмиденкамф, Ситников, Гроховский.

— Но почему именно в 1990 году мы отмечаем юбилей парашютизма? Ведь вон еще когда наши энтузиасты прыгали с парашютом.

— История такова. 26 июля 1930 года в Воронеже под руководством пионера советского парашютизма военного летчика Л. Минова были проведены первые сборы. На них состоялись теоретические занятия и выполнение тренировочных прыжков. Этот день и принято считать днем рождения парашютного спорта в СССР. Статьи и доклады о результатах сборов вместе с агитационно-учебным фильмом «Парашют», снятым там, были хорошо известны не только летному составу, но и населению. Если за 1930 год в стране 10 человек выполнили 100 прыжков, то в 1931 году — около 600. 6 мая состоялся первый прыжок на воду, а в августе «подключились» к спорту мужественные женщины: Гроховская, Кулешова, Федорова и Чиркова.

В 1932 году было выполнено более 2000 прыжков с парашютом. Однако твердая база под развитие вида спорта была подведена лишь в 1933 году. Тогда президиум Центрального Совета Осоавиахима СССР принял решение об открытии Высшей парашютной школы Осоавиахима. Ее руководителем стал Я. Мошковский.

Продолжение следует

На снимке: Григорий СЕРЕБРЕННИКОВ (в центре).

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА



Юрий ГУГЛЯ, инженер-конструктор

ТРУДНАЯ СУДЬБА И-185

В конце 1939 г., возвратясь из командировки в Германию, Н. Н. Поликарпов внес предложение о постройке нового истребителя И-185 с мощным двигателем воздушного охлаждения М-90. Было ясно, что в будущей войне понадобится высокоскоростной истребитель с пушечным вооружением.

Резко возросшая мощность мотора позволила бы значительно снизить нагрузку на 1 л. с. (отношение веса самолета к мощности мотора), параметр, в основном определяющий скороподъемность, и повысить удельную нагрузку на крыло для увеличения скорости. Высокие взлетно-посадочные свойства и горизонтальная маневренность должны были обеспечиваться хорошей механизацией крыла. Исходя из этих требований и был в начале 1940 г. (всего за полтора месяца!) спроектирован И-185. Конструкция обладала высокой производственной и эксплуатационной технологичностью, приспособлена для поточно-массового производства. Было сразу заложено 4 летных экземпляра под установку разных двигателей.

Первый вариант И-185 был построен с 18-цилиндровым мотором М-90, созданным в ОКБ, которым руководили (последовательно) А. Назаров, С. Туманский, Е. Урмин. Взлетная мощность М-90 — 1750 л. с. (доведенная в 1942 г. до 2080 л. с.). Под этот двигатель был спроектирован капот с центральным входом и вентилятором.

В апреле 1940 г. было получено два мотора М-90, и в мае И-185 был готов к летным испытаниям.

В это же время прошел стендовые испытания 14-цилиндровый М-82 конструкции Швецова (взлетная мощность — 1700 л. с., диаметр — 1260 мм). И в декабре 1940 г. начались работы над третьим вариантом И-185 с М-82.

В мае начались испытания И-185 с М-82. Параллельно, с марта 1941 г., велись работы над четвертым экземпляром И-185 с 18-цилиндровым мотором М-71 конструкции Швецова (взлетная мощность — 2000 л. с.). Этот же двигатель был установлен и на втором экземпляре вместо М-81.

Первые же полеты И-185 показали перспективность использования для истребителя новых двигателей воздушного охлаждения, и летом 1941 г., по указанию НКАП, чертежи ВМГ И-185М-82 и стрелковой установки синхронных пушек ШВАК были переданы в ОКБ Лавочкина, Микояна, Яковлева. В результате уже в начале 1942 г. появились МиГ-9 М-82 (вариант МиГ-3), Як-7М-82 и Ла-5. Последний в апреле 1942 г. прошел госиспытания, и с июля начался его серийный выпуск.

После эвакуации, в Новосибирске, в феврале-марте 1942 г., были проведены совместные заводские и государственные испытания И-185М-71 и И-185М-82А. В заключении НИИ ВВС говорилось: «Самолет И-185М-71, вооруженный тремя синхронными пушками ШВАК-20... может быть рекомендован на вооружение ВВС... И-185М-82А... уступает только самолету И-185М-71, превосходя все серийные самолеты как отечественные, так и иностранные... По технике пилотирования аналогичен самолету И-185М-71, т. е. прост и доступен для летчиков ниже средней квалификации».

Оба опытных экземпляра в ноябре 1942 г. были переданы на войсковые испытания в 728 ИАП.

Фронтовые летчики высоко оценили новые истребители. Командир полка капитан Василяка в отзыве писал: «В полку на самолетах И-185 летает 5 человек... Лично я, летая на самолетах И-16, Як-1, Як-7Б, ЛаГГ-3, Ла-5, «Харрикейн» и на И-185 с моторами М-71 и М-82, пришел к следующему выводу:

1. Переход с других самолетов истребительного типа на И-185 прост и не вызывает никаких трудностей для летчиков.
2. Самолет в полете управляем легко, очень устойчив...
3. Выполнение взлета и посадки исключительно простое.
4. Достоинством самолета является исключительно высокая маневренность на вертикалях...

5. В горизонтальной скорости И-185 имеет большое преимущество по сравнению с самолетами отечественного производства, а также самолетами противника. Скорость по горизонту от эволютивной до максимальной развивается очень быстро, по сравнению с ЛаГГ-3, Ла-5 и «яком»... Фигуры высшего пилотажа выполняет легко, быстро и энергично... Считаю, что самолет И-185 с мотором М-71 или М-82... отвечает всем требованиям для ведения боевой работы... И-185 является лучшим современным самолетом истребительного типа по своей простоте в управлении, по скорости, маневру (особенно на вертикалях), по вооружению и живучести.

Летчики-фронтовики этого самолета ждут с нетерпением на фронт».

Еще до войсковых испытаний, в апреле 1942 г., на основе рекомендаций о серийной постройке И-185 с М-71 был выпущен его эталонный экземпляр, прошедший в июне-октябре заводские испытания (летчик П. Логинов).

В ноябре 1942 г. начались госиспытания в НИИ ВВС. Летчик П. Стефановский получил еще более высокие данные (скорость возросла с 667 до 680 км/ч), хотя вес самолета был на 85 кг тяжелее, чем на заводских испытаниях, и отмечалась плохая работа мотора на расчетной высоте. Дважды Стефановский совершал вынужденные посадки из-за остановки двигателя.

Летные данные эталонного И-185 были выдающиеся. Так, за один боевой разворот на номинальном режиме он набирал 1500 м высоты, в полтора-два раза больше, чем все известные истребители!

Стефановский и участвовавший в облете П. Федрови отмечали: «По технике пилотирования самолет приятен и доступен летчику средней квалификации... При задираании самолета на планировании без щитков на скорости 190 км/ч самолет сначала начинает покачиваться с крыла на крыло и при дальнейшем подтягивании ручки на себя плавно опускает нос».

Сравнивая И-185 с другими истребителями, Федрови писал: «...И-185М-71 по летно-маневренным свойствам и полученным скоростям занимает первое место.

Техника пилотирования в сравнении с самолетами ЛаГГ-3, МиГ-М-82 на самолете И-185М-71 проще и освоение его в строевых частях будет легче.

Боевые качества самолета И-185М-71, имеющего 3 синхронных пушки с 500 снарядами, выше упомянутых самолетов, а утомляемость летчика в полете меньше».

В заключении, подписанном 29 января 1943 г. начальником НИИ ВВС генерал-майором ИТС П. Лосюковым, говорилось:

«1. Самолет И-185... является лучшим современным истребителем. По максимальной скорости, скороподъемности и вертикальному маневру И-185 с М-71 превосходит отечественные и последние серийные истребители противника (Ме-109Г-2 и ФВ-190).

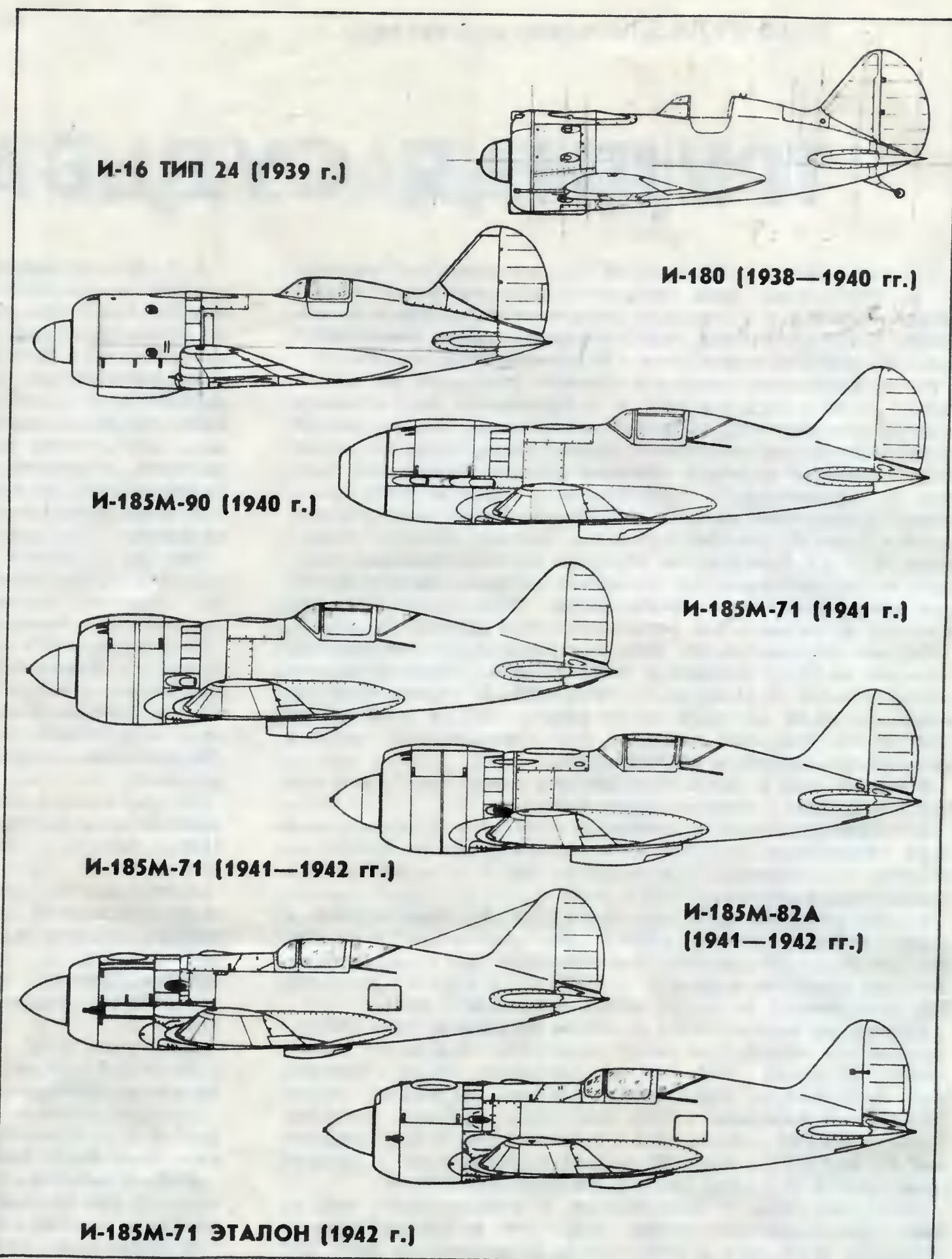
2. Рекомендовать принять на вооружение самолет И-185 с мотором М-71 и ходатайствовать о запуске его в крупносерийное производство...»

Началась подготовка серийного производства на заводе № 81 в Москве, не занятом серией. Были выпущены серийные чертежи, в которых было проведено снижение веса самолета до 3420—3450 кг и устранены выявленные дефекты (в основном мелкие и не принципиальные).

(Окончание следует)

И-185: 1. Кольцевая вращающаяся часть капота, образующая вместе с коком входной канал (иногда называют туннельным коком или коком с центральным входом); 2. Лопатка вентилятора; 3. Винт типа ЗСМВ (АВ5-119 — на И-185; АВ5-118А — на И-187); 4. Входные жалюзи; 5. Воздухозаборники к карбюратору; 6. Пушка ШВАК; 7. Внутренний капот; 8. Выхлопные патрубки; 9. «Юбка» капота; 10. Наружная часть внутренней антенны; 11. Предкрылок; 12. Трубка Пито; 13. Огни АНО; 14. Крышки бензобаков; 15. Щитки-закрылки; 16. Цилиндры-подъемники шасси и костыля; 17. Амортизатор костыля; 18. Тормозной шланг; 19. Замок выпущенного положения шасси; 20. Механизм закрытия щитка шасси; 21. Заливная горловина; 22. Туннель маслорадиаторов; 23. Электрофиксация стрелкового вооружения; 24. Кран уборки шасси; 25. Переключатель магнето; 26. Компас «КИ»; 27. Часы А. В. Р.; 28. Второй указатель термопары (установлен на время испытаний на месте бензиномера БЭ-40); 29. Указатель скорости УС-800; 30. Указатель поворота УП; 31. Вариометр; 32. Мановакууметр; 33. 3-стрелочный индикатор; 34. Указатель высоты; 35. Индикатор радиополукомпаса РПК-10 «Чаенок»; 36. Газоанализатор ГАЛ-50 (установлен на время испытаний на месте авиагоризонта); 37. Тахометр ТЭ-21; 38. Индикатор термопары; 39. Кислородный прибор КПА-3 бис; 40. Приемник радиации РСИ-4; 41. Сектор нормального газа; 42. Сектор высотной коррекции; 43. Сектор скоростной коррекции; 44. Рычаг стопорения костыля; 45. Кран шага винта; 46. Кран уборки закрылков; 47. Барабан управления триммерами элеронов и руля высоты; 48. Ручка бомбосбрасывателя; 49. Электрощиток с предохранителями; 50. Ручка управления заслонкой маслорадиатора; 51. Штурвал управления «юбкой»; 52. Рычаг аварийного выпуска шасси; 53. Кислородный баллон; 54. Стрелки механической сигнализации положения шасси; 55. Прицел ПВП-1а.

И-185 М-71 (эталон) и И-187 М-71: 1. Винт АВ5-119 (на И-185) и АВ5-118А (на И-187) типа ЗСМВ-14; 2. Пушки ШВАК; 3. Воздухозаборники; 4. Выхлопные патрубки; 5. «Юбка» капота; 6. Наружная часть внутренней антенны; 7. Предкрылки; 8. Трубка Пито; 9. Огни АНО; 10. Крышки бензобаков; 11. Щитки-закрылки; 12. Туннель маслорадиаторов ВСМ-9; 13. Звенья отводные рукава; 14. Противофлаттерный балансир; 15. Боковая крышка, переходящая в зализ крыла; 16. Боковые крышки, образующие внутренний капот; 17. Верхняя крышка, переходящая во внутренний капот; 18. Крышка для доступа к оборудованию; 19. Нижний люк для доступа к агрегатам двигателя; 20. Заливная горловина; 21. Створки маслорадиаторов; 22. Профилированные жалюзи; 23. Створки капота; 24. Внутренний капот; 25. Люки для установки и зарядки пушек; 26. Люк для зарядки пушек; 27. Патронные коробки на 200 шт.; 28. Гильзоотвод; 29. Рукава



питания крыльевых пушек; 30. Прицел ПВП-1а; 31. Кислородный прибор КПА-3 бис; 32. Приемник радиации РСИ-4; 33. Стрелки механической сигнализации положения шасси; 34. Компас «КИ»; 35. Указатель скорости УС-800; 36. Указатель высоты; 37. Указатель поворота УП; 38. Вариометр; 39. Индикатор РПК «Чаенок»; 40. Часы А. В. Р.; 41. 2-й индикатор термопары (установлен на время испытаний на месте бензиномера БЭ-40); 42. Моновакууметр;

43. 3-стрелочный индикатор; 44. Газоанализатор ГЭА-50 (установлен на время испытаний вместо авиагоризонта); 45. Тахометр ТЭ-21; 46. Индикатор термопары; 47. Переключатель магнето; 48. Заливной шприц; 49. Аппаратура включения работы фотооборудования АФА-П; 50. Аппаратура электрической фиксации стрелкового вооружения; 51. Кран уборки и выпуска шасси; 52. Световая сигнализация положения шасси и костыля.

Конструктивные схемы
капотов с двигателями
М-90 и М-82А

И-185М-82А

П Д Е Ж И К Л М Н П Р С Т
САХ = 1715

М1:50

Ось двигателя
Ось самолета

Ось главного
лонжерона крыла

Ось рамы №1 ф-жа

Ось 2-й
л-на

Ось нервюры №1
консоли

Ось с-та

Ось канала
стволы

Ось
стойки

Ось 2-й л-на

П.С.С.

700×220
М1:36

Ш-Ш
М1:36

30° вверх
25° вниз

Ось вращ.
элерона

Ц-Ц
М1:36

300×125

Ось стойки

Ось вращения
стойки

Щ-Щ
М1:36

25°
25°

2700

М1:72

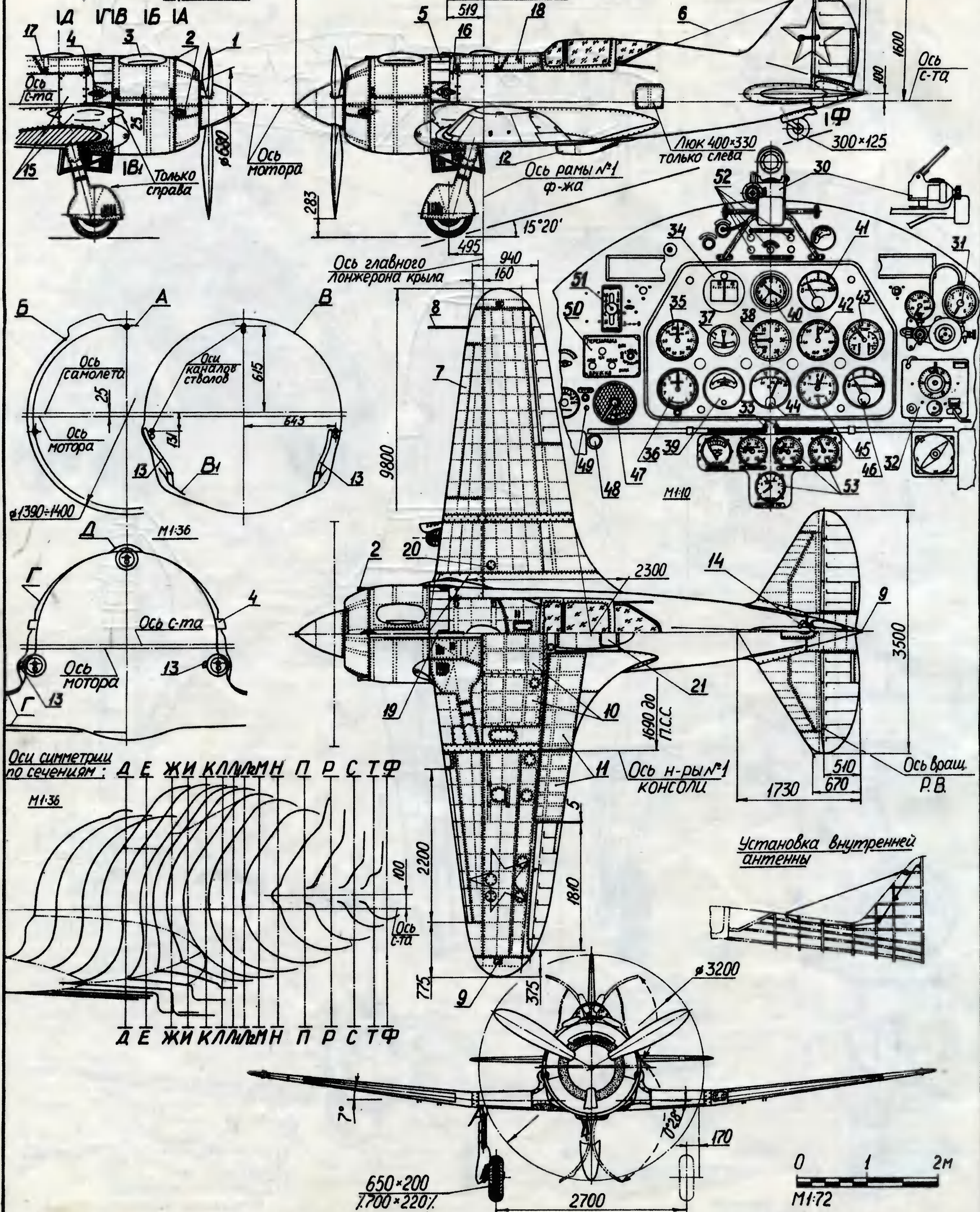
Ч-Ч
М1:36

1м 2м

Чертежи выполнил инженер-конструктор Ю.Г. Углы

3.06.88

И-185-М-71 эталон для
серии, 1942г.



И-187М-71

/проект, 1943г./

8050

А В Г Д Е Ж И К Л Л₂ М Н П Р С Т Ф

519 САХ=1715

Ось вращения РН

Схема капота И-187М-71

М1:50

Ось мотора

Ось рамы №1
ф-жа /Ось главного
л-на крыла/

15°35'

И-188М-90 /проект, 1943г./

Б1

300×125

Ось с-та

1

3

8

160

940

7

26

22

9800

2

20

2300

19

25

21

11

Ось н-ры №1
консоли

1690 до
П.С.С.

5

2185

375

2195

775

9

3400

2700

650×200

7°

Ось симметрии
по сечениям:
М1:36

Ось мотора

4

Ось вращения Р.В.

1730

470

670

3500

9

Ось главного
л-на

0°30'

Горизонталь

28

3-3 М1:36

Ось 2^я
л-на

50

Нерв №10

120

13

Ось нерв №1 консоли

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Ось вращения Р.В.

120

13

Большую долю в нашей почте составляют письма авиамоделлистов. Здесь и отклики, и замечания, и размышления о судьбе авиамодельного спорта — порой грустные, порой оптимистичные...

ДЕРЖИТСЯ НА ФАНАТИКАХ

Мне понравилась статья «А воз и ныне там», опубликованная в № 10 за прошлый год. Со всем этим мне самому приходится сталкиваться на каждом шагу. Популярность авиамодельного спорта упала почти до нуля, и держится он исключительно на фанатиках. И, как это ни печально, но, с моей точки зрения, это так. Доколе, позвольте спросить?

Александр МЕЛЬНИКОВ, шофер,
авиамоделлист-любитель
п. Бетлица, Куйбышевский район,
Калужская область.

У НАС НИЧЕГО НЕТ!

Здравствуйте, дорогая редакция!

Я пишу вам в надежде, не сможете ли вы помочь нам. В кружке занимаюсь второй год и не писал вам, что у нас ничего нет: ни фанеры, ни пленки (толстой и тонкой), ни даже сосны, липы, осины, ну, а о бальзе и говорить нечего. Не сможете ли вы помочь нам? Я вас очень прошу.

Если бы у нас все было, то больше бы ребят ходило в авиамодельный кружок, и Михаил Борисович, наш руководитель, давно бы стал мастером спорта.

Дмитрий ЗВЕРЕВ.
г. Шацк Рязанской области.

КАК ДОГОВОРИТЬСЯ?

Наверное, Томская область в России — забытый богом уголок (хотя по площади в ней могли бы разместиться Франция, Бельгия и еще не одна европейская страна), и авиамодельные двигатели наши спортсмены получают так: 4—6 штук на кружок в год централизованно через склад обкома ДОСААФ, так как в свободной продаже их нет. А заявки мы ежегодно добросовестно подаем вовремя, и только на КМД — 20—30 штук. Но — увы!

Еще не так давно был хороший двигатель кубатурой 2,5 см³ — это КМД-2,5, да и тот куда-то сплыл. О какой же массовости может идти речь?

Вы знаете, на каком месте по популярности стоит авиамоделлизм в тех же США и на каком у нас? Так не пора ли ответственным людям из ЦК ДОСААФ СССР задуматься об этом, и нам, поклонникам авиамодельного спорта, через журнал поговорить с ними, как же жить дальше?

Алексей ТЮРИН, руководитель
авиамодельного кружка.
с. Мельниково Томской области

И ВНОВЬ СЕРДИТЫЙ МОНОЛОГ...

Здравствуйте, уважаемая редакция. Пишу, прочитав статью «Монолог рассеруженного моделлиста». Я тоже моделлист, но мое увлечение — это пластиковые модели-копии. Многие это увлечение считают несерьезным, и что будто пластиковый моделлизм нельзя считать спортом. Я и все мои коллеги так не считаем. Если шахматы — это спорт, тогда пластиковый моделлизм по отношению к шахматам — тяжелая атлетика: сколько надо затратить сил, средств и энергии только на то, чтобы найти нужную модель, хорошие чертежи, фотографии и схемы окраски, и уже затем по чертежам и фотографиям довести модель до копии.

Этого не выдерживают многие. Скажу прямо: на это способны только фанатики.

Начну с того, что дает пластиковый моделлизм тем, кто им занимается, и что он может дать стране. Мне пластиковый моделлизм дал очень много. До того, как я заинтересовался моделями, я немного, скажу честно, выпивал. Но вот как-то увидел в магазине модель самолета и решил купить сыну — Максиму было тогда 5 лет. Потом покупал все модели, какие встречал в магазинах, склеивали их с сыном, и Максим с ними играл. Как-то купил «Мираж» в упаковке NOVO, и нам с Максимом захотелось покрасить «Мираж» так, как на коробке. Намучился, но покрасил, модель получилась чудо. Максим предложил покрасить остальные модели из тех, что были. А как красить, какие это самолеты? Хорошо, что я купил книгу для Максима на вырост «Боевые самолеты», по ней и красили. Вот с этого «Миража» я и стал увлекаться моделями-копиями. Теперь не пью: жалко из-за водки тратить время, лучше я это время использую на модели. Сейчас выписываю журналы по авиации, но их надо не просто смотреть, интересно и читать, приходится овладевать языками — чешским, польским, немецким. Веду обмен с коллегами из Польши, Германии и Италии, пришлось заняться и итальянским языком. Читаю разную литературу, расширил свои познания о второй мировой войне. Научился работать с разными инструментами, и уж по составлению красок — жена просит советов — она у меня строитель, штукатур-маляр.

Волей-неволей пришлось приобщиться к туризму. Ведь чтобы приобрести нужную модель, приходится ездить по городам, где у нас есть фабрики, выпускающие модели: в Минск, Москву, Донецк, даже в Ташкент, вот только в Одессе еще не был, но доберусь и туда. А ведь сколько дает человеку маленькая модель! Воспитание патриотизма, организация досуга, самостоятельность творчества, знания, навыки, мастерство рукам и многое, многое другое. И даже помогает найти друзей, как в СССР, так и за рубежом.

А цена этой модели от 45 коп. до 3,5 руб. — по госцене, на черном рынке — от 3 руб. до 70—80 руб.

Теперь о том, что может иметь государство и что теряет от невнимания к моделлистам вообще и к пластиковому моделлизму в частности. Часть молодежи могла бы найти себе занятие по душе и

не слонялась бы по улицам и подъездам. Я считаю, что если из ста подростков хоть один будет заниматься моделлизмом, это уже большая победа, его не потянет к алкоголю и наркотикам, и я уверен, что в будущем этот человек ничего не украдет, и никого не ограбит от нечего делать.

Государство могло бы получать от продажи моделей большую прибыль и в рублях, и в валюте. Например, будь на международных авиасалонах наряду с нашей авиационной техникой и модели этих машин, они бы пошли нарасхват, тем более что МиГ-29 сейчас хоть и выпускают на Западе 5 фирм, ни одна модель не «укладывается» в чертежи.

Выпуская модели на мировом уровне и продавая их за рубеж, можно поднять престиж государства. За границей люди смогут судить об уровне развития нашей авиатехники, и, поверьте, это повысит наш престиж. А пока на Западе фирма REDSTAR выпускает модели МиГ-3, Як-3 и другие и с гордостью пишут: «Эти модели все изготовлены в Англии!» Да и вообще, многие фирмы выпускают модели советских самолетов, а мы теряем на этом валюту...

По вопросам о моделлизме надо выходить на высокий государственный уровень и решать эти вопросы. Создавать единую базу, сосредоточить в одних руках выпуск всей модельной продукции и литературы, выпускать специальный журнал или приложение к «КР» для любителей пластикового моделлизма.

Что-то надо решать и с клубами, одним моделлистам всех этих задач не осилить. Немногие в Союзе имеют свой клуб, в лучшем случае это маленькая комнатуха, и в ней заниматься с моделями и вести патриотическую работу невозможно, в основном все сводится к купле-продаже или обмену. Но у многих и комнатенки нет. Моделлизмом, даже пластиковым, сейчас могут заниматься в основном взрослые люди, кто имеет заработок, да и то многое зависит от уровня зарплаты. У нас в клубе тоже есть ребята, кто не спешит обзаводиться семьей, ведь тогда — прощай модели, неизвестно, как будущая супруга будет смотреть на твое хобби и сколько позволит выделить средств на модели. Ну разве это нормально? Человек не хочет заводить семью из-за того, что у него не будет средств на модели. В магазинах моделей практически нет, а на черном рынке цены доходят до 80 рублей на NOVO, а на западные же — до 300. Школьники и студенты практически лишены возможности заниматься моделлизмом, а кто занимается, волей-неволей приобретает навыки и манеры спекулянтов.

Анатолий ПЛАТОНОВ
г. Смоленск

От редакции.

Разделяя тревогу наших читателей, надеемся, что наши многоуважаемые министерства и ведомства обратят наконец-то внимание на нужды массового моделлизма и от бесконечных постановлений по его развитию (их было немало) перейдут к конкретным делам.

МНОГОЦЕЛЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ КА-27/КА-32

В 1961 году в конструкторском бюро, возглавляемом Николаем Ильичем Камовым, был создан первый отечественный специализированный противолодочный вертолет соосной схемы Ка-25, который до настоящего времени находится в эксплуатации. Однако технический прогресс в области авиадвигателестроения, радиоэлектронного оборудования, конструкционных материалов, аэродинамики позволил перейти к машинам нового поколения. Сейчас на смену Ка-25 пришел новый тяжелый многоцелевой вертолет Ка-27, являющийся базовой моделью для создания целого семейства специальных корабельных вертолетов.

Ка-27 оснащен двумя турбовальными двигателями ТВЗ-117 мощностью по 2225 л. с. и отличается высокими летно-техническими характеристиками. Наличие соосных винтов позволяет ему летать с большими скоростями не только вперед, но и вбок, назад. Особенно ярко это было продемонстрировано во время показательных полетов Ка-27 на воздушном параде в Тушине в августе 1989 года. Интересно, что Ка-27 при большем полетном весе по сравнению с Ка-25 (примерно в два раза), имеет те же габариты. При этом внутренний объем его фюзеляжа стал гораздо больше.



Вертолет Ка-27 оборудован системой складывания лопастей на стоянке и аварийными надувными баллонетами, обеспечивающими безопасную посадку на воду в аварийной ситуации. Он оснащен мощным радиоэлектронным оборудованием, включающим РЛС, ЭВМ, новей-

шие комплексы пилотажно-навигационного и специального оборудования.

На базе вертолета Ка-27 создан поисково-спасательный вариант Ка-27ПС, предназначенный для радиотехнического поиска и эвакуации космонавтов, оказания помощи экипажам кораблей и ле-

МНОГОЦЕЛЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ УЭСТЛЕНД WG-13 «ЛИНКС»

В 1967 году Великобритания и Франция заключили соглашение о разработке для своих армий и военно-морских сил нового многоцелевого вертолета, предназначенного для перевозки грузов, высадки десанта, атаки наземных целей, ведения борьбы с подводными лодками противника и выполнения поисково-спасательных операций над морем. Ответственной за разработку нового вертолета, получившего обозначение WG-13 «Линкс» стала английская авиационная фирма Уэстленд. С французской стороны в программе участвовала авиационная фирма Аэроспасьяль.

Новый вертолет разрабатывался сразу в двух вариантах — сухопутном и морском, причем последний имел некоторые отличия в конструкции. Так, если на сухопутном варианте «Линкса» было установлено легкое лыжное шасси, то на морском вертолете, предназначенном для эксплуатации с палубы боевых кораблей, шасси было выполнено трехстоечным с колесами. Колеса главных стоек могли устанавливаться с поворотом на угол 27°, что предотвращает самопроизвольное скатывание вертолета при кренах корабля. Для удержания вертолета на палубе, а также для обеспечения надежной посадки на корабль во время шторма используется специальная система, притягивающая вертолет к швартовочному устройству. Она получила обозначение



«Гарпун». На вертолете предусмотрена установка дополнительного поплавкового шасси. Кроме того, палубный вариант вертолета «Линкс» имеет складывающуюся хвостовую балку. Лопасти несущего винта также складываются, причем это сделано не только на морском, но и на сухопутном варианте. Из-за несколько

иного радиоэлектронного оборудования на палубном вертолете изменена форма носовой части фюзеляжа.

Палубный противолодочный вертолет «Линкс» может нести две самонаводящиеся противолодочные торпеды, две глубинные бомбы, шесть гидроакустических буев и опускаемую гидроакустиче-

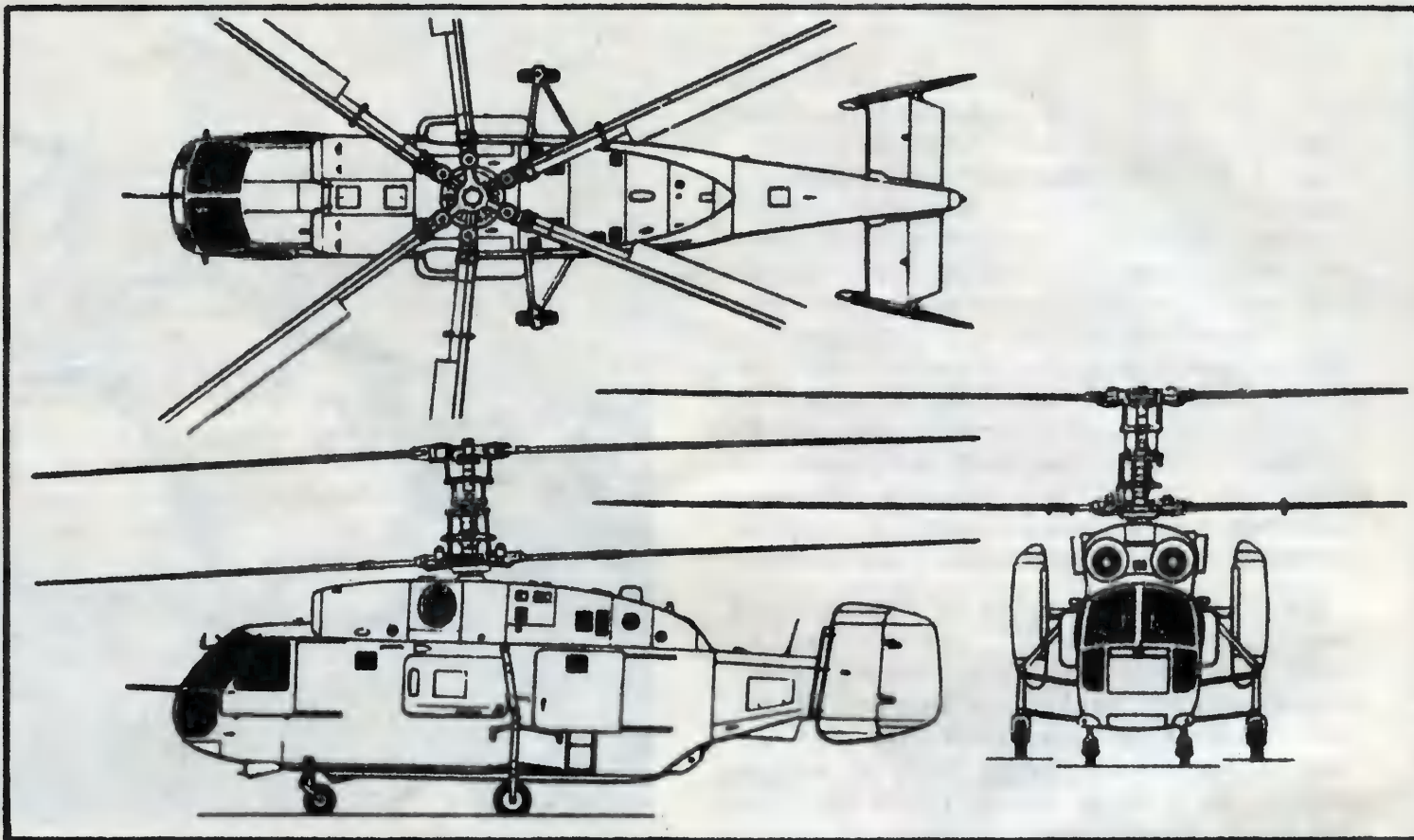
тательных аппаратов, потерпевших аварию. Для этого Ка-27ПС оснащен РЛС кругового обзора, радиотехническими и светотехническими средствами поиска, приспособленными для эвакуации (включая подъемное устройство) и средствами оказания первой медицинской помощи.

Развитием Ка-27 является бронированный транспортно-боевой вертолет Ка-29, предназначенный для перевозки десанта и огневой поддержки.

На базе Ка-27 создан и гражданский транспортный вертолет Ка-32, способный перевозить грузы как внутри фюзеляжа, так и на внешней подвеске. Корабельный вариант вертолета Ка-32 предназначен для ведения ледовой разведки, разгрузки судов, обслуживания морских буровых платформ и проведения спасательных операций. На вертолете Ка-32 установлен ряд мировых рекордов. В январе 1985 года Татьяна Зуева достигла высоты 8250 метров и 8215 м в горизонтальном полете.

В январе 1983 года Надежда Еремина набрала высоту 3000 метров за 2 минуты 11 секунд, а Татьяна Зуева — 6000 м за 4 мин 46,5 сек.

Вертолеты Ка-25, Ка-27, Ка-27ПС, Ка-29 и Ка-32 демонстрировались в августе 1989 года на Центральном аэродроме г. Москвы.



Летно-технические характеристики вертолета Ка-32

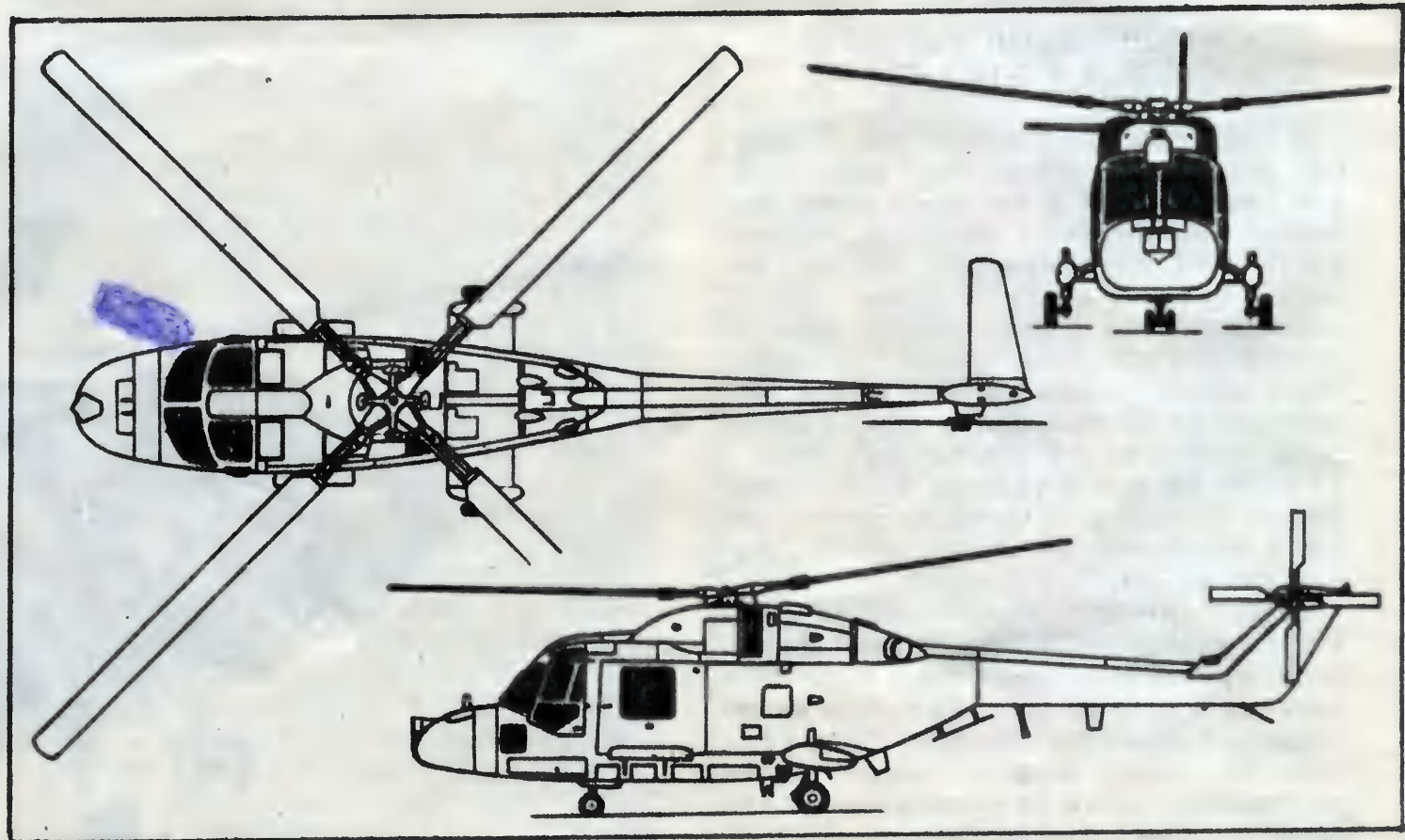
Длина вертолета	— 11,3 м.
Диаметр ротора	— 15,9 м
Нормальн. взлетный вес	— 11 000 кг
Максимальный взлетный вес	— 12 600 кг

Грузоподъемность	— до 5000 кг
Максимальная скорость	— 250 км/ч
Крейсерская скорость	— 230 км/ч
Потолок	— 5000 м
Дальность полета	— 800 км
Максимальная продолжительность полета	— 4,5 часа

скую станцию. В противокорабельном варианте он вооружен четырьмя управляемыми ракетами «Си Скьюа» класса «воздух—корабль». Армейский же вариант вертолета может быть вооружен одной пушкой калибра 20 мм или шестиствольным 7,62-мм пулеметом «Миниган» которые размещают внутри грузовой кабины. На дополнительных пилонах по бокам фюзеляжа могут устанавливаться два пулемета «Миниган» контейнеры с НУР или противотанковые управляемые ракеты. Вертолет может перевозить 10 вооруженных десантников или брать до 900 кг полезной нагрузки. В транспортном варианте он может поднимать груз массой до 1370 кг на внешней подвеске.

Вертолет «Линкс» разрабатывался под английские турбовальные двигатели Роллс-Ройс мощностью 1135 л. с., а также под французские двигатели «Джем» мощностью 1075 л. с. Силовая установка вертолета состоит из двух двигателей.

В марте 1971 года состоялся первый полет вертолета «Линкс» в сухопутном многоцелевом варианте, а примерно через год пролетела и палубная машина. С 1976 года начались полномасштабные поставки вертолетов для вооруженных сил Франции и Великобритании. Серийные вертолеты «Линкс» получили в английской армии обозначение АН.Мк. 1.



Летно-технические характеристики вертолета HAS.Mk.2

Длина вертолета со сложенными лопастями винта и хвостовой балкой	10,618 м
Диаметр несущего винта	12,8 м
Максимальный взлетный вес	4763 кг

Вес пустого	3343 кг
Крейсерская скорость	232 км/ч
Статический потолок	2575 м
Максимальная дальность полета	593 км
Максимальная продолжительность полета	2,5 ч
Перегоночная дальность полета с дополнительными баками	1046 км

Николай ВЕРТИЙ,
военный летчик, старший
лейтенант

НАШЕ ДЕЛО «ПРАВОЕ» — НЕ МЕШАЙ «ЛЕВОМУ»

В авиации с годами сложилась такая практика, при которой никто не несет ответственности за качество летной подготовки правых летчиков транспортных вертолетов. Причина проста — командир не имеет официального разрешения на обучение своего помощника. Так что на нет и суда нет. Для ясности объясню подробнее.

Командир экипажа не имеет права поручать второму летчику пилотировать вертолет на взлете и посадке. Это запрещено наставлением по производству полетов. На остальных же участках полета он волен поступать по своему усмотрению. Но выполнить на Ми-6 полет от взлета до посадки дело очень непростое. Я не раз был свидетелем, когда совершали первые самостоятельные полеты на нем переучившиеся командиры высоких степеней — первоклассные летчики, имеющие громадный опыт на боевых вертолетах: смотреть тоскливо, когда выполняются висение или заходы на посадку.

— Ничего, полоса железная, выдержит, — шутят тогда летчики шестых.

А что говорить о вчерашних выпускниках военных училищ, настоящее обучение которых начинается только тогда,

когда они становятся реальными кандидатами в командиры экипажей? Приходит же эта вожделенная пора для тех, кому повезет, только через 5—6 лет.

Благодаря «хитроумному» запрету снизилась безопасность полетов, хотя, наверное, обратная цель преследовалась. А к чему привела потеря ответственности за профессиональную подготовку молодых летчиков, многих из которых и молодыми-то (вечные праваки) назвать язык не поворачивается? Ну а если, не дай бог, что-либо случится с командиром в полете (в Афганистане у нас такое бывало)? Где гарантия, что правый летчик сможет самостоятельно посадить машину?

По штату в транспортном вертолете два летчика, так их и должно быть два, а не полтора.

Есть и другая трудность боевой подготовки: недостает летчиков-инструкторов. У тех, что есть, время распределено буквально по минутам: провозные, вывозные, контрольные полеты днем и ночью, до «праваков» ли тут?

Но ведь есть выход из положения. Вспомните военные авиационные училища, где летчиками-инструкторами становятся выпускники, имеющие налет всего лишь в две сотни часов. У нас

же — командиры экипажей с налетом более тысячи часов не имеют права обучать прибывших из училища лейтенантов. Чудеса да и только.

Лично я, впрочем, как и мои товарищи старшие лейтенанты Николай Новиков, Буханец уже более пяти лет назад закончили Саратовское летное училище, но почти не выполняли полетов с рабочего места командира экипажа. Многие правые летчики, при возможности стараются переучиться с Ми-6 на другую машину. Так перешли на транспортно-десантные вертолеты старшие лейтенанты Никитин, Лаптев и другие. Ведь у нашего брата, «правака», нет никакой надежды повысить квалификацию хотя бы до уровня второго класса. Хотя общий наш налет у каждого превышает требуемый в два раза, необходимую программу подготовки пройти нам никто не дает возможности.

Неблаговидное положение с летной подготовкой у летчиков транспортных вертолетов — не единственная беда: задерживается служебный рост, присвоение очередного воинского звания. А в противовес этим невзгодам у нас есть пока лишь одно — большое желание летать. Больше же от нас, правых «сидней» абсолютно ничего не зависит.

Александр БОНДАРЕНКО

ИЗВЛЕКЛИ ИЗ-ПОД ОБЛОМКОВ

Не так давно завершилась Всесоюзная вахта Памяти, посвященная 45-летию Победы. Мне довелось побывать в районах раскопок, проходивших на местах боев в трех районах Смоленской области. Честно признаться, щемящее чувство осталось от увиденного. Боль и стыд каким-то непонятным образом уживались в душе... За 10 дней удалось разыскать останки 4035 погибших воинов. По сохранившимся в медальонах запискам — установить имена 85 бойцов и командиров, считавшихся без вести пропавшими. И это спустя почти полвека...

В одном из районов раскопок я познакомился с руководителем группы «Поиск» из города Кола Мурманской области Виктором Алексеевичем Крикленко. Его бойцы, большинству из которых от 11 до 16 лет, специализируются по самолетам.

— По нашим данным, сказал Виктор Алексеевич, — в этих местах 392 экипажа не вернулись с боевого задания. Установить места гибели хотя бы части из них мы стараемся. И мне, как председателю Кольского райкома ДОСААФ, отрадно, что в поисковую работу включается молодежь не бездуш-

ная, готовая разделить боль другого человека, помочь ему...

Поисковикам удалось извлечь из-под обломков останки Героя Советского Союза В. П. Миронова. Летчик и теперь «живет» в названии недавно спущенного на воду корабля. Благодаря следопытам появилась могила Героя Советского Союза Л. А. Гальченко, тоже не вернувшегося на свой аэродром.

Есть ли трудности у ребят?

— Конечно, есть, — говорит Крикленко. — Нет необходимого снаряжения и приспособлений для работ под водой. Финансовой поддержки не получаем. Цемент для постройки памятников приобретаем за свои деньги. Читай: за деньги ребят.

И все-таки группа «Поиск» полна оптимизма. Отзывчивые, честные люди растут в коллективе. Здесь они мужают и физически, и нравственно. Уверен Виктор Алексеевич и в том, что его нынешние подчиненные всегда придут на помощь ветерану войны или просто пожилому человеку. Они никогда не надругаются над могилой. Знает, что и служить в армии будут по совести. Ибо дорожат принадлежностью к клубу, где им выдаются специальные удосто-

верения, которые получить не так-то просто.

Но проблем мне увиделось куда больше. Группам поиска зачастую не оказывают помощи местные партийные и советские органы. Ни материальной, ни финансовой. Эти группы попросту брошены на произвол судьбы.

Отправляясь на раскопки, ребята не имеют миноискателей, необходимого оборудования. И это при том, что «черные мародеры» выходят на разорение могил и захоронений (а интересуют их прежде всего золотые коронки и украшения, оружие и гитлеровская символика) экипированными с ног до головы: используют топографические карты, современные приборы и инвентарь.

Совесть — понятие нравственное. Проснется ли она у ответственных лиц? Ведь немного-то и надо, этим девчонкам и мальчишкам. Вполне по силам в воинских частях, производственных коллективах найти и отслужившие свой срок миноискатели, радиостанции, акваланги, спецснаряжение. Более деятельное участие могли бы принять в поисковой работе и организации ДОСААФ.

Вячеслав КАЗЬМИН

ШТОПКА ОЗОННОЙ ДЫРЫ



Это произошло в заоблачной выси, на 18 тысячах метров, где небо приобретает непривычный для землян фиолетовый оттенок. Внезапно «Стратосферу» резко тряхнуло и понесло в сторону со скольжением. Началась немыслимая раскачка по всем трем осям координат с быстрой нарастающей амплитудой и угрожающими перегрузками. Произошел отказ САУ — системы автоматического управления. Стрелка указателя перегрузок на приборной доске метнулась за отметку максимально допустимой величины, и Владимир Архипенко понял, что следующий рывок конструкция едва ли выдержит. В тот же миг он выключил стоп-краном двигатель, затем выпустил шасси и закрылки. Сопротивление сразу возросло, и, теряя скорость, машина избавилась от раскачки, снова стала послушной рулям. Летчик перевел ее в режим снижения.

Стрелки прибора быстро «отматывали» сотни метров потери высоты. Архипенко теперь попытался запустить двигатель, но это не удалось. И все новые попытки тоже оказались тщетными. Становилось очевидным, что теперь не миновать вынужденной посадки. Выйдя на связь с землей, летчик доложил о случившемся, попросил обеспечить ближайший запасной аэродром и предупредил, что бортовая радиостанция будет работать только на прием. Его поняли: иначе быстро сядут аккумуляторы аварийной электросистемы, обеспечивающей работу основного пилотажного прибора — авиагоризонта.

Снижение продолжалось. Вдруг Владимир почувствовал, что задыхается. Воздуха стало не хватать, в голове мутилось: система наддува кабины после выключения двигателя явно не справлялась с обеспечением нормальных условий жизнеобеспечения пилота. Боясь внезапной потери сознания, испытатель положил руку на рычаг катапульты. Но тут же одернул себя: «Врешь, еще не конец!» С напряженным усилием тянул, высасывая из трубки, почти не поступающий под гермошлем кислород. Еще и еще... Мысли стали яснее. Но в кабине словно бы воцарились сумерки — остекление фонаря изнутри покрыла изморозь.

Архипенко протер перчаткой «оконце», надеясь увидеть в разрывах восьмibalльной облачности хоть что-нибудь знакомое на земле. Мало-мальски ориентироваться помогало радио — периодически получал отчет дальности до аэродрома. А направление полета выдерживал по автоматическому радиокомпасу, контролируя его по картушке магнитного компаса.

Когда наконец выскочил под облака и воочию убедился, что М-17 выходит на аэродром под углом к оси ВПП, возможности заново «построить» штатный маневр на посадку уже не было. И тогда Владимир сделал расчет на великолепные качества машины. Словно нитку с ходу вдвигая в ушко иголки: на узком участке между дальней и ближней приводными радиостанциями сумел вывернуться так искусно, что успел точно

вписаться в створ бетонки. Сел, как на планере, совершенно бесшумно. Только скрипнули в конце короткого пробега тормоза. У находившихся на аэродроме авиаторов, что называется, глаза на лоб: откуда свалился, если рокота двигателя никто не слышал? А когда узнали подробности, оценили сполна мастерство высшего класса и мужество отважного летчика-испытателя... Все бывало, и вот...

Воспитанник ДОСААФ, ныне старший летчик-испытатель Экспериментального машиностроительного завода имени В. М. Мясищева офицер запаса Владимир Архипенко, стартовав 28 марта 1990 года на высотном самолете М-17 «Стратосфера», побил два мировых рекорда для машин весовой категории 16—20 тонн с одним турбореактивным двигателем. Во-первых, поднялся за 25 минут на 21 860 метров, что намного выше мирового достижения французов (13 716 метров в 1980 году). Во-вторых, на 2890 метров прежнее рекорд максимальной высоты горизонтального полета (18 970 м), который был установлен в 1988 году, кстати, тоже 28 марта, советским летчиком Е. Фроловым на П-42, созданном в ОКБ имени П. О. Сухого.

— Из «движка» я выжал все до предела, — сказал Владимир Васильевич в беседе с автором этих строк в тот же день после высотного полета. — Но возможности планера М-17, особенно его отличного крыла, еще не исчерпаны. С установкой более мощного двигателя можно подняться еще выше, главное же — работать там в устойчивом режиме и широком диапазоне дозвуковых скоростей.

А 30 марта Архипенко на том же М-17 впервые установил на высоте 20 тысяч метров третий мировой рекорд, пролетев по треугольному 100-километровому маршруту со средней скоростью 588 км/час.

Штурм мировых рекордов «Стратосфера» продолжает из месяца в месяц. Так, 6 апреля — по скороподъемности: высот 9, 12 и 20 тысяч метров Архипенко достиг соответственно за 5 минут 46 секунд, 7 минут 41 секунду, 21 минуту 58 секунд. А 17 апреля летчик-испытатель 1-го класса майор запаса Николай Генералов на М-17 поднялся на высоту 21 500 метров с коммерческими грузами в 1 и 2 тонны. И снова отличился Владимир Архипенко: 18 апреля он достиг рекордной скорости 734 км/час в полете по замкнутому 500-километровому маршруту. Затем уверенную заявку на заполнение ряда клеточек в таблице мировых рекордов сделал летчик-испытатель 1-го класса майор запаса Олег Смирнов. Главное же, что он 20 апреля пролетел с коммерческими грузами в 1 и 2 тонны по замкнутому 1000-километровому маршруту со средней скоростью 646 км/час. В мае (3-го и 14-го) мировые рекорды скороподъемности с грузами в 1 и 2 тонны установил Н. Генералов: 15 тысяч метров достиг за 12 минут 50 секунд и 20 тысяч метров — за 25 минут 5 секунд.

На счету «Стратосферы» уже 25 мировых рекордов (по

данным на 16.05.90 г.), и это еще не окончательная цифра. Таким результатам может позавидовать любой конструкторский коллектив!

Материалы об этих замечательных полетах переданы спортивному комиссару Центрального аэроклуба ДОСААФ СССР имени В. Чкалова.

Зачем нужны такого рода достижения?

В мире идет соревнование идей, уровня технологий, аэродинамики. И чтобы проверить, достаточны ли эти уровни, авиаторы периодически устанавливают рекорды на предельных режимах. Это своего рода ориентиры технического прогресса.

«Стратосфера», как было уже сказано, создана на мясищевской фирме. Проект уникальной машины разработан под руководством талантливейшего авиаконструктора лауреата Ленинской премии, Героя Социалистического Труда генерал-майора авиации В. М. Мясищева (1902—1978). Это последнее детище Владимира Михайловича. Реализацией проекта на заводе занималась также группа инженеров, возглавляемая заместителем главного конструктора Л. Соколовым. Высотная машина — первая ласточка конверсии на этом оборонном предприятии, специализировавшемся ранее на выпуске стратегических бомбардировщиков, из которых наиболее известны М-4, ЗМ, М-50.

Новый самолет-моноплан в сравнении с бомбардировщиками невелик, но при длине фюзеляжа 15 метров имеет размах крыла почти в 3 раза больше. И он не похож ни на какой другой самолет из созданных в нашей стране. Характерно, что его фюзеляж — двухбалочный. «Рама» пристыкована к широкому центроплану крыла, высоко расположенного над укороченной гондолой, в которой размещены кабина летчика и мощный двигатель (есть уже модификация и с двумя более экономичными «движками»). Крыло имеет большое удлинение и суперкритический, особой конфигурации, аэродинамический профиль, обеспечивающий надежную устойчивость в полетах на больших углах атаки в сильно разреженной атмосфере. Завершается конструкция «рамы» оригинальным хвостовым оперением: широко разнесенные кили находятся под стабилизатором, а не над ним, как обычно.

Благодаря такой компоновке машина получилась очень маневренной, причем на всех доступных ей высотах. Она имеет высокое планерное качество, характеризующееся расстоянием, какое может преодолеть в свободном полете без тяги двигателей, если ее пустить с высоты 1000 метров. Этот показатель у «Стратосферы» составляет около 30 км, что близко к достижениям лучших образцов спортивных планеров.

Надежно работать в небе М-17 «научил», тщательно проверив на разных режимах, летчик-испытатель 1-го класса старший лейтенант запаса Архипенко, освоивший уже около 40 типов крылатых машин. Первые навыки пилотирования он получил четверть века назад в Харьковском и Киевском аэроклубах ДОСААФ. Харьковский авиационный институт имени Н. Е. Жуковского, оконченный в 1967 году, вывел на путь в испытатели. Правда, это путь оказался тернистым и долгим. Около семи лет проработал Владимир Васильевич в ОКБ Героя Социалистического Труда О. К. Антонова. Вначале — инженером, затем — вторым пилотом транспортного авиаотряда. Обрел

немалый опыт за штурвалом, а не имел пилотского свидетельства. Наконец получил его, но не хватало часов налета на реактивных. И лишь с четвертой попытки все же поступил в подмосковную школу летчиков-испытателей, пройдя предварительную ускоренную, напряженную подготовку на реактивных Л-29 в одном из летных центров ДОСААФ под Ворошиловградом.

В 1975 году, когда все этапы учебы остались позади, Архипенко был принят на работу в ОКБ В. М. Мясищева. «Звездным часом» в его судьбе стали высотные испытания М-17, к которым приступил в апреле 1984 года. А ровно через год попал в ту самую сложнейшую экстремальную ситуацию.

Обстоятельный рассказ Владимира Архипенко о ней в сочетании с анализом записей, сделанных средствами объективного контроля, помогли заводским специалистам быстро выяснить причины неполадок и надежно устранить возможность их повторения. И продолжали испытатели, обретая трудный опыт, — учиться летать на «дозвуке» там, где выше — только космос.

М-17 недаром получил свое имя. «Стратосфера» — один из немногих в мире самолетов, на каких можно проводить длительные исследования и решать народнохозяйственные задачи в заоблачных высотах порядка 20—22 тысяч метров, устойчиво летая в сильно разреженном воздухе на дозвуковых скоростях не более 750 км/час. Благодаря столь малой величине исключается вредное воздействие на характеристики воздушной среды, чем грешат машины, летающие на «сверхзвуке». Между тем очень важно не нарушить тонкого слоя озона, защищающего нашу планету от губительных для всего живого космических излучений. А М-17 способен доставлять для этого истончающегося и рвущегося экрана над земным шаром запасы жидкого озона и, распыляя в стратосфере, тем самым «штопать озонные дыры».

Кстати, на фюзеляже «Стратосферы» изображен ярко-голубой земной шар с надписью: SOS.

— Дело в том, что мы уже сотрудничаем с Центром по созданию глобального резерва озона, — поясняет Владимир Васильевич значение этой эмблемы, — и совместно с Международным фондом за выживание и развитие человечества ведем озонную разведку. Пока — над территорией Москвы. Сопредставителем этого фонда в Московской патриархии является митрополит Волоколамский и Юрьевский Питирим. Как помните, он, прибыв на аэродром летно-испытательного комплекса, благословил наш экипаж на выполнение первого эксперимента в этом направлении.

Особенно большой экономический эффект ожидается от применения М-17 «Стратосферы» в борьбе с градообразованием. Известно, что в южных регионах страны выпадение града ежегодно наносит убытки на сотни миллионов рублей. А зенитки-градобойни под каждой тучей не поставишь. Только М-17 способен с любой высоты и в любом месте быстро атаковать мощнокучевые облака противоградовыми снарядами, размещенными в подкрыльевых кассетах, или распылять средства защиты с помощью специальной аппаратуры, после чего на землю выпадает лишь полезный для нее дождь. Эскадрилья самолетов такого назначения может обеспечить надежную защиту огромной территории.

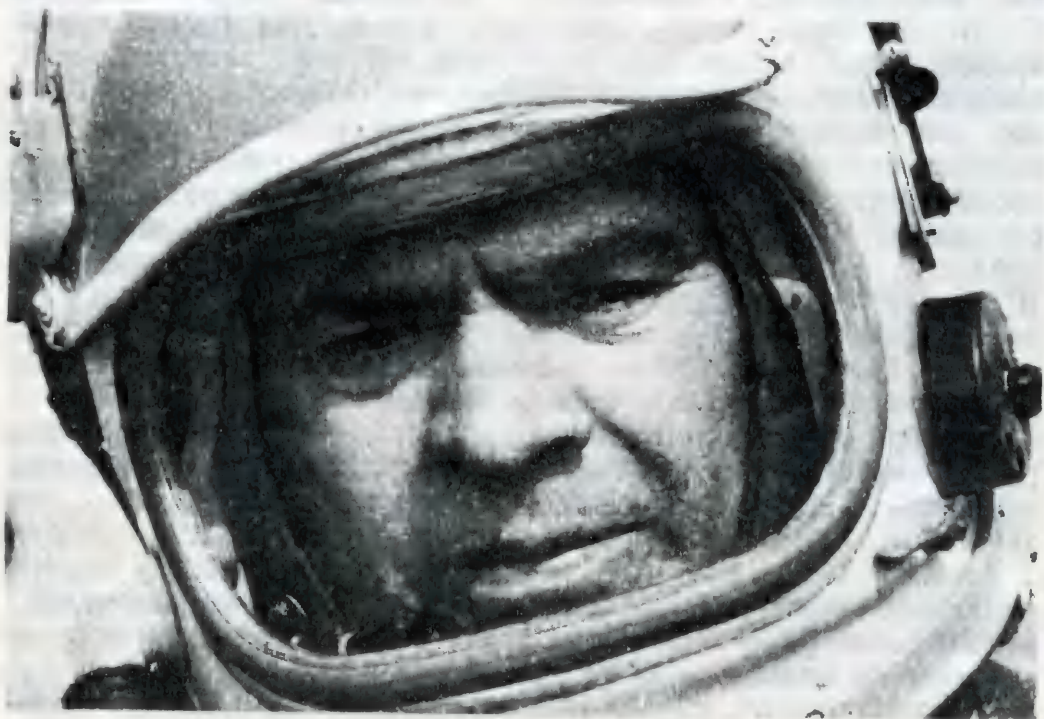
Рассказ шеф-пилота мясищевской фирмы дополняет главный конструктор Валерий Константинович Новиков:

— М-17 обладает уникальными возможностями для выполнения задач, связанных с наблюдением за обширными участками земной поверхности. Так, на его борту можно заниматься оценкой урожая, определением степени использования земель и природных ресурсов, аэрофотосъемкой и картографированием большой площади. И еще — поиском потерпевших бедствие самолетов и кораблей, наблюдениями за ледовой обстановкой в океане и районами стихийных бедствий, разведкой очагов лесного пожара. А там, где «выше только космос», этот самолет способен забирать пробы воздуха в целях анализа строения стратосферы, проводить астрономические и астрофизические исследования. Причем такие полеты гораздо экономичнее дорогостоящих космических запусков.

Нами предусмотрена возможность сдачи «Стратосферы» в аренду или изготовление ее по заказу. Кстати, ей по силам поднять более двух тонн дополнительной аппаратуры.

На снимках: М-17 «Стратосфера» взлетает на штурм высоты. Шеф-пилот ЭМЗ имени В. М. Мясищева летчик-испытатель 1-го класса Владимир Васильевич Архипенко.

Фото Владимира ЯЦИНЫ



Окончание. Начало см. в № 7—90.

На снимках: Мария НЕСТЕРЕНКО и Павел РЫЧАГОВ (довоенные фотографии).



Анатолий ДОКУЧАЕВ

«СУДУ НЕ ПРЕДАВАТЬ...»

В мае 1936 года Рычагов удостоивается ордена Ленина. Отпраздновал награду довольно своеобразно — провел длительный бреющий полет в пяти метрах от земли. Когда его спросили, не страшно ли летать на такой высоте, ответил: «Страшно тому, кто не уверен в своей машине и в самом себе».

Родной эскадрилье Рычагов отдавал всего себя. Свою личную жизнь не мыслил вне авиации. Женился на летчице Марии Нестеренко. Очередной рабочий день для молодых начинался на одном аэродроме, зачастую одновременно, с восходом солнца и продолжался до заката. Расставания начались, когда Павел начал «странствовать по войнам».

Осень 1936 года. В огне Испании. Во главе 1-й авиационной эскадрильи Рычагов направляется на помощь республиканцам. 4 ноября его первый воздушный бой. В те дни пришлось узнать, что такое фашизм. Над Мадридом был сбит его товарищ Владимир Бочаров, а на другой день с гитлеровского самолета сбросили на город груз. Вскрыли ящик, а сверху записка: «Это подарок командующему воздушными силами красных, пусть знает, что ждет его самого и его большевиков». Развернули полотно. В ящике лежало изрубленное на куски тело старшего лейтенанта Бочарова. Рычагов собрал летчиков: «Давайте поклянемся отомстить за смерть друга».

По шесть-восемь боевых вылетов делали советские летчики-

истребители, проводили по три-четыре воздушных боя в день. «С ведущим нам повезло, — вспоминает друг Рычагова Г. Н. Захаров, Герой Советского Союза. — Павел самой природой был создан для этой роли. Многие летчики умели прекрасно летать и отменно дрались, но совсем не каждый из них мог быть ведущим. То, что делал в бою Рычагов, не поддавалось объяснению — это была его стихия, в которой раскрывался данный ему природой талант. Каждый раз во время сближения И-15 с группой противника Рычагов непостижимым образом угадывал единственный момент, когда следует нападать. И это при интенсивности заградительного огня противника, ставившего летчиков в тупик».

Павел Рычагов — Пабло Паланкар одним из первых советских добровольцев удостоился звания Героя Советского Союза — 31 декабря 1936 года. Покидал Испанию в феврале следующего года с чувством выполненного долга. 40 сбитых вражеских самолетов — таков итог авиаторов его эскадрильи, 6 уничтожил лично сам. И это за четыре с небольшим месяца.

Декабрь 1937 года. Павел Рычагов направляется в Китай командиром советских летчиков-добровольцев. Первый смелый, решительный удар под руководством Паланкара был нанесен по авиабазе японцев в Ханьчжоу.

Однако, пожалуй, самым ярким эпизодом был налет на авиа-

базу на Тайване. Налет, взбудораживший авиаторов всего мира. Газеты того времени были полны сообщений о неординарном событии. Кто являлся инициатором дерзкого воздушного удара? Китайское командование? Рычагов как руководитель советских летчиков? Однозначно можно сказать следующее — Павел непосредственно разрабатывал операцию. Об этом, в частности, свидетельствуют воспоминания генерал-полковника авиации Ф. П. Полынина, других летчиков, воевавших в Китае. А было так...

23 февраля 28 бомбардировщиков, набрав высоту 5500 метров, взяли курс на Тайвань. Ощущалось кислородное голодание, но все летчики испытание выдержали. Чтобы ввести японцев в заблуждение, прошли севернее острова. Затем резко повернули к цели и с приглушенными моторами начали снижение. Впереди, по курсу, открылся аэродром. Самолеты, как на ладони. Противник никакой маскировки не соблюдал, видимо, чувствовала себя в полной безопасности. Звучит команда, и бомбы пошли вниз. Аэродром окутался дымом, а чуть позже в небо поднялись языки пламени. Горели самолеты, склады горючего...

Разгром военно-воздушной базы на Тайване вызвал шоковое состояние у японцев. В течение месяца оттуда не взлетали самолеты. Японское правительство сместило губернатора острова, отстранило и отдало под суд начальника базы, а комендант аэродрома покончил жизнь самоубийством.

Лето 1938 года. Хасан. Противник тот же — японцы. На этот раз они совершили агрессию против нашей страны, захватив сопки Безымянную и Заозерную. Павел Рычагов — командующий ВВС Приморской группы Дальневосточного фронта проявлял нетерпение. Ему до этого не приходилось командовать такой крупной авиагруппировкой (70 истребителей и 180 бомбардировщиков под началом), и он еще и еще раз предлагает нанести удар.

В 16.00 6 августа под прикрытием истребителей первые эскадрильи скоростных бомбардировщиков появились в оборонительной полосе врага. Несмотря на плотный огонь японских зенитных батарей, самолеты, маневрируя, снижались до 300 метров и, что называется, в упор громили позиции. Район небольшой — поэтому при подготовке к операции летчики учились бомбометанию с малых высот. В. С. Блюхер, наблюдавший с КП за действиями авиации, сообщал по прямому проводу наркому обороны, что Заозерная «производит впечатление не только взрытой, но буквально скальпирован-

ной». Массированные удары тогда во многом определили успех наземных войск.

В 1939 году Рычагов был назначен командующим ВВС 9-й армии, участвовал в боях советско-финской войны, затем возвратился на Дальний Восток. Вместе с опытом пришла заслуженная слава. Рядом с медалью «Золотая Звезда», на кителе — два ордена Ленина, три ордена Красного Знамени. Из Приморья Рычагов получил назначение в Главное управление ВВС. Для него начался московский период жизни, о котором читателю уже известно.

В Сочи стояли теплые июньские дни — благодатная пора для отдыхающих. Павел и Мария, совсем беззаботные в этот раз, впервые за последние годы, наслаждались ими. Каждый час отдыха, словно глоток из родника счастья. Встретившемуся товарищу по Испании Емельяну Кондрату, ныне генерал-майору авиации в отставке, Павел сказал:

— Выдался отпуск и махнули, как видишь, на юг вместе. А то ведь моя Мария — как Пенелопа. Вся ее жизнь — ожидание. Я же странствую по войнам. А тут перерыв небольшой, как не воспользоваться...

Разговор состоялся в полдень, 21 июня 1941 года. А на другой день, во второй половине дня, они спешно брали билеты на вечерний поезд, на Москву, понимая, что их место на фронте. Но на фронт они не попали. В Москве, на вокзале Павла и Марию попросили зайти к военному коменданту. Оттуда Мария вышла одна. Находившиеся в комнате люди в штатском попросили Рычагова остаться. А через сутки 24 июня, на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе была арестована и Мария — помощник командира отдельного авиационного полка особого назначения. Предъявленное обвинение: «...будучи любимой женой Рычагова, не могла не знать об изменнической деятельности своего мужа». Сгодились и любовь.

Их пытали в столице, выбивали признания в измене, совершении диверсий. В октябре, когда враг был на подступах к столице, 20 участников «заговора» переправили в Куйбышев. Туда и полетела с курьером депеша Берии — следствие прекратить, суду не предавать, расстрелять немедленно. Следователи еще не знали содержания «высочайшего решения» и продолжали выбивать показания. Марию допрашивали даже утром 28 октября, за час до того, как вывезли арестованных в крытых машинах на расстрел. Погибли Павел и Мария вместе, в поселке Барбыш, что под Куйбышевом, в тридцать лет...

НАША АНКЕТА

Итак, перед вами обзор читательских анкет мартовского номера «КР».

На первое место читатели вывели рубрику «Стенд» (60%). Второе место в рейтинге — «Как погиб Ту-144» (58%). Третье — «Правда о МиГ-25» — (56%). Далее: «Мы летаем на Дальнем Востоке» (20%), «Тайны пятого океана» (10%), «Катастрофы» (4%).

Увы, многие читатели ругают детсадовские «Крылышки». Критику принимаем. Уже в следующем номере публикуем модели электролетов, которые, надеемся, придутся вам по душе. И все же мы не откажемся от бумажных моделей. Нашим малышам, как показали письма, они очень нравятся.

Не принял читатель «Панх — во Вьетнаме». Согласны, проблемы гражданской авиации надо ставить острее.

Не понравилась многим рубрика «Летное долголетие». И, как вы заметили, она ушла со страниц журнала. Если и вернемся к ней, то по-новому.

А вот наиболее часто встречающиеся предложения и сообщения о принятых по этим предложениям мерах.

1. Ввести рубрику «Авиация во второй мировой войне»... Эти материалы не исчезали со страниц журнала, просто давались под другими рубриками («Наука и техника», «Стенд» и т. п.). Но предложение принято!

2. Ввести специальную рубрику об НЛО... Рубрика «Тайны пятого океана» будет регулярно идти по следу летающих тарелок.

3. Ввести рубрику «Самолеты мира» с публикациями и

чертежами техники... Принимаем, и вы уже познакомились с «Коллекцией» (открыта в № 5).

Продолжаем нашу переписку.

«КР» № 8.

понравилось: _____

не понравилось: _____

просим поставить оценку нашей дубль-редакции: _____

Какие материалы вы хотели бы прочесть о военной авиации и ее проблемах? _____

Вадим СЛЕСАРЕВ

ВНИМАНИЕ — «АЭРОКОБРА»

У моделлистов-стендовиков большой популярностью пользуется самолет Р-39 «Аэрокобра». Это не удивительно: он интересен своей оригинальной конструкцией, и, кроме того, на нем летали многие прославленные советские асы.

В Киевском городском клубе стендового моделизма собран большой материал по окраске «Аэрокобр», воевавших на фронтах Великой Отечественной войны. Особенности конкретных самолетов восстанавливались по архивным фотоснимкам, фотографиям, хранящимся у ветеранов, по их воспоминаниям.

В этом номере журнала помещены рисунки некоторых самолетов 9-й гвардейской ордена Ленина, Краснознаменной ордена Хмельницкого Мариупольско-Берлинской истребительной авиационной дивизии. Слава о летчиках этой дивизии и ее командире трижды Герое Советского Союза Александре Покрышкине гремела по всей стране.

Самолеты были окрашены по стандартной американской схеме: верх и боковые поверхности оливковые (Olive drab 41), нижние поверхности серые (Nevtkal drey 43). «Аэрокобра» Р-39Q-15, на которой летал дважды Герой Советского Союза Г. Речкалов, широко известна по кинохронике, как и самолет А. Покрышкина. Дело в том, что кинооператоры снимали Александра Ивановича на фоне именно этого самолета. На нем Г. Речкалов к концу войны довел свой личный счет до 56 побед.

Звездочки, обозначающие воздушные победы, наносились слева на носу самолета, причем расположены были точно так же, как и на предыдущей «Аэрокобре» — Р-39N-0 с заводским номером 42-8747. Советские опознавательные знаки наносились с обеих сторон на хвостовой части фюзеляжа и на крыльях сверху и снизу, при этом на левом крыле — сверху, на правом — снизу и на фюзеляже, где были американские опознавательные знаки; красные звезды наносились прямо на синий круг поверх белой американской звезды.

Подкрыльные крупнокалиберные пулеметы на самолете Г. Речкалова были сняты. Красные верхушки вертикального оперения и кок — отличительный знак 16 гв. иап.

Дважды Герой Советского Союза Д. Глинка закончил войну с 50 победами в воздухе. На рисунке показан его

самолет Р-39K-1 времен боев на Кубани. Звездочки побед на носу самолета слева.

37 сбитых самолетов на счету Героя Советского Союза Ивана Бабака. На самолете, построенном на средства, собранные школьниками города Мариуполя, Иван Ильич летал в составе 100 гв. иап в небе Украины, Молдавии, Румынии, Польши, Германии. Надпись «От школьников Мариуполя» была на обоих бортах фюзеляжа за кабиной. Инженер по радиооборудованию В. Ковальчук нарисовал справа на носу самолета летящую богиню Победы. Опознавательные знаки наносились поверх американских, как на самолете Г. Речкалова.

В начале 1945 года, когда И. Бабака назначили командиром 16 гв. иап, его самолет принял Григорий Дольников. 16 марта 1945 года самолет И. Бабака был подбит зенитками, обгоревший летчик попал в плен. Был сбит и командир звена 100 гв. иап Герой Советского Союза Петр Гучек.

В память боевых друзей Дольников сделал на самолете — подарке школьников — надписи: справа на месте богини Победы «За Петю Гучка», слева — «За Ваню Бабака». На этой машине, украшенной 15 звездочками, Герой Советского Союза Григорий Дольников встретил день Победы. На крыльях самолета были нанесены по 3 белые полосы для облегчения расчета прицеливания при бомбометании.

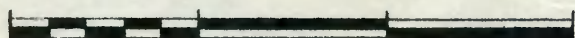
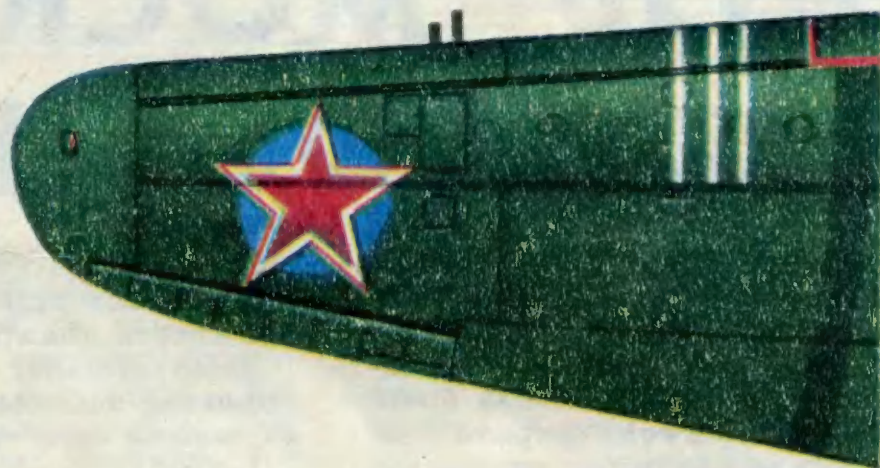
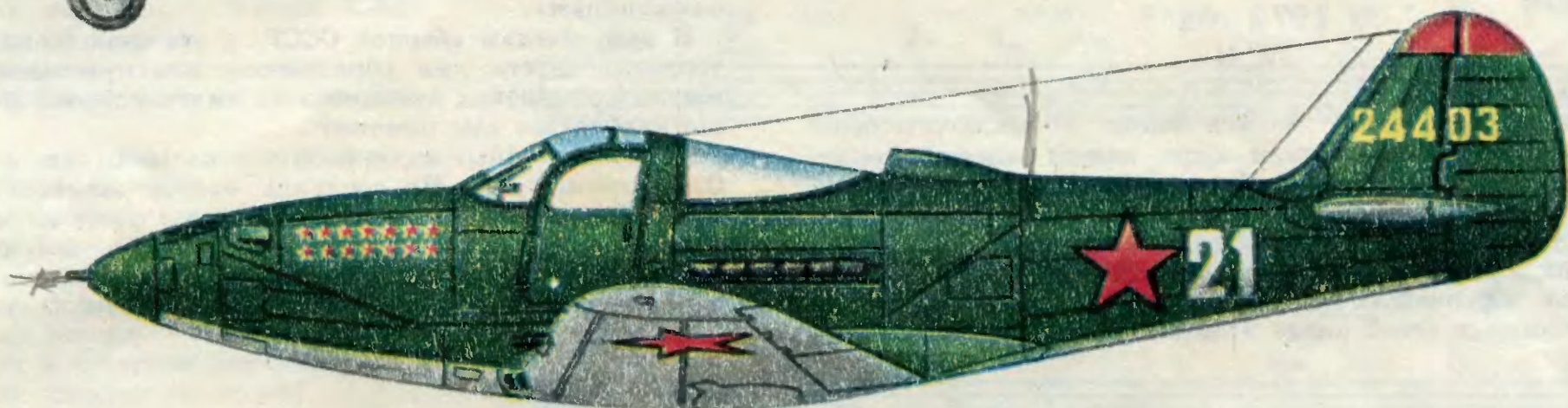
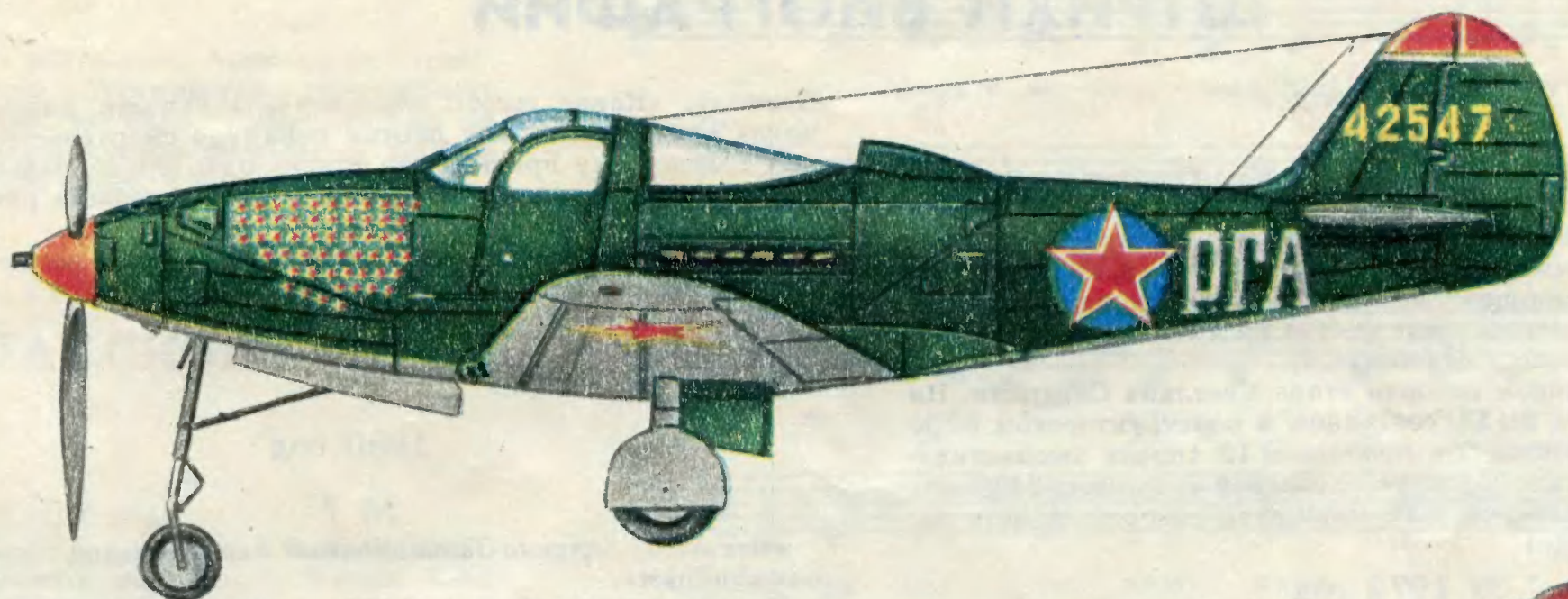
На всех описанных самолетах сохранялись стандартные американские надписи на фюзеляже, крыльях и на лючках. На левой двери белый кружок диаметром 30 мм. Винты неокрашенные, металлические, на лопастях винта самолета с заводским номером 42-9033 не было эмблемы «AEROPROP», только текстовые трафареты у корня лопастей.

Работа по восстановлению внешнего облика самолетов наших летчиков продолжается. Сделать историю «зримой», приблизить ее к нам — эта задача увлекла многих членов Киевского клуба. Мы были бы благодарны читателям журнала «Крылья Родины» за любые материалы по этому вопросу, готовы поделиться тем, что собрано у нас.

Может быть, откликнутся и ветераны, летчики-интернационалисты.

Писать можно по адресу:

252215, Киев, а/я 38. Клуб стендового моделизма.



ШТРИХИ БИОГРАФИИ

1978 год
№ 6

«Новые мировые достижения Светланы Савицкой»

Одиннадцать лет в таблице ФАИ значился мировой рекорд скорости полета на тысячекилометровом маршруте, установленный Лидией Зайцевой. Он равнялся 1298,16 км/час.

Шли годы. Совершенствовалась отечественная авиационная техника. Повысилось мастерство пилотов... И как результат — новое мировое достижение.

На этот раз автором рекорда стала Светлана Савицкая. На серийном самолете Е-133, созданном в конструкторском бюро имени А. И. Микояна, она пролетела 12 апреля тысячекилометровый замкнутый маршрут со средней скоростью 2333 км/час... На отдельных участках маршрута скорость полета достигла 2600 км/час.

1979 год
№ 2

«Всегда начеку»

Сражающаяся партия! — эти слова с исключительной точностью показывают роль и место нашей великой ленинской партии в исторической битве, которую вел советский народ за честь, за свободу и независимость Родины...

— Хочу идти в бой коммунистом! — так писали в своих заявлениях о приеме в партию фронтовики...

О воинах, вступивших в партию перед боем, тепло и проникновенно пишет в своей книге «Малая земля» Леонид Ильич

Брежнев: «Какие льготы мог получить человек, какие права могла предоставить ему партия накануне смертельной схватки? Только одну привилегию, только одно право, только одну обязанность — первым подняться в атаку, первым рвануться навстречу огню».

...Быть всегда начеку. Этот ленинский завет — закон жизни и деятельности наших Вооруженных Сил».

1980 год

№ 7

«Открытое письмо авиационных спортсменов советским олимпийцам».

К вам, членам сборной СССР, в эти исполненные высокой торжественности дни обращаемся с напутственным словом мы, представители авиационных видов спорта. И верим, что это напутствие вам поможет.

Да, авиационные виды спорта пока не входят в программу Олимпийских игр. Но посланцы нашей великой Родины неизменно завоевывают высокие призовые места на чемпионатах Европы и мира; им принадлежат многие рекорды скорости, высоты полета, прыжков на точность приземления и т. п. И в олимпийском году мы полны решимости завоевать новые победы на международных стартах».

СЕУЛ—МОСКВА, ПРЯМОЕ СООБЩЕНИЕ...

Да, именно так начинают теперь южнокорейские стюардессы свою информацию об особенностях полета на самолете Боинг 747, если авиапассажиры направляются в Советский Союз. С апреля нынешнего года открыто прямое сообщение между двумя столицами. Корейские пилоты совершают беспосадочный рейс. А их коллеги из Аэрофлота делают одну «остановку» в Шанхае. Происходит это раз в неделю.

После самого первого рейса из Сеула в Москву представители компании «Кореан Эйр», руководители Управления гражданской авиации правительства Республики Кореи, служащие представительства «К. Э.» встретились с советскими журналистами, среди которых находился специальный корреспондент «КР», и ответили на интересующие их вопросы.

В частности, Генеральный директор Управления гражданской авиации Ли Хон Сок отметил:

— Открытие прямого сообщения между столицами двух наших стран есть прямой результат политики перестройки, проводимой в Советском Союзе. В связи с этим хочется выразить уверенность в том, что совместная работа специалистов двух авиакомпаний будет содействовать укреплению взаимопонимания между Республикой Корея и СССР. Думается, что перспективы

сотрудничества у нас хорошие. А имеющийся опыт эксплуатации воздушного транспорта обогатит обе стороны.

Действительно, опыт у обеих авиакомпаний накоплен значительный. И их служащим есть чему поучиться друг у

друга. И Аэрофлот, и Кореан Эйр хорошо известны в мире.

Южнокорейская авиакомпания была создана двадцать один год назад. В настоящее время в составе ее многочисленных служб — от пилотов до кас-



Поэта лейтенанта Александра Стомбу, погибшего в Афганистане, представлять читателям не надо. Лишь ответим на их многочисленные просьбы — опубликовать его песню о летчиках.

ИСПАНСКОЕ НЕБО

Слова А. СТОМБЫ.

Музыка В. ДОНСКОГО

Ты помнишь, товарищ, испанское небо,
Где свой самолет ты водил,
И корку засохшую черного хлеба,
Что с другом-испанцем ты честно делил?

Ты помнишь, товарищ, схватки горячие,
В которых мы били врага,
И как о друзьях погибших
Грустили с тобою всегда?

Ты помнишь, товарищ, горы Испании
В которых ты воевал,
И как горели в закатном пламени
Вершины, которые ты защищал?

Кто кровь свою, каплю за каплей,
В смертельном бою терял,
Тот помнить должен Испанию,
Которую защищал.

rubato

Ты пом-нишь то-ва-рищ ис-пан-ско-е не-бо, где
свой са-мо-лёт ты во-дрил и кор-ку за-сох-шу-ю
чёр-но-го хле-ба, что с дру-гом ис-пан-цем ты
чес-тно де-лил ты пом-нишь то-ва-рищ
схват-ки го-ря-чи-е в ко-то-рых мы би-ли вра-га
и как о друзьях по-гиб-ших грус-ти-ли это бо-ю всег-да.

сиров и грузчиков в багажных отделениях — трудятся 13 тысяч человек. Практически, все они, прежде чем занять свою должность, прошли жесткий специальный конкурс. Это одна из особенностей «К. Э.»: в авиакомпанию принимаются дипломированные специалисты с хорошими манерами, высокой внутренней культурой и умением быть контактными с клиентами. Другая особенность заключается в том, что «К. Э.» максимально интенсифицировала рейсовую технологию. Имея всего лишь около 70 самолетов, авиакомпания только в минувшем году перевезла 11 миллионов пассажиров. Естественно, что чистая прибыль ее достигла высочайшего показателя — 2,5 млрд. долларов. И по существующему международному рейтингу в области воздушных перевозок «К. Э.» заняла и прочно удерживает седьмое место в мире.

Как, каким образом были достигнуты такие впечатляющие результаты, рассказал на пресс-конференции Генеральный директор Ли Хон Сок. Кроме упомянутых фактов, он сообщил следующее:

— С первых лет существования авиакомпании взяла за основу метод использования современных, широкофюзеляжных, с большой вместимостью самолетов. Эксплуатируемые в настоящее время Боинги 747 позволяют одним рейсом брать на борт до 400 пас-

сажиров. Оправданно высокая стоимость билетов (в частности, от Москвы до Сеула — 1200 рублей), помноженная на десятки рейсов во многие государства мира, и приносит впечатляющие финансовые показатели Кореан Эйр ... Под формулировкой «оправданно высокая» следует понимать тот уровень сервиса, который предлагается на борту самолета авиакомпании. Во время полета пассажир может отведать по своему заказу любое блюдо восточной или западной кухни. Ему дадут прослушать симфоническую, народную, эстрадную или авангардистскую музыку, просмотреть любой из имеющихся в кинотеке фильм. Наконец, во время перелета он окажется под «надзором» самых красивых в Республике Корея девушек — стюардесс, отобранных для работы в авиакомпании в ходе специального конкурса... Что касается «десятков рейсов во многие государства мира», то в подтверждение этих слов можно отметить, что авиакомпания совершает их в 32 города 14 стран... К сказанному следует добавить и еще одну весьма важную деталь, носящую экономический характер. Как известно, по существующим международным расчетам рейс любого современного пассажирского самолета считается рентабельным в случае заполнения 60 процентов пассажиро-мест. На наших Боингах этот «процент»

всегда перекрывается. Значит, речь идет о выгодном предприятии.

Генеральный директор Управления гражданской авиации правительства Республики Кореи сказал о деятельности авиакомпании коротко и очень точно: Кореан Эйр — предприятие выгодное. С открытием прямого сообщения между Москвой и Сеулом эта выгода стала еще больше. К тому, что сообщил Ли Хон Сок, следует добавить и то, что теперь южнокорейские Боинги 747 получили еще одну выгоду — временную: на 3,5 часа стал «короче» рейс из Сеула через Москву в Западную Германию, в сравнении с рейсом, пролежавшим по маршруту через Аляску. При этом стоимость билета для авиапассажиров, практически, одна и та же... А на очереди — открытие новых «точек» взлета и посадки. Планируются грузовые перевозки...

Иными словами, в ближайшие годы — методично, последовательно — предстоит расширение сотрудничества между двумя известнейшими в мире авиакомпаниями — Аэрофлотом и Кореан Эйр. Началом этого сотрудничества стал рейс из Москвы до Сеула.

Валерий АНИСИМОВ

На снимке: После первого рейса.



60 ЛЕТ ВОЗДУШНО- ДЕСАНТНЫМ ВОЙСКАМ.

С НЕБА — ПО ЗЕМЛЕ.

Фото Александра ГУСЕВА

