

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

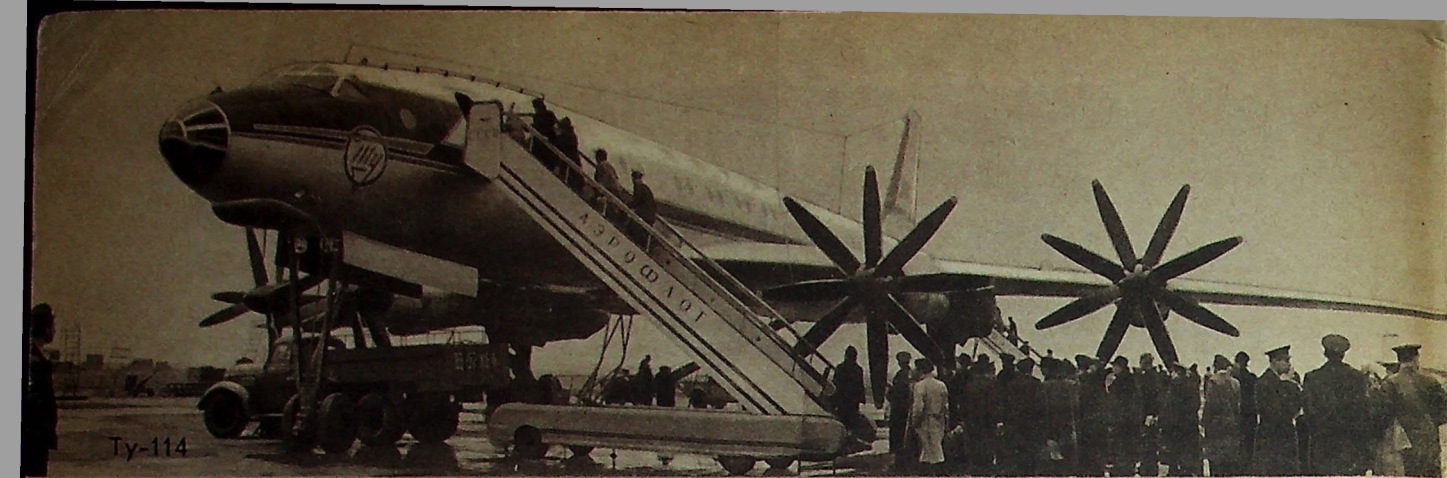
№ 9

1961

№ _____

19

г.



Ty-114



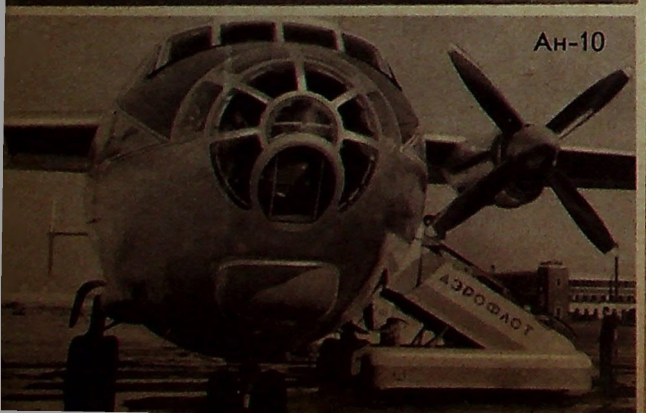
Ty-104



Ty-124



Ил-18



Ан-10

МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ



ВОЗДУШНЫЕ ДОРОГИ СССР



Ан-24

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕОБЩЕГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 9 ★ СЕНТЯБРЬ ★ 1961
ГОД ИЗДАНИЯ 12-Й
Адрес редакции:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-68-95

К КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ И НАРОДАМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!
К НАРОДАМ И ПРАВИТЕЛЬСТВАМ ВСЕХ СТРАН!
КО ВСЕМУ ПРОГРЕССИВНОМУ ЧЕЛОВЕЧЕСТВУ!

ОБРАЩЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КПСС,
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР И ПРАВИТЕЛЬСТВА СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Правительство Советского Союза с большой радостью сообщают о новой беспримерной победе советской науки и техники — успешном полете второго космического корабля с человеком на борту.

6 августа 1961 года в 9 часов по московскому времени мощной советской ракетой на орбиту вокруг Земли был выведен новый космический корабль-спутник «Восток-2», пилотируемый летчиком-космонавтом — гражданином Союза Советских Социалистических Республик, коммунистом, майором товарищем Титовым Германом Степановичем.

Товарищ Титов благополучно совершил 25-часовой полет вокруг Земли и после выполнения намеченной программы успешно приземлился на территории нашей Родины — Союза Советских Социалистических Республик.

Советский космический корабль-спутник «Восток-2», управляемый товарищем Титовым, облетел более 17 раз вокруг земного шара, преодолев расстояние свыше 700 тысяч километров, то есть почти равное удвоенному расстоянию от Земли до Луны.

В этом подвиге отражены новые огромные достижения Советского Союза, нашей науки и техники, всего народного хозяйства — великие преимущества самого передового в мире социалистического общественного строя.

Все народы земного шара с огромным воодушевлением и восторгом отметили первый полет советского человека в космическое пространство. Замечательный полет нового советского космонавта показывает, что недалеко то время, когда космические корабли, управляемые человеком, проложат межпланетные трассы к Луне, Марсу, Венере. Перед человечеством открываются широкие перспективы покорения космического пространства и полетов к планетам Солнечной системы.

С чувством законной гордости Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Правительство Советского Союза отмечают, что наша страна, страна победившего социализма, уверенно идет в авангарде человечества в деле использования достижений науки и техники на благо народов мира.

Второй космический полет советского человека вокруг

Земли — это новое яркое подтверждение великого могущества народа, построившего социализм. Наши достижения в освоении космоса не являются случайными, они отражают закономерное шествие победоносного коммунизма. Коммунизм неуклонно идет вперед. И нет такой силы в мире, которая могла бы помешать неукротимому движению человечества к своему светлому будущему.

Враги мира раздувают военную истерию. Этой истерии мы противопоставляем наши величественные планы коммунистического строительства, нашу твердую уверенность в своих силах, в правильности пути, указанном марксистско-ленинской наукой.

Всем людям на земле известны планы и цели нашей страны. Они выражены в проекте вносимой на рассмотрение XXII съезда КПСС новой Программы Коммунистической партии Советского Союза — Программы построения коммунистического общества. Коммунизм выполняет историческую миссию избавления всех людей от социального неравенства, от всех форм угнетения и эксплуатации, от ужасов войны и утверждает на земле Мир, Труд, Свободу, Равенство и Счастье всех народов.

Все во имя человека! Все для блага человека! — вот наша высшая цель.

Космические полеты советских людей знаменуют собой непреклонную волю, непреклонное желание всего советского народа к прочному миру на всей земле. Наши достижения в исследовании космоса мы ставим на службу миру, научному прогрессу, на благо всех людей нашей планеты.

Советский народ твердо верит, что дело мира победит во всем мире. Мир восторжествует, если народы всех стран будут самоотверженно бороться за его укрепление.

Мы призываем правительства всех стран, всех людей, независимо от расовой, национальной, социальной принадлежности и религиозных убеждений приложить все силы для обеспечения прочного мира на всей земле.

Новая славная победа нашей Родины вдохновляет всех советских людей на еще большие подвиги в строительстве коммунизма!

Вперед к великим победам во имя мира, всеобщего счастья и прогресса человечества!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО
СОВЕТА СССР

СОВЕТ МИНИСТРОВ
СССР



Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР заслуженный мастер спорта майор Герман Степанович Титов.

*Советскому космонавту, впервые в мире
совершившему 25-часовой космический полет*

**Майору ТИТОВУ
Герману Степановичу**

Дорогой Герман Степанович!

Я счастлив горячо поздравить Вас с выдающимся героическим подвигом — 25-часовым космическим полетом на корабле-спутнике «Восток-2».

Весь советский народ, все прогрессивное человечество будут помнить в веках Ваш подвиг, как пример мужества и отваги, во имя служения человечеству.

Ваш героический подвиг еще раз показал, на что способен советский человек, воспитанный Коммунистической партией.

От всего сердца поздравляю Вас со счастливым возвращением из космического путешествия в горячие объятия своей Родины.

До скорой встречи в Москве.

Н. ХРУЩЕВ.

7 августа 1961 года.

КОММУНИЗМ РОЖДАЕТ ГЕРОЕВ

Дни нашей жизни в преддверии XXII съезда партии насыщены такими знаменательными выдающимися событиями, что каждого гражданина Советского Союза переполняет законное чувство советской национальной гордости. Каждый день приносит новые убедительные доказательства мудрости и прозорливости Коммунистической партии.

В проекте Программы КПСС говорится: «Прогресс науки и техники в условиях социалистической системы хозяйства позволяет наиболее эффективно использовать богатства и силы природы в интересах народа, открывать новые виды энергии и создавать новые материалы, разрабатывать методы воздействия на климатические условия, овладевать космическим пространством».

И советский народ, выполняя предначертания партии, овладевает космическим пространством. Заатмосферные просторы вокруг нашей планеты прочерчены трассами двух космических кораблей «Восток-1» и «Восток-2», на которых граждане Советского Союза, наши отважные соотечественники совершили беспрецедентные подвиги.

Двадцатипятичасовой полет коммуниста майора Германа Степановича Титова — лучшее подтверждение того, как далеко вперед ушла наша социалистическая наука и техника, оставив на годы позади одряхлевшую капиталистическую науку.

Весь мир снова восхищен вторжением советского человека во Вселенную. Более суток в состоянии невесомости, 17 с лишним оборотов вокруг земного шара, более семисот тысяч километров полета по космической трассе — вот цифровое выражение выдающегося подвига летчика-космонавта Германа Титова. Он проявил беспредельную преданность делу коммунизма, нестигаемую волю и выдержку, великолепную физическую подготовку.

Только успеха Астронавтическая комиссия ФАИ выработала новые правила регистрации космических рекордов, как Герман Титов установил два новых абсолютных мировых рекорда: по продолжительности полета в космосе — 25 часов 18 минут и по дистанции (дальности) полета в космическом пространстве — более 700 000 км.

Авиационные спортсмены нашей Родины горячо приветствуют Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР заслуженного мастера спорта майора Германа Степановича Титова, выражают свое восхищение его замечательным рейсом. Мы знаем, что так же, как за космонавтом-одним последовал космонавт-два, так за полетом Титова последуют еще более далекие и сложные полеты за пределы земной атмосферы. Все новые и новые отважные советские люди по неизведанным маршрутам полетят в космос для блага народа, во имя торжества коммунизма.

ПРОГРАММА ВЕЛИКИХ СВЕРШЕНИЙ

10 июля 1961 года... Эта дата войдет в историю не только советского народа, но и всех наций и стран планеты. Солнечные перспективы открыл перед человечеством опубликованный в этот день величайший документ его века — проект новой Программы Коммунистической партии Советского Союза — программы строительства коммунизма.

Коммунизм — уже не отдаленное будущее. Построение коммунистического общества стало непосредственной практической задачей советского народа. Проект Программы указывает конкретные пути движения к этой великой цели, определяет новые задачи и основные этапы коммунистического строительства.

Проект Программы представляет собою стройную систему идей, принципов, положений о создании коммунистического общества, являющихся закономерным продолжением идей Маркса и Энгельса, впервые провозглашенных ими в «Манифесте Коммунистической партии», идей, которые в новую историческую эпоху обогатил и развил В. И. Ленин. Проект хранит полную преемственность с двумя прежними программами нашей партии. Это грандиозный план деятельности советского народа, Коммунистической партии, социалистического государства.

В проекте новой Программы наша партия предстает перед всем миром как великий зодчий коммунизма, как мудрый вождь народа, выразитель его интересов и целей, как передовой отряд мирового рабочего движения. Партия существует для народа, в служении ему видит смысл своей деятельности. Забота о благе, о счастье народа, трудящегося человечества — вот что пронизывает весь проект Программы. Он вооружает партию, советский народ, все международное коммунистическое движение новыми творческими выводами и положениями.

«Переход от капитализма к коммунизму — путь развития человечества» — так озаглавлена первая часть проекта Программы. В ней идет речь об исторической неизбежности этого перехода, о всемирно-историческом значении Великой Октябрьской социалистической революции и победы социализма в СССР, дается характеристика мировой системы капитализма и глубокий анализ кризиса мирового капитализма, анализируется современный этап международного революционного движения рабочего класса и национально-освободительного движения.

Переход от капитализма к социализму, — говорится в проекте Программы КПСС, — составляющий основное содержание современной эпохи, — закономерный результат развития общества. Империализм вступил в период заката и гибели, бесповоротно утратил свою власть над большинством человечества. Он не в силах остановить неодолимый освободительный процесс. Монополистическая буржуазия не может отстрелиться даже ядерным оружием от непреложного хода исторического развития. Мировая капиталистическая система в целом созрела для социальной революции пролетариата.

В проекте Программы КПСС четко определяются характер и содержание внешнеполитической деятельности нашей партии, ее задачи в области международных отношений. «Главной целью своей внешнеполитической деятельности КПСС считает: обеспечить мирные условия для построения коммунистического общества в СССР и развития мировой системы социализма и вместе со всеми миролюбивыми народами избавить человечество от мировой истребительной войны».

Вопрос о войне и мире — самый жгучий вопрос современности. Наша партия исходит из того, что сейчас на земном шаре сложились и растут силы, способные предотвратить мировую войну, сохранить и упрочить всеобщий мир. Усилия народов должны быть сосредоточены на том, чтобы своевременно обуздать империалистов, лишить их возможности пустить в ход смертоносное оружие.

Социализм предложил человечеству единственно разумный принцип отношений между государствами в условиях разделения мира на две системы — принцип мирного сосуществования государств с различным социальным строем, выдвинутый В. И. Лениным. Этот принцип отвечает кровным

интересам всего человечества, за исключением воротил крупных монополий и военщины. В проекте Программы КПСС подчеркивается: «Советский Союз последовательно отстаивал и будет отстаивать политику мирного сосуществования государств с различным общественным строем». Коммунистическая партия Советского Союза и впредь будет высоко нести знамя мира и дружбы народов.

«Задачи Коммунистической партии Советского Союза по строительству коммунистического общества» — так названа вторая часть проекта. В ней намечается широкий фронт борьбы за построение коммунистического общества, за осуществление вековой мечты человечества и дается развернутая характеристика основных задач, которые ставит партия в области экономического строительства, создания и развития материально-технической базы коммунизма, в области подъема материального благосостояния народа, государственного строительства и дальнейшего развития социалистической демократии, а также в области национальных отношений, идеологии, воспитания, образования, науки и культуры.

Коммунизм строится людьми и для людей. Все во имя человека, для блага человека! Забота о людях, о всемерном улучшении условий их материальной и духовной жизни составляет смысл деятельности нашей партии. Проект Программы дает чеканное определение коммунизма. «Коммунизм — это бесклассовый общественный строй с единой общественной собственностью на средства производства, полным социальным равенством всех членов общества, где вместе с всесторонним развитием людей вырастает и производительные силы на основе постоянно развивающейся науки и техники, все источники общественного богатства пользуются полным покоем и осуществляется великий принцип «от каждого — по способностям, каждому — по потребностям». Коммунизм — это высокоорганизованное общество свободных и сознательных тружеников, в котором утвердятся общественное самоуправление, труд на благо общества станет для всех первой жизненной потребностью, осознанной необходимостью, способностью каждого будут применяться с наибольшей пользой для народа».

Верная пролетарскому интернационализму, Коммунистическая партия Советского Союза рассматривает коммунистическое строительство в СССР как великую интернациональную задачу советского народа, отвечающую интересам всей мировой социалистической системы, интересам международного пролетариата, всего человечества. Коммунизм, говорится в проекте Программы, выполняет историческую миссию избавления всех людей от социального неравенства, от всех форм угнетения и эксплуатации, от ужасов войны и утверждает на земле Мир, Труд, Свободу, Равенство и Счастье всех народов.

Практическое решение задач строительства коммунизма в СССР будет осуществляться последовательными этапами.

В ближайшее десятилетие (1961—1970 годы) Советский Союз, создавая материально-техническую базу коммунизма, превзойдет по производству продукции на душу населения наиболее мощную и богатую страну капитализма — США; значительно поднимется материальное благосостояние и культурно-технический уровень трудящихся, всем будет обеспечен материальный достаток; все колхозы и совхозы превратятся в высокопроизводительные и высокодоходные хозяйства; в основном будут удовлетворены потребности советских людей в благоустроенных жилищах; исчезнет тяжелый физический труд; СССР станет страной самого короткого рабочего дня.

Во втором десятилетии (1971—1980 годы) будет создана материально-техническая база коммунизма, для всего населения обеспечено изобилие материальных и культурных благ; советское общество вплотную подойдет к осуществлению принципа распределения по потребностям, произойдет постепенный переход к единой общественной собственности. Таким образом в СССР будет в основном построено коммунистическое общество. Полностью построение коммунистического общества завершится в последующий период.

Создать в течение двух десятилетий материально-техническую базу коммунизма — такова главная экономическая задача партии и советского народа. Объем промышленной про-

дукции в СССР увеличится в течение ближайших десяти лет примерно в два с половиной раза и превзойдет современный уровень промышленного производства США, а в течение двадцати лет — не меньше чем в шесть раз. Это означает, что нынешний общий объем промышленного производства США будет оставлен далеко позади. Определяя основные задачи строительства коммунистического общества, партия в качестве стержневой выдвигает задачу электрификации всей страны. Во втором десятилетии она будет в основном завершена.

В. И. Ленин учил, что более высокая по сравнению с капитализмом производительность труда — самое важное, самое главное для победы нового строя над старым. Предусмотренное проектом Программы повышение производительности труда в промышленности за 20 лет — в четыре—четыре с половиной раза и в сельском хозяйстве в пять—шесть раз — необходимое условие утверждения второй фазы коммунизма. Этому будет способствовать комплексная механизация и автоматизация производства, значительный рост энергооборуженности, дальнейшее улучшение условий труда, культурно-технический рост всех трудящихся, рост культуры труда, огромный рост коммунистической сознательности всех работников. Труд станет для всех радостью, наслаждением, творчеством, первой жизненной потребностью.

В проекте Программы подчеркивается, что «создание, наряду с могучей промышленностью, процветающего, всесторонне развитого и высокопродуктивного сельского хозяйства — обязательное условие построения коммунизма». В области сельского хозяйства наша партия ставит две основные, тесно связанные между собой задачи: во-первых, достигнуть на основе мощного подъема производительных сил избобили высококачественных продуктов питания для населения и сырья для промышленности; во-вторых, обеспечить постепенный переход советской деревни к коммунистическим общественным отношениям и ликвидировать в основном различие между городом и деревней. Общий объем продукции сельского хозяйства намечается увеличить за двадцать лет в три с половиной раза.

В области подъема материального благосостояния народа партия ставит задачу всемирно-исторического значения — обеспечить в Советском Союзе самый высокий жизненный уровень по сравнению с любой страной капитализма. В ближайшие десять лет объем национального дохода СССР увеличится почти в два с половиной раза, а за двадцать лет — примерно в пять раз. Реальные доходы на душу населения за двадцать лет вырастут более чем в три с половиной раза. Уже в ближайшем десятилетии в стране не останется низкооплачиваемых категорий рабочих и служащих.

Партия ставит задачу разрешить самую острую проблему подъема благосостояния советского народа — жилищную проблему. В итоге второго десятилетия каждая семья, включая семьи молодежи, будет иметь благоустроенную квартиру, соответствующую требованиям гигиены и культуры быта. Пользование жилищем в течение второго десятилетия постепенно станет бесплатным для всех граждан.

Проект Программы КПСС предусматривает дальнейшее сокращение рабочего времени, заботу о здоровье и увеличении продолжительности жизни советских людей, улучшение условий труда, бытовых условий семьи и положения женщины, содержание за счет общества детей и нетрудоспособных, обеспечение каждому ребенку счастливого детства. Советское государство показывает всему миру пример действительно полного и всеобъемлющего удовлетворения растущих материальных и культурных потребностей человека.

Главное направление развития социалистической государственности в период строительства коммунизма состоит во всестороннем развертывании и совершенствовании социалистической демократии, активном участии всех граждан в управлении государством, в руководстве хозяйственным и культурным строительством, в улучшении работы государственного аппарата и усилении народного контроля над его деятельностью.

В ходе коммунистического строительства будет повышаться роль Советов, профессиональных союзов, кооперации, комсомола и других общественных объединений трудящихся. «Развитие социалистической государственности», — говорится в проекте Программы КПСС, — постепенно приведет к преобразованию ее в общественное коммунистическое самоуправление, в котором объединятся Советы, профессиональные, кооперативные и другие массовые организации трудящихся. Этот процесс будет означать дальнейшее развитие демокра-

тии, обеспечивающей активное участие всех членов общества в управлении общественными делами».

В процессе перехода к коммунизму все более возрастает роль нравственных начал в жизни общества, расширяется сфера действия морального фактора и соответственно уменьшается значение административного регулирования взаимоотношений между людьми. Партия будет поощрять все формы сознательной самодисциплины граждан, ведущие к закреплению и развитию основных правил коммунистического общежития. Со страниц проекта Программы партии предстают перед нами черты нового человека, гармонически сочетающего в себе духовное богатство, моральную чистоту и физическое совершенство.

Темпы нашего движения к коммунизму будут тем выше, чем выше поднимается уровень коммунистической сознательности советских людей. Исторический опыт показывает, что и после победы социализма в сознании, поведении людей еще сохраняются привычки, обычаи, нравы, традиции старого, отживающего мира. Только упорной, систематической воспитательной работой можно преодолеть их, добиться утверждения коммунистической идеологии в жизни, в отношениях между людьми. Поэтому идеологическая работа становится все более мощным фактором в борьбе за победу коммунизма.

Большое внимание уделяет проект Программы КПСС вопросам культурного строительства. «Культурное развитие в период развернутого строительства коммунистического общества является завершающим этапом великой культурной революции. На этом этапе обеспечивается создание всех необходимых идеологических и культурных условий для победы коммунизма».

От культурного роста населения в огромной мере зависят подъем производительных сил, прогресс техники и организация производства, повышение общественной активности трудящихся, развитие демократических основ самоуправления, коммунистическое переустройство быта. Культура коммунизма, вобравшая в себя и развивающая все лучшее, что было создано мировой культурой, — новая, высшая ступень в культурном развитии человечества.

В результате победы социализма в СССР, укрепления единства советского общества Коммунистическая партия рабочего класса превратилась в авангард советского народа, стала партией всего народа, расширила свое направляющее влияние на все стороны общественной жизни. «Партия — ум, честь и совесть нашей эпохи, советского народа, свершающего великие революционные преобразования. Она зорко всматривается в грядущее, раскрывает перед народом научно обоснованные пути движения вперед, пробуждает в массах гигантскую энергию, ведет их на решение грандиозных задач».

В проекте Программы КПСС говорится, что периоду развернутого строительства коммунизма соответствует новый, более высокий этап в развитии самой партии, ее политической, идеологической и организационной работы, что этот период характеризуется дальнейшим возрастанием роли и значения Коммунистической партии как руководящей и направляющей силы советского общества.

Близится день, когда новая Программа КПСС после широкого, подлинно всенародного обсуждения ее в партийных организациях, на собраниях рабочих, тружеников сельского хозяйства, интеллигенции, на страницах печати будет внесена на рассмотрение и утверждение XXII съезда партии. Партия выражает уверенность в том, что советские люди воспримут эту Программу как свое родное, кровное дело, как величайшую цель своей жизни, как знамя всенародной борьбы за построение коммунизма.

«Партия торжественно провозглашает: нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме!» Эти заключительные слова проекта Программы партии зажгли в сердцах советских людей могучее пламя трудового энтузиазма, вызвали новый гигантский подъем их творческой энергии.

Советские люди знают, что успехи в строительстве коммунистического общества будут зависеть прежде всего от их труда, настойчивости, вдохновения. Они безгранично верят в мудрость руководства Коммунистической партии, ее Ленинского Центрального Комитета во главе с товарищем Н. С. Хрущевым, непоколебимо верят в несокрушимую реальность новой Программы партии. Двухсотмиллионная многонациональная семья народов нашей великой страны отвечает своей родной Коммунистической партии вдохновенным трудом во имя торжества коммунизма.

Наши подарки СЪЕЗДУ ПАРТИИ

Весь советский народ готовит подарки XXII съезду своей родной Коммунистической партии. Включившись в предсезонное соревнование, больших успехов добились наши отважные парашютисты. Готовясь к показу своего мастерства на воздушном параде в честь Дня Воздушного Флота СССР, группа спортсменов Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова в составе Николая Крутова, Александра Скопинова и Федора Побережнюка установила новый мировой рекорд в дневном групповом комбинированном прыжке с высоты 2000 м. Этот вид рекордов утвержден только в мае этого года, а наши спортсмены уже успешно штурмуют центр креста.

...Уложены парашюты. Подогнана подвесная система. Смонтированы приборы, гарантирующие безопасность прыжка. Получены последние данные о силе и направлении ветра.

В рекордном прыжке необходимо учитывать все — силу и направление ветра по высотам, наличие восходящих и нисходящих потоков, вес каждого парашютиста, точку отделения от самолета и момент раскрытия парашюта.

Наконец все готово. Произведены необходимые расчеты для рекордного прыжка. На самолете Ан-2 спортсмены поднимаются в воздух.

Как три горошины, парашютисты выпалили из фюзеляжа самолета и стремительно понеслись к земле. С каждой секундой они увеличивались в размерах. Распластав руки и ноги, отважная тройка кучно приближалась к зеленому полю аэродрома. Один за другим раздались три хлопка, и белыми тюльпанами раскрылись купола парашютов.

Спортсмены выполняют серию маневров. Все ближе и ближе заветное перекрестие белых полотнищ. Парашютисты приземляются почти у самого центра круга. Среднее отклонение составило 4,17 м.

Спортивные судьи фиксируют новое мировое достижение.

На снимке (справа налево): Ф. Побережнюк, А. Скопинов, Н. Крутов.

Фото А. Межуева

★ НОРМА МАСТЕРА СПОРТА ВЫПОЛНЕНА

900 из 900 возможных! Таков полетный результат резиномоторной модели самолета ростовчанина В. Леоничева. Участник состязаний авиамоделлистов южной зоны РСФСР, он выполнил норму мастера спорта. Этому же добились и его товарищи по команде — В. Лесников и К. Герштенцвейг — строители кордовых гоночных моделей. В финальном запуске их модель пролетела базу за 5 мин. 16 сек.

На зональных соревнованиях авиамоделлистов Российской Федерации, состоявшихся в Костроме, Владимире, Брянске, Астрахани, Саратове, Кирове, Новосибирске и Хабаровске, семь участников выполнили норму мастера спорта. Мордовский спортсмен Кахнович, выступая с моделью планера, набрал 900 очков, что на 50 очков выше этой нормы.

Строители «малой авиации» посвящают свои успехи XXII съезду КПСС.



Полной творческих сил, могучей и прекрасной встречает XXII съезд родной партии наша страна. Как никогда четок и полнокровен пульс ее жизни, высок взлет трудового напряжения и творческого энтузиазма. Шаг за шагом, уверенно и твердо идет советский народ дорогой семилетки к новым светлым вершинам. Большие крылья у нашей Родины! Огромны успехи гражданской авиации СССР.

В чем главная особенность развития Гражданского воздушного флота наших дней?

— На этот вопрос, — сказал нашему корреспонденту Георгий Семенович Счетчиков, первый заместитель начальника Главного Управления ГВФ при Совете Министров СССР, — можно ответить очень кратко — коренная техническая реконструкция. XXI съезд КПСС поставил перед партией, народом задачу: путем внедрения скоростных многоместных турбореактивных и турбовинтовых самолетов превратить воздушный транспорт в один из главных видов пассажирского транспорта.

Эта директива успешно претворяется в жизнь. В честь XXII съезда партии труженики Аэрофлота, развернув широкое соревнование, радуют любимую Родину новыми патриотическими делами. За последние годы созданная Коммунистической партией авиация совершила стремительный скачок вперед.

— Технический прогресс, — говорит тов. Счетчиков, — это реконструкция и строительство за семилетку новых аэропортов, оснащение воздушных линий современными средствами самолетовождения, это расширение сети аэропортов на местных авиационных трассах, это механизация и автоматизация трудовых процессов.

Взглянем на небо. Под орбитами советских космических кораблей-спутников Земли прочерчены трассы воздушных транспортных магистралей. Только на московских аэродромах ежедневно взлетают и приземляются сотни самолетов и вертолетов. Авиационные трассы, по которым курсируют советские дальние пассажирские самолеты, протянулись от Москвы более чем в два десятка государств. СССР занимает сейчас первое место в мире по протяженности воздушных линий.

Как в дом родной, приходят пилоты в свои машины, привычно выкручивают на стартовые дорожки и взмывают в мирное небо великой авиационной державы. А. Витковский, Е. Барабаш, Б. Кубышкин, М. Яковлев, В. Ларионов, И. Караманов, А. Огурцов... Они и сотни других пилотов-миллионеров, ударников коммунистического труда несут свою трудовую вахту в честь XXII съезда КПСС.

СЕМЕЙСТВО БОГАТЫРСКИХ КОРАБЛЕЙ

— Наши воздушные лайнеры, — продолжает тов. Счетчиков, — само воплощение понятия «скорости». А ведь скорость — это мечта каждого летчика. И не только летчика. Да, скорость, борьба за секунды, минуты, часы — она стала символом нашего времени. Нигде так, как в советской стране, не ценят время, время, которое работает на нас. То, что вчера считалось рекордом, сегодня становится нормой, а завтра уже перестает удовлетворять. Таков наш могучий шаг — шаг строителей коммунизма.

Кажется, совсем недавно, Ту-104 — детище конструкторского коллектива А. Н. Туполева — получил путевку в небо, а теперь этот самолет уже ветеран скоростной авиации. Размышляя по поводу

МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ

Ту-104, Георгий Семенович подчеркивает:

— Даже люди, не искушенные в научно-технических вопросах, убедились, как высоко поднялась в СССР промышленность, инженерная мысль. В самом деле! Раньше приходилось затрачивать дни на полет от Москвы до Пекина, теперь же рейс на Ту-104 длится восемь летных часов.

— Вы хорошо знаете, что в советской и зарубежной печати сказано немало об этом корабле, но все же от читателей ускользнули некоторые подробности. Для примера возьму простой факт: запуск его двигателя. Летчик нажал кнопку. Включился аккумулятор. Получив электрический импульс, заработал малый стартер, а затем от него — более сильный. Завертелась турбина, заставив действовать компрессор. Через входной канал, что виден в передней кромке крыла, компрессор начал всасывать воздух. Мгновенно вспыхнуло пламя в камере, в которой сгорает керосин, подогревая воздух. Затем компрессор при помощи сотен лопаток под давлением нагнетает горячий воздух в турбину. Вращение ее лопаток ускоряется до тысячи оборотов в минуту, а воздух со сверхзвуковой скоростью вырывается наружу через реактивное сопло в задней кромке крыла. И все это происходит автоматически.

Вот так и возникает исполинская тяговая сила: Ту-104 отрывается от земли и устремляется в небесные дали. Большие скорости требуют автоматизации управления самолетом. А скорость наших кораблей, восхитивших мир, возросла втрое, вчетверо. Семейство «Ту», «Илов», «Анов» заставило изменить понятие о расстоянии.

Крупнейший в мире советский лайнер Ту-114 совершил в 1959—1960 годах немало прославивших его дальних рейсов на внутренних и международных авиалиниях. Как известно, на воздушном гиганте летал осенью 1959 года в США с миссией мира и дружбы товарищ Н. С. Хрущев. Возвращаясь с XV сессии Генеральной Ассамблеи ООН в октябре прошлого года, Никита Сергеевич

также воспользовался самолетом Ту-114. Товарищ Н. С. Хрущев дал высокую оценку путешествию на этом самолете.

На Всемирной выставке в Брюсселе Ту-114 присужден Большой приз, а его создатель генеральный конструктор академик Андрей Николаевич Туполев удостоен Золотой медали — высшей награды Международной авиационной федерации. Наш Ту-114 привлек наибольшее внимание на парижской авиационной выставке 1961 года.

По размерам и грузоподъемности нет равных в мире пассажирских воздушных лайнеров. Четыре турбовинтовых двигателя, установленные на самолете, по своей мощности, измеряемой суммарно десятками тысяч лошадиных сил, превосходят лучшие иностранные образцы.

В основном варианте при полетах по трассе Москва — Хабаровск машина поднимает 170

пассажиров, а также большое количество багажа. Два самолета берут столько же пассажиров, сколько их везет поезд. Но поезд идет до Хабаровска около семи суток, а Ту-114 — восемь часов. Во втором варианте, для межконтинентальных беспосадочных полетов, скажем, от Москвы до Нью-Йорка, на борту размещаются 120 пассажиров, а для рейсов на коротких авиалиниях — Москва — Адлер и других, — 220 пассажиров. Ту-114 оснащен новейшими электронными пилотажными приборами, автоматикой, совершенными средствами связи и навигационным оборудованием. Все это позволяет летать в любую погоду, днем и ночью.

Совершенно оборудование на самолетах Ил-18, Ан-10, которые, как и Ту-114, вышли на воздушные трассы после XXI съезда партии. В наших скоростных машинах отлично решены три основные задачи — безопасность полета, комфорт и хорошие экономические показатели, обеспечивающие возможность их широкого применения в различных условиях.

О высоких качествах наших скоростных лайнеров можно судить еще и по достижениям, установленным на них. 27 мировых рекордов на Ту-114 записал на свой счет мастер спорта И. Сухомлин, 13 мировых рекордов на Ил-18 — заслуженный мастер спорта В. Коккинаки. На самолетах Ту-104, Ту-114 и Ил-18 наши летчики-спортсмены завоевали Родине 63 выдающихся результатов.

НОВЫЕ СКОРОХОДЫ НЕБА

— Мы, — говорит тов. Счетчиков, — рады доложить партии, XXII съезду, что летчики Аэрофлота успешно освоили новейшие самолеты — красавцы Ан-24 и Ту-124 конструктор О. К. Антонова и А. Н. Туполева. Новые скороходы неба готовятся к старту и скоро появятся на воздушных дорогах.

Ан-24 может перевозить в основном варианте 32 человека, а в туристском — 40. Дальность беспосадочного полета 1500—2000 километров. Машина будет эксплуатироваться на грунтовых аэродромах.

Призы группы рекордсменов страны и мира, обратившихся через журнал «Крылья Родины» ко всем советским авиационным спортсменам,— ознаменовали 1961 год, год XXII съезда Коммунистической партии, новыми рекордами — воплощаются в жизнь. Они задают те, кто написал это патристическое обращение. В числе других стояло под ним имя спортсменки I разряда Анны Геппенер. И вот она, ныне мастер спорта, порадовала Родину новым выдающимся мировым достижением.

22 июня на одном из подмосковных аэродромов готовился к полету вертолет Ми-1, пилотируемый Анной Геппенер. Ей предстояло пройти с максимальной скоростью по замкнутому 100-километровому маршруту.

Спортивные комиссары опломбировали бензобаки и барографы. Теперь все готово.

Вертолет плавно отделился от земли,

Наши подарки СЪЕЗДУ ПАРТИИ



А. Геппенер.

Борьба за скорость, экономичность, прочность и безопасность полета потребовала от конструкторского коллектива новых инженерных поисков, смелых решений ряда технических проблем. Так, впервые в мировой практике самолетостроения в качестве основного соединения обшивки с силовыми элементами применен так называемый клеесварный метод. Клеесварные соединения ликвидировали огромное количество заклепок, что уменьшило аэродинамическое сопротивление, повысило прочность конструкции, герметичность и надежность соединений. Не одна тысяча различных деталей в самолете из пластмасс. Это и сокращение веса, и более надежная герметичность, и долговечность конструкции.

А что собой представляет Ту-124?

Реактивный сорокачетырехместный пассажирский самолет средней дальности полета. Он быстро и надежно свяжет столицы союзных республик, сократит расстояния между большими и малыми городами.

Новая машина имеет меньшую, чем Ту-104, посадочную скорость. Чтобы самолет был экономичным, ему, кроме хороших аэродинамических форм, нужны и хорошие двигатели. На Ту-124 использованы турбовентиляторные двигатели, расходующие немного горючего. А это, как известно, очень важное достоинство.

Ту-124 — первый в мире пассажирский самолет, имеющий турбовентиляторные двигатели.

— Еще совсем недавно, — говорит Георгий Семенович, — было мало воздушных линий, на которых летали скоростные самолеты с газотурбинными двигателями. Теперь их много.

ТРАССЫ ВЕРТОЛЕТНЫЕ...

Несмотря на то, что внедрение вертолетов у нас началось несколько позднее, чем на Западе, их использование для обслуживания народного хозяйства проходит значительно интенсивнее и в более широких масштабах. Это объясняется, во-первых, тем, что советские винтокрылые машины обладают хорошими летными характеристиками, большой высотностью и грузоподъемностью, и, во-вторых, бурным развитием экономики, требующим применения специальных средств транспорта и связи,

В ноябре 1959 года при осмотре десятиместного вертолета Ми-4 товарищ Н. С. Хрущев указал на широкую возможность использования этих машин для перевозки пассажиров, в частности, на курортах и в городах. Ныне действуют вертолетные линии в Москве, Крыму и на Кавказе, в Узбекистане, на Дальнем Востоке, в Сибири, на Кубани, в Азербайджанской ССР.

— На воздушных трассах, — говорит тов. Счетчиков, — работают вертолеты различного назначения. Например, вертолет Ми-6 конструкции М. Л. Миля берет на борт 70 пассажиров. Принципиальное отличие нового аппарата от вертолетов прежних типов заключается в том, что на Ми-6 впервые применены турбовинтовые двигатели.

Новый трехместный вертолет «Москвич» создан на базе Ми-1 — машины одновинтовой схемы. Лопастей несущего винта — цельнометаллические, а управление — гидравлическое.

Я уже упоминал о Ми-4. Этот вертолет хорошо управляется, его подъем и спуск протекают почти незаметно. При остановке двигателя машина может безопасно спланировать на небольшую площадку. Четырехколесное шасси обеспечивает хорошую устойчивость. Во время руления почти не ощущается толчков от неровностей почвы,

на мгновение завис и устремился вперед, набирая скорость и высоту. В 10 час. 35 мин. 28 сек. спортивные комиссары, находившиеся на линии старта, зафиксировали старт. Вот пройден первый поворотный пункт, второй. Спортивные комиссары на финише внимательно следят за горизонтом. В 11 час. 08 мин. 04 сек. Ми-1 пересек линию финиша.

За 32 минуты 36 секунд Анна Геппенер прошла маршрут длиной 100,35 км. Скорость, достигнутая ею на этом участке, равняется 196,668 км/час. Это — новый рекорд страны и мира. Прежний мировой рекорд, принадлежавший спортсменке Центрального аэроклуба СССР им. Чкалова Ирине Гуровой, превышен на 21,269 км/час.

Мастер спорта Анна Геппенер выполнила свое предсезонное обязательство, делом подкрепила свой призв к авиационным спортсменам.

Н. ГОЛОВАНОВ

ЦИФРЫ КРАСНОРЕЧИВЕЕ СЛОВ

Работники авиационной промышленности, движимые чувством патристического долга, быстро оснастили и продолжают оснащать Гражданский воздушный флот новой техникой. С каждым годом растут авиационные перевозки, особенно пассажирские, по темпам которых Аэрофлот обогнал все страны мира, включая США. Говорят, что цифры иной раз красноречивее слов. В прошлом году общий объем перевозок — пассажирских, грузовых и почтовых, — по сравнению с 1959 годом, увеличился на одну треть, а пассажиров перевезено почти столько же, сколько за 1956, 1957, 1958 годы, взятые вместе. Еще одно сравнение: за первые два года семилетки было больше воздушных пассажиров, чем за восемь предвоенных лет. Перевозки пассажиров воздушным транспортом возрастут за семилетие примерно в шесть раз.

Авиация прочно вошла в быт советского народа. Теперь уже стало обычным, что трудящиеся летят на самолетах не только по служебным делам, но и в отпуск, на курорты, в гости к родным. Многие организации Москвы, Ленинграда, Киева заказывают специальные рейсы для полета на экскурсии: москвичи — в Ленинград, киевляне — в Москву.

Самолеты и вертолеты — не только средство сообщения. Они — крылатые помощники тружеников полей в их борьбе за дальнейший подъем сельскохозяйственного производства. Из года в год растет объем авиационно-химических работ в сельском хозяйстве. К концу семилетки летчики обработают с воздуха 40 миллионов гектаров. Самолеты и вертолеты прочно обосновались в лесном хозяйстве, санитарно-медицинской службе, Антарктике и Арктике, в строительстве, геологических экспедициях, в отрядах китобойных флотилий.

— В воздухе и на земле, — сказал в заключение беседы первый заместитель начальника Главного Управления ГВФ Георгий Семенович Счетчиков, — авиаконструкторы, инженеры и техники, рабочие и авиаторы ведут творческое соревнование за создание новых, еще лучших машин, отличающихся еще большей скоростью, высотой, дальностью полета и грузоподъемностью, за четкую, безупречную работу Аэрофлота, за постоянное расширение сферы его деятельности.

ВСЕГДА ВПЕРЕДИ

Я. ШВАРЦМАН

Когда он надевает белый халат, шапочку, его можно принять за медика или кулинара или часовых дел мастера. Но нет, в таком облачении мы увидели его на рабочем месте в цехе большого предприятия. Точнейший инструмент, тончайшие детали, которые подчас не разглядеть невооруженным глазом, — вот приметы производственного обихода радиослесаря Евгения Дроздова.

Слесарное дело стало его профессией после окончания ремесленного училища. Только в начале трудовой жизни был он инструментальщиком и чаще всего орудовал зубилом да молотком. А в последние годы Дроздов терпеливо овладевал куда более сложной работой, требующей определенных теоретических познаний, умения читать и разбираться в схемах и чертежах. Этому помогают и занятия в вечерней средней школе. Нынешней осенью Евгений продолжит учение в 9-м классе.

Ведомая нашей партией растет Советская страна, совершенствуется техника производства, растут и люди. Дроздов — живой тому пример. Его знакомство с новой специальностью произошло



Спортсмен-летчик Н. Давыдов перед полетом (слева). Поезд прибыл на станцию. Его ведет машинист Московского метрополитена Н. Давыдов.

Фото Б. Антонова

в канун XXI съезда КПСС. Теперь же старательному слесарю присвоен пятый разряд. Вступив в социалистическое соревнование в честь XXII съезда партии, он из месяца в месяц перевыполняет план в два раза и больше, добивается отличного качества сборки узлов и блоков радиоаппаратуры.

Честно трудится Евгений Дроздов. А в свободное время... Если доведется встретить его в синем комбинезоне на аэроклубном аэродроме, то здесь будет уже совсем нетрудно признать в нем авиационного спортсмена. Со времени армейской службы в воздушно-десантных войсках он увлекается парашютизмом. И это увлечение стало его вторым жизненным призванием. Число совершенных им прыжков недавно перевалило за полтысячи. Наряду с этим числом есть и особый «семейный счет». Валерия Дроздова — жена Евгения тоже парашютистка — перво-разрядница. У молодых супругов в сумме более 750 прыжков.

Участвуя во многих соревнованиях парашютистов, в том числе и всесоюзных, Дроздов выполнил большинство нормативов мастера спорта. Ему выпала честь выступать в нынешнем году на воздушном параде в парашютной группе, которая продемонстрировала высокий класс комбинированного прыжка.

...На большой высоте от самолета Ан-2 одна за другой отделилось восемь точек. 20 секунд свободного падения, 20 секунд взволнованного ожидания, показавшихся зрителям долгими минутами, и, наконец, в небе Тушина вспыхнули разноцветные купола. А затем каждый из восьмерки устремился к центру креста, выложенного на летном поле.

У спортсмена комсомольца Виктора Родина с Дроздовым много общего. Он тоже рабочий, имеющий квалификацию 5-го разряда, тоже бывший десантник, учащийся вечерней школы (только уже десятиклассник), тоже преуспевающий в любимом спорте перво-разрядник. Два года назад ему довелось быть гостем в Венгрии и вместе с другими советскими парашютистами выступать перед венгерскими друзьями на авиационном празднике. Он — участник финальных соревнований Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

По специальности Виктор — фрезеровщик. И хотя коротка его трудовая биография, в ней отражены черты семилетки, высокие темпы нашего поступательного движения по пути, пред-

начертанному Коммунистической партией. В самом деле, ведь еще совсем недавно на своем вертикально-фрезерном станке Родин добился высокой выработки точно так же, как и все его товарищи по бригаде, борющейся за звание коллектива коммунистического труда. Могло показаться, что достигнутые рубежи почти предел возможного. Но все это уже пройденный этап. Сейчас производительность труда станочников поднялась чуть ли не на 70 процентов. Они работают по новым нормам. Что же произошло?

Нынешней весной в цехе установили новейшие отечественные станки с программным управлением. Обслуживание этих умных машин, созданных нашими талантливыми конструкторами, требует специальных знаний и навыков. Ими настойчиво овладевают Виктор Родин и другие члены бригады. Они олицетворяют новое поколение советских рабочих нашего времени, когда все заметнее стираются грани между трудом умственным и физическим.

Виктор Родин умело пользуется богатейшими возможностями нового станка, трудится с комсомольским рвением. Недаром его портрет помещен на цеховой Доске почета.

Быть всегда впереди — патристическое стремление наших планеристов, лотчиков, парашютистов, работающих в промышленности и на стройках, в сельском хозяйстве и на транспорте. Но где бы ни служили они Родине — везде труд и спорт дополняют друг друга.

— Я летаю уже десять лет, — говорит Розалия Шихина, — и убедилась, что спортивные занятия придают бодрость, вдохновляют. Здорово после сложных расчетов, формул, уравнений, опытов поднять в небо легкрылый спортивный самолет!

Шихина — ведущий инженер исследовательского института. Она посвятила себя передовой советской авиационной науке, указывающей пути в неизведанные выси. Недавние годы в аспирантуре прошли за глубоким изучением высшей математики, аэродинамики больших скоростей, теоретической аэродинамики



Научный работник летчица мастер спорта Р. Шихина.



Комсомолец фрезеровщик спортсмен первого разряда парашютист В. Родин.

и других дисциплин этого плана. По одной из важных проблем аэродинамики подготовлена к защите и кандидатская диссертация. В частности, в этой работе речь идет о применении быстродействующих больших электронных вычислительных машин.

Тем, кто побывал на Тушинском авиационном празднике, наверное запечатлелись картины группового пилотажа летчиц-спортсменок на самолетах Як-18А. Радовали глаз их четкие перестроения, доведенное до совершенства выполнение фигур высшего пилотажа, точное выдерживание дистанций между машинами.

Ведущей женской группы была мастер спорта Р. Шихина.

Воздушный парад явился наглядным и красочным отчетом авиационных спортсменов перед нашим народом.

И право на этот отчет получили лучшие из лучших.

Свой разговор мы завершим коротким рассказом о Николае Давыдове, человеке подземных магистралей и небесных высот. Машинист метрополитена, спортсмен — летчик, он за годы вожделения электропоездов проехал расстояние, превышающее шестьсот тысяч километров, или другими словами совершил 15 кругосветных путешествий. Его налет, конечно, меньше, но дело не в этом. Самолетный спорт закалил его волю, принес ему много радостей.

Неоднократный участник воздушных парадов, Н. Давыдов выступил и в этом году, демонстрируя вместе с другими спортсменами групповой пилотаж. Выполняя над Тушином петли и полупетли Нестерова, многие другие фигуры, он был одним из тех, кто здесь достойно представлял Центральный аэроклуб имени В. П. Чкалова...

В коллективе Краснопресненского депо, где вот уже целое десятилетие трудится Н. Давыдов, о нем идет добрая слава. И в авиации и на метро борются за секунды. Опоздание поезда на станцию свыше, чем на 10—15 секунд в обычные часы и на 5—10 секунд в часы «пик», считается на метрополитене недопустимым. Опытный машинист Давыдов водит составы всегда по графику, бережно расходует электроэнергию, а его помощник постоянно заботится о культуре обслуживания пассажиров. Оба они работают в составе бригады, которую возглавляет старейший метрополитеновец Николай Никифорович Корнеев.

Бригада Корнеева — первая в депо. Она заслужила право называться коллективом коммунистического труда.

Мы говорили здесь о нескольких крылатых спортсменах — людях перед-



Передовой производственник спортсмен-парашютист первоуровневец Е. Дроздов.

Фото А. Межуева

него края семилетки. Таких в нашей стране много. Любимой Отчизне, советскому народу отдают они на земле свой вдохновенный труд, посвящая добытые в небе спортивные успехи. Все их помыслы и свершения — с партией коммунистов, воспитывающей мужество, смелость, твердую волю, готовность к подвигу! И горячо признательные за свою счастливую жизнь, от всего сердца стремятся они отблагодарить нашу партию и ее высший орган — XXII съезд самыми дорогими патристическими подарками.

УСПЕХИ ПАРАШЮТИСТОВ

Советские люди по-деловому, с огромным подъемом готовятся к XXII съезду Коммунистической партии. Все шире разворачивается предсъездовское соревнование и среди авиационных спортсменов. Многочисленными спортивными победами ознаменовали подготовку к съезду парашютисты. В течение двух первых декад июня они преподнесли в подарок съезду три новых всесоюзных достижения, которые одновременно являются и мировыми.

Одно из них установлено минскими парашютистами мастерами спорта Ю. Вечерой, В. Урбановичем, Р. Петровским и М. Шаиповым в дневном групповом комбинированном прыжке с высоты 600 м. 6 июня, в 20 часов 30 минут, покинув борт самолета Ан-2, они приземлились со средним отклонением от центра мишени в 2,51 м. Ближе всех к центру — в 0,94 м — приземлился М. Шаипов.

Всесоюзного и мирового достижения добились киевские парашютисты в дневном групповом комбинированном прыжке с высоты 1500 м. Группа состояла из 9 человек. Следует отметить, что таких больших групп в прыжках, в которых учитывается точность приземления, история парашютизма до сих пор еще не знала.

Прыжки начались 7 июня, в 6 часов 49 минут утра. Сорев-

новались две группы. Одну возглавлял мастер спорта Н. Дешевой, другую — мастер спорта Р. Берзин. Средний результат первой группы — 5,41 м от центра мишени, а у второй — 6,73 м. Таким образом, группа Дешевой впишет новые рекорды в таблицы всесоюзных и мировых достижений.

Вот цифры, характеризующие точность приземления каждого члена этой группы: мастера спорта Н. Дешевой — 4,5 м, В. Бутов — 6,6 м, М. Демиденко — 2,9 м, В. Глушенко — 14 м, Е. Ткаченко — 6,9 м, спортсмены I-го разряда В. Сильвестров — 1,3 м, Н. Михайленко — 2,32 м, Ю. Березюк — 2,02 м и Ю. Пильник — 8,19 м.

И, наконец, еще один замечательный спортивный подарок. На международных товарищеских соревнованиях парашютистов шести социалистических стран, проходивших в Чехословакии, уральская спортсменка инженер-строитель И. Соловьева добила исключительно высокого результата в дневном прыжке на точность приземления с высоты 600 м. В первый раз она приземлилась в 90 см, а во второй еще лучше — всего в 30 см от центра.

Свои спортивные достижения парашютисты посвятили XXII съезду родной Коммунистической партии.

В ЭТИ ДНИ...

Горячая пора стоит на аэродроме. От зари до зари не умолкает гул моторов. На самолетной стоянке и в методическом городке, на старте и в лагерных помещениях, на земле и в воздухе — всюду кипит напряженная работа. В эти исторические предсезонские дни вдохновенно трудятся коммунисты, комсомольцы, беспартийные. Все они проникнуты горячим стремлением достойно встретить XXII съезд родной Коммунистической партии, который, как указывает Никита Сергеевич Хрущев, займет выдающееся место в жизни партии и народа, в истории коммунистического строительства.

У нас, советских людей, живет замечательная традиция: подходить к знаменательной дате, несколько оглянуться назад, посмотреть, что сделано и что еще следует сделать, чтобы порадовать успехами свою великую Родину.

Калининский аэроклуб имеет славную историю. В его стенах воспитывались такие летчики, как дважды Герой Советского Союза А. Смирнов, Герои Советского Союза П. Кайков, М. Румянцев, М. Смирнова, Т. Константинова, П. Бочин, А. Морозов, — а всего клуб дал стране десять героев.

Воспитанники клуба сражались на фронтах Великой Отечественной войны. Когда смолкли раскаты орудийных залпов, многие из них вернулись в родной аэроклуб и стали замечательными воспитателями авиационных спортсменов. Это — Борис Знаменский, Александр Шаронов, Павел Кудряшов, Сергей Соловьев, Петр Ефремов, Петр Куприянов и другие.

В течение нескольких лет аэроклуб не имеет серьезных летных происшествий. Из года в год успешно выполняется план обучения авиационных спортсменов. Повысился уровень методической, теоретической подготовки летчиков, планеристов, парашютистов. Сборные команды области по самолотному и парашютному спорту в 1960 году заняли призовые места на зональных соревнованиях. Сотни спортсменов стали разрядниками, 7 — мастерами спорта.

Ныне инструкторы-летчики, техники, авиационные спортсмены, воодушевленные предстоящим съездом партии, борются за высокое звание ударников, экипажей, коллективов коммунистического труда. Они стремятся работать организованно, высококачественно, применяя все лучшее, передовое; неустанно совершенствовать свою квалификацию, овладевать марксистско-ленинской теорией, повышать общеобразовательный и культурный уровень; воспитывать в себе лучшие качества человека нового общества.

Обсудив свои задачи в честь XXII съезда партии, мы решили закончить программу с высоким качеством, выпустить курсантов с оценками не ниже «хорошо» и «отлично», каждому работнику клуба стать мастером своего дела,

Г. СОКОЛОВ,
начальник Калининского аэроклуба

глубоко изучить материальную часть самолетов и планеров, грамотно ее эксплуатировать, каждому летчику стать классным специалистом; подготовить к концу года не менее четырех мастеров спорта, более двух десятков спортсменов первого разряда, большое количество второго, третьего и юношеского разрядов, около сотни инструкторов-общественников, десятки судей по авиационным видам спорта.

Таковы наши задачи. Мы уверены в том, что они будут выполнены. Постоянное совершенствование знаний инструкторов, крепкая трудовая и летная дисциплина, чувство высокой ответственности за порученное дело — вот на чем основывается наша уверенность.

Душой соревнования является партийная организация аэроклуба. Она направляет усилия всего личного состава на успешное претворение в жизнь наших планов.

В эти предсезонские дни все выше поднимается творческая инициатива масс. В авангарде борьбы за выполнение взятых обязательств идут передовики замечательного движения за коммунистический труд. Их у нас много. Это — мастера спорта Борис Знаменский, Анатолий Леонтьев, Владимир Кротов, Александр Шаронов, Анатолий Асонов, Виктор Шерстнев, Борис Степанов.

По маякам равняются остальные работники клуба. Особенно хочется отметить комсомольский экипаж инструктора-летчика Валентина Никифорова. Вот уже три года он добивается высоких показателей в социалистическом соревновании, много раз награждался переходящим красным вымпелом. Кропотливо, не жалея времени, работает тов. Никифоров со своими подчиненными. Это позволяет выпускать летчиков в самостоятельный полет при минимальном вывозном налете. И в этом году курсанты инструктора Никифорова одними из первых стали летать самостоятельно.

Молодой инструктор-летчик Владимир Фисин сравнительно недавно был в аэроклубе трактористом. Работал добросовестно, но все больше и больше его тянуло к самолету. В. Фисина направили в школу инструкторов-летчиков. Вернувшись в родной аэроклуб, он приступил к обучению авиационных спортсменов. На первых порах ему приходится трудно, не хватает опыта, но помощь со стороны более опытных инструкторов и, в частности, командира звена мастера спорта В. Кротова помогут ему занять достойное место в соревновании.

Все курсанты выпущены нами в самостоятельный полет значительно раньше, чем намечалось по плану. За отличный самостоятельный вылет на Як-18 объявлена благодарность курсанту А. Обложкину и спортсменке Т. Коробовой.

Совсем недавно личный состав аэро-

клуба приступил к освоению самолетов, полученных из братской Чехословакии, «Тренер-226» и «Тренер-326». Одним из первых изучил материальную часть этих самолетов техник Василий Соловьев. К предстоящему съезду партии он взял на себя обязательство научить эксплуатацию этих машин техника Ивана Ефимкина, летчика-инструктора Виктора Шерстнева, командира звена Павла Кудряшова и многих спортсменов. Все они теперь успешно справляются с новым делом.

Спортсмены летают на «Тренерах» по кругу, в зону, овладевают прямым и обратным пилотажем. Мы запланировали подготовить в 1961 году на новых машинах определенное количество спортсменов. Но разве можно всю работу втиснуть в планы. И вот коммунист Кудряшов и комсомолец Шерстнев, взвесив свои возможности, решили без оплаты труда, помимо так называемых плановых, подготовить еще пять спортсменов. Это ли не коммунистическое отношение к труду!

Наши спортсмены-летчики — передовики производства. Замечательных успехов в труде и спорте добились комсомольцы — электрик кирпичного завода Игорь Маринин, моторист вагоностроительного завода Евгений Лавров, техник-электрик отделочной фабрики Вячеслав Шумилов, токарь шелкоткацкой фабрики Станислав Чуркин, работник милиции Геннадий Григорьев, электрик Юрий Горинов и многие другие. Коллектив аэроклуба гордится такими спортсменами-летчиками, как токарь комбината искусственного волокна Георгий Крылов и помощник мастера ткацкой фабрики Виктор Скрынников, ставшими в прошлом году мастерами спорта. У себя на предприятиях они значительно перевыполняют производственные задания, борются за звание ударников коммунистического труда. Скрынников и Горинов в этом году успешно закончили десятый класс вечерней школы рабочей молодежи.

Настойчиво борются за выполнение социалистических обязательств спортсмены-парашютисты. Под руководством мастера спорта Виктора Арсеньева в клубе выросли такие замечательные парашютисты-спортсмены, как неоднократно участником сборной команды слесарь Игорь Попов, занимавший на зональных соревнованиях второе место, студент пединститута Лев Никифоров, электрик прядильной фабрики Сергей Мошков и другие.

Чемпионом зоны по упражнению № 1 стал в этом году спортсмен-планерист Геннадий Пушков — шофер автохозяйства № 4.

Технический состав аэроклуба — сплоченный, хорошо знающий и любящий свое дело коллектив. Большинство техников имеет многолетний опыт эксплуатации материальной части. И. Поликарпов, А. Анфиногенов, И. Ефимкин,



Наши подарки СЪЕЗДУ ПАРТИИ

Лето 1961 года как никогда явилось урожайным на парашютные рекорды. Смелые и отважные, готовые достойно встретить XXII съезд КПСС, штурмуют круг точности. Все новые и новые имена появляются в таблицах всесоюзных и мировых рекордов. В Белоруссии и на Украине, в Москве и Свердловске, во всех республиках нашей Родины авиационные спортсмены готовят свои подарки, посвященные историческому событию в жизни Коммунистической партии и советского народа.

27 июля группа московских парашютистов в составе мастеров спорта Н. Крутова, И. Кравцова, А. Скопникова, К. Поданева и перворазрядников А. Гордиенко, Е. Дроздова и В. Родина совершила дневной прыжок на точность приземления с высоты 1000 м. Среднее отклонение от центра круга составило 8,33 м. Этот результат является мировым рекордом, достигнутым группой в семь человек впервые. На прыжок группу вывозил один из старейших советских парашютистов мастер спорта В. Воронков. На снимке (справа налево): Н. Крутов, В. Воронков, А. Гордиенко, И. Кравцов, А. Скопников, Е. Дроздов, К. Поданев и В. Родин.

Фото А. Межуева

А. Громов, И. Чернышков, Н. Петров работают в аэроклубе от десяти и более лет, а инженер отряда Н. Мошнин имеет уже 25-летний стаж работы в ДОСААФ.

Многие работники клуба проявляют коммунистическую сознательность. Приведу такой пример. На самолете «Тренер-326» вышел из строя ответственный агрегат. В таких случаях машину обычно отправляют в стационарные мастерские или даже на завод. Сделать это значило бы в самый ответственный период обучения на долгое время остаться без самолета. Но выход из положения был найден. Коммунисты старший инженер аэроклуба Виктор Степанович Максюшин, инженер отряда Николай Михайлович Мошнин и беспартийный техник звена Василий Дмитриевич Соловьев решили отремонтировать агрегат своими силами. Сложную работу они выполнили в короткий срок. Самолет поднялся в воздух.

В другой раз В. Максюшин вместе с техником звена А. Козловым продефектировал втулку воздушного винта самолета Як-12 и тем самым намного сократил сроки выпуска этой машины в воздух.

Растет культура в работе летчиков, техников и других авиационных специа-

листов. Нам удалось в этом году сократить до минимума простои материальной части на старте. Экономнее стали расходовать горючее, смазочные материалы, электроэнергию. Ширится движение за сокращение среднего вывозного налета на одного курсанта.

В числе водителей специальных автомашин в эти дни особенно хорошо работают шофер первого класса Иван Кушин и недавно получивший это высокое звание шофер Николай Дергунов.

Трудовой вклад в общее дело борьбы за выполнение плана летной подготовки вносят рационализаторы и изобретатели. Они взяли обязательство ко дню открытия XXII съезда партии дать не менее десяти рационализаторских предложений.

Оригинальное приспособление для зарядки пневматиков колес шасси предложил техник звена Б. Сушилов. В этом приспособлении использован клапан ПУ-6, который дает возможность автоматически установить нужное давление поступающего в пневматики воздуха. Механик по полевому ремонту В. Сорокин сконструировал приспособление для демонтажа пневматиков колес, значительно облегчающее этот процесс. Укладчик парашютов В. Зубрин изгото-

вил специальный чехол купола пристрелочного парашюта ПП-1.

Ценные рационализаторские предложения внесли штурман аэроклуба И. Минченков, механик по полевому ремонту С. Скворцов и другие.

Направляя трудовой подъем, творческую инициативу личного состава, вызванную подготовкой к партийному съезду, мы в то же время со всей настойчивостью боремся за устранение недостатков. Их у нас еще много. Слабо в аэроклубе развернута рекордная работа. Мы обсудили на собрании обращение рекордсменов страны ко всем спортсменам за увеличение рекордов спартакиады, но ничего пока не сделали. Наши планеристы еще не научились летать на дальних маршрутах. У многих парашютистов не отработан стиль падения, нет высокой точности приземления. Имеются недостатки в оборудовании классов, создании учебной базы.

Соревнование в честь XXII съезда партии призвано помочь нам преодолеть эти недостатки, выявить резервы, мобилизовать всех работников аэроклуба на достижение лучших показателей в учебе и спорте. Мы надеемся, что взятые на себя социалистические обязательства будут нами выполнены.

г. Калинин



ЕСТЬ МАССОВЫЙ ЕСТЬ ПЛАНЕРИЗМ!

Авиационные спортсмены Литовской ССР, как и весь советский народ, готовят достойную встречу съезду родной Коммунистической партии, — сказал в беседе с корреспондентом журнала «Крылья Родины» председатель республиканского комитета ДОСААФ тов. Жибуркус. — Авиационный спорт в нашей республике сравнительно молод. Ведь он начал развиваться по-настоящему только при Советской власти. В буржуазной Литве лишь избранные для собственного развлечения занимались планеризмом. Нечего было и говорить о каких-либо спортивных результатах.

После разгрома фашистских захватчиков, вместе с восставлением народного хозяйства республики, при решающей помощи великого русского народа, началась подлинная история авиационного спорта в Советской Литве. Несколько лет было затрачено на подготовительную работу — приобретение техники, подготовку кадров инструкторов, сколачивание актива спортсменов-энтузиастов. Каунасская планерная станция и Вильнюсский авиационно-спортивный клуб явились теми центрами, вокруг которых все шире и шире распространялось в массах молодежи увлечение планеризмом.

Приятно взглянуть сейчас на карту республики, укрепленную на стенде в столичном авиаспортивном клубе. Красные силуэты планеров мы видим не только в Вильнюсе и Каунасе, но и в Клайпеде, Алитусе, Тельшае, Шилуте и в других городах и районных центрах. И это очень радостно — планерный спорт

становится поистине массовым. Обилие техники, которой щедро снабжают, полноценное и бережливое ее использование делают полеты на безмоторных крылатых машинах доступными для каждого юноши и девушки, проявляющих желание и способности к занятиям планеризмом.

В числе первых самостоятельных клубов, утвержденных секретариатом президиума ЦК ДОСААФ, — пять планерных клубов Литовской ССР. Конечно, необходимо проделать еще очень большую работу, чтобы эти клубы стали полностью работоспособными, чтобы

подготовленные ими планеристы начали радовать высокими спортивными достижениями. Но начало положено, и начало многообещающее.

Мы гордимся тем, что в списке всесоюзных рекордов по планерному спорту появились фамилии спортсменов Литовской ССР, что сборная команда нашей республики на первенстве страны 1961 года заняла почетное второе место. Авиационная общественность хорошо понимает, что достигнутое сегодня — это только основа, опираясь на которую, мы обязаны непрерывно подниматься на новые и новые ступеньки спортивного мастерства.

Планеристы, парашютисты, авиамоделисты Литовской ССР охвачены большим подъемом, исполнены горячего стремления ознаменовать XXII съезд партии дальнейшим расширением массовости авиационного спорта, новыми рекордами и достижениями во славу Родины.

Говорят
СПОРТСМЕНЫ ЛИТВЫ

ОТ КРУЖКОВ К САМОДЕЯТЕЛЬНЫМ КЛУБАМ

Стремление молодежи к занятиям авиационным спортом с каждым годом предъявляло все большие требования к штатным учебным организациям республики. Наступил период, когда Каунасская планерная станция и Вильнюсский авиационно-спортивный клуб

оказались не в состоянии охватить всех юношей и девушек, желающих овладеть мастерством безмоторного полета. Характерно, что запросы поступали не только из крупных городов, но и из ряда районов. За последние полтора года по инициативе планеристов-энту-

зиастов с помощью республиканского комитета ДОСААФ были созданы девять кружков первоначального обучения.

Эти кружки, естественно, нуждались в хорошо подготовленных кадрах общественных инструкторов. На их подго-

товку республиканский комитет обратил особое внимание. Она проводилась путем методических сборов на базе Вильнюсского авиаспортивного клуба и Каунасской планерной станции. Было подготовлено около 30 инструкторов из разных городов и районов. Общественные инструкторы активно включились в учебную работу кружков.

Большинство кружковцев, закончив первоначальное обучение, проявляло горячее желание продолжать занятия планеризмом, совершенствовать спортивное мастерство, овладевать искусством парящего полета. Кружки не располагали для этого ни соответствующей техникой, ни другими возможностями. На собраниях спортсменов ряда городов было возбуждено ходатайство перед местными организациями об изыскании средств на содержание руководящего летного состава. Одновременно была направлена просьба в ЦК ДОСААФ о создании самостоятельных планерных клубов на базе существующих кружков.

Необходимо отметить, что ЦК ДОСААФ не только откликнулся на просьбу спортсменов республики, но и оказал нам большую помощь авиационной техникой. Принято решение о создании в Литовской ССР пяти самостоятельных планерных клубов: в Вильнюсе при республиканском Совете народного хозяйства, в районных центрах Шилуте и Алитусе, в городах Клайпеде и Шауляе.

Сейчас самостоятельные клубы и кружки объединяют сотни спортсменов, и приток в них не ослабевает. Правда, если клубы в Вильнюсе при совнархозе и в Клайпеде уже укомплектованы инструкторским составом и имеют возможность самостоятельно проводить полеты, то в Алитусе, Шилуте и Шауляе необходимо еще осуществить большую организационную работу. Серьезную помощь общественности призваны оказать здесь наши штатные учебные организации.

Однако уже теперь можно с уверенностью сказать, что создание самостоятельных клубов дало новый толчок росту массовости планерного спорта в республике. Яркое свидетельство об этом и пятые республиканские соревнования. Они проводились в июне по



Участники республиканских соревнований перед стартом.
Фото Л. Васаускаса

программе Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Участвовали в них три команды — Вильнюсского авиаспортивного клуба, Каунасской планерной станции и самостоятельного клуба при совнархозе республики — по 4 человека в каждой. Кроме того, впервые к участию в соревнованиях отдельной группой были привлечены общественные инструкторы по одному человеку из Клайпеды, Паланги, Шауляя, Юрбаркаса, Алитуса, Шилуте и Тельшяя. Это позволило им не только повысить свое мастерство, но и ознакомиться с организацией соревнований, перенять опыт лучших спортсменов республики.

Соревнования проводились на летном поле Каунасской планерной станции. В распоряжение участников была предоставлена самая современная техника: 12 спортивных и 6 учебно-тренировочных планеров, 2 самолета-буксировщика, несколько автолебедок «Геркулес-3». Умелая организация позволяла в короткий срок выпускать в воздух 18 планеров. Большое внимание уделялось поддержанию связи. В течение всего летного дня руководителю полетов Б. Ошкинису было известно местонахождение каждого экипажа.

Сложность упражнений и неблагоприятная погода вызвали значительное число внеаэродромных посадок. Достаточно сказать, что в один день из стартовавших 18 планеров 14 приземлились вне аэродрома взлета. Потребовалась высокая оперативность для доставки их обратно на планеродром. С большим напряжением работали экипажи самолетов-буксировщиков Михаила Кадушкина и Ионаса Кавалаяускаса. Не всегда оказывалось возможным буксировать планер самолетом с места посадки. На этот случай были подготовлены две автомашины с прицепами, которые доставляли планеры к ближайшему аэродрому.

Метеорологические условия в дни соревнований не позволили спортсменам добиться рекордных результатов. Тем не менее большинство участников показало высокое мастерство в использовании термических потоков. Отлично совершил перелет в заранее намеченный пункт с возвращением к месту старта (2 × 75) представитель команды Виль-

нюсского авиаспортивного клуба рекордсмен страны Ионас Кузминкас. В целом эта команда показала при выполнении данного упражнения большую сплоченность и товарищескую поддержку. Не случайно ее представители заняли первые три места.

Особенно радуют результаты, достигнутые в группе общественных инструкторов. Пятеро из семи выполнили целиком нормы второго разряда, а по отдельным упражнениям — первого. Например, механик Алитусского районного строительного управления Ионас Вайткевичус, стартовав с автолебедки, продержался в воздухе 4 часа 21 минуту. Спортсмен из Шилуте Зигмас Моткайтис на тренировочном планере «Приморец» достиг высоты 1840 метров. Победителем многоборья в этой группе стал общественный инструктор самостоятельного клуба Алитусского района И. Вайткевичус.

Не обошлось и без недостатков: не все обстояло благополучно со связью, был случай опоздания судей на поворотный пункт, спортсмен А. Япертас не справился с управлением при внеаэродромной посадке и повредил планер, оставляла желать лучшего организация питания участников соревнований. Все это, несомненно, будет учтено на будущее.

В условиях массового развития планерного спорта в республике соревнования с каждым годом будут принимать все более широкие масштабы. Поэтому особенно пригодится накопленный опыт. В этом году участвовала в республиканских соревнованиях команда одного самостоятельного клуба. Но недалеко время, когда на старт, наряду с командами штатных учебных организаций, выйдут спортсмены всех пяти самостоятельных клубов Литовской ССР.

В. РУБАН,

старший инспектор-летчик республиканского комитета ДОСААФ

Говорят
СПОРТСМЕНЫ ЛИТВЫ



Рекордсмен Советского Союза Ионас Кузминкас.



Руководитель полетов, начальник Каунасской планерной станции Бронюс Ошкинис.
Фото Л. Васаскуса

ХОРОШАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ— БОЛЬШОЙ НАЛЕТ

города, ежедневные выезды на полеты не пригодны. Практическое обучение и тренировки спортсменов проводятся путем лагерных сборов на аэродроме.

Большое значение имело обеспечение планерной станции достаточным количеством современной техники. Если несколько лет назад в ней испытывался серьезный недостаток, то теперь мы имеем возможность сами делиться кое-чем с самостоятельными клубами. Станция располагает восемью планерами КАИ-12, одиннадцатью БРО-12, тремя «Бланиками» и одним «Муха-100», четырьмя автолебедками «Геркулес-3», трактором ДТ-20 и четырьмя разными автомашинами. Как уже говорилось выше, в этом году мы получили и самолет-буксировщик.

Главная задача — полностью, умело и бережно использовать всю эту богатейшую технику в интересах подготовки спортсменов-планеристов. Но как это сделать при наличии на станции всего одного авиатехника и одного шофера? И здесь на помощь приходит общественность. Ей доверена почти вся техника. У нас стало правилом — каждый спортсмен обслуживает свой планер. Кроме того, все разрядники являются одновременно лебедчиками, шоферами, трактористами. На время пребывания в лагере каждый из них закрепляется за определенным механизмом, отвечает за его исправность и эксплуатацию.

Приятно посмотреть, как дружно работают спортсмены в летный день. Руководителю полетов не приходится никого подгонять. Только стартовал один планер, как дежурный тракторист доставляет трос от лебедки. Товарищи помогают очередному планеристу подготовиться к взлету. Лебедчик ждет сигнала. И вот уже второй планер идет в воздух.

Самое важное — правильно организовать полеты, продуманно составить расписание дня. Мы убедились, что следует разделить учебные полеты и тренировки опытных спортсменов. Для первых не нужны восходящие потоки, а, наоборот, необходимо спокойное состояние воздушных масс. Поэтому целесообразно использовать для учебных полетов утренние и вечерние часы. Обучают новичков общественники под руководством штатного инструктора. Стартовое время с 9.00 до 11.00 и с 16.00 до 18.00. Это дает при старте с одной лебедки около 50 полетов по кругу в день. Если обучающихся много, то мы применяем двойной старт (с двух лебедок).

Днем, с 11 до 16 часов, когда наиболее активны термические воздушные потоки, проводятся тренировки спортсменов-разрядников. Руководит ими начальник станции. В прошлом году планеристы в основном выполняли нормативы по продолжительности полета и выигрышу высоты. 16 человек парили по 5—7 часов (максимальный результат

9 часов 25 минут), выполнив нормативы I разряда. А выиграть высоту 1000 м (II разряд) или 1500 м (I разряд) у нас нетрудно, т. к. высота старта составляет 300—400 м.

В этом году, для завершения сдачи разрядных норм, спортсмены выполняют парящие полеты на дальность 50 км и по стокилометровому треугольнику. Для этого они получили зимой штурманскую и метеорологическую подготовку.

Часто говорят, что для выполнения парящих полетов нужны какие-то особые метеословия, тем более когда запуск производится с лебедки. Кое-кто утверждает даже, что при отсутствии самолета вообще невозможно систематически совершать дальние полеты. На самом деле (это убедительно подтверждает опыт нашей станции) и при старте с лебедки можно отлично летать. Приведем один пример. 5 июня 1960 года было произведено всего 16 запусков с лебедки. Только в четырех случаях спортсмены не сумели набрать высоту и ограничились полетом по кругу. Три планера с первого запуска продержались в воздухе более чем по 7 часов, а два спортсмена выполнили перелет по дистанции 2×100 км с возвращением к месту старта. Общий налет за день составил 54 часа. При этом надо учесть, что у нас, в Литве, восходящие потоки в лучшем случае дают подъем 2—3 м/сек.

В этом году руководство полетами значительно облегчается благодаря наличию радиостанций на планерах. Они не только обеспечивают безопасность полета, но и позволяют спортсменам обмениваться в воздухе данными об условиях парения. Самолет-буксировщик также способствует наиболее полному использованию благоприятных метеорологических условий и быстрой доставке планеров, приземлившихся на соседних аэродромах. Все это создает благоприятные возможности для успешного выполнения наших предсезонных обязательств.

В заключение необходимо сказать еще об одном чрезвычайно важном обстоятельстве. Планомерное производство полетов во многом зависит от дисциплины и сознательности самих спортсменов. Они должны хорошо знать и точно выполнять все инструкции и указания по производству полетов. К сожалению, есть еще среди наших спортсменов люди, которые недооценивают значение регламентации летной службы. Авиационный спорт не терпит самоуправства, неорганизованности. Только высокая дисциплина и организованность во всех звеньях гарантируют полную безопасность полетов, успешное выполнение поставленных задач.

БРОНЮС ОШКИНИС,
начальник Каунасской
планерной станции

Каунасская планерная станция в последние годы занимает ведущее место по налету часов среди аналогичных организаций ДОСААФ. Налет у нас растет из года в год. В 1958 г. он составил 380 часов, в 1959 г. — 680, а в 1960 превысил 1000 часов. При этом надо учесть, что запуск планеров производился исключительно с автолебедки. Самолет Як-12 получен лишь в этом году и только недавно начал использоваться в полной мере.

Средний налет на планер составил в прошлом году 68 часов. По отдельным безмоторным машинам он был значительно выше. Например, «Муха-100» налетала 167 часов, «Бланики» — по 105 часов. Конечно, мы стремимся в нынешнем году улучшить достигнутые показатели, получить еще больший средний налет. Политический и творческий подъем среди спортсменов, вызванный предстоящим XXII съездом партии, вселяет уверенность в том, что поставленные задачи будут успешно решены.

Костяком нашего спортивного коллектива являются опытные планеристы, летающие по многу лет. Почти все они (более десяти) являются общественными инструкторами 2 класса и обучают основную массу молодежи. К ним примыкает группа спортсменов третьего разряда, состоящая из 26 человек. Несколько десятков юношей и девушек, обучающихся в прошлом году в кружках, еще не имеют разряда и только приступили к полетам. Все они распределены по группам и прикреплены к общественным инструкторам.

Опыт показал, что в наших условиях, когда аэродром расположен далеко от

Говорят
СПОРТСМЕНЫ ЛИТВЫ

ШТУРМУЕМ ВЕРШИНУ МАСТЕРСТВА

Рост массовости планерного спорта в республике и оснащение учебных организаций современной техникой послужили надежной основой для повышения спортивного мастерства. Особенно возросли наши успехи за последние два года. До 1959 года в Вильнюсском авиационно-спортивном клубе не было ни одного спортсмена второго разряда. В 1959 году было подготовлено около десяти второразрядников, а два человека выполнили нормы первого разряда. Эти планеристы стали проводниками опыта, летного мастерства. И результаты не замедлили сказаться: в 1960 году Вильнюсский авиаспортклуб уже подготовил одного мастера спорта, 8 спортсменов первого, 11 второго и 22 третьего разрядов. Это дало возможность сформировать сборную команду республики, которая впервые приняла участие во всесоюзных соревнованиях. Первое выступление в чемпионате страны закончилось, на наш взгляд, успешно. Команда Литовской ССР заняла 7 место, а мастер спорта Анатолий Кавунов в личном зачете был шестым.

Быстро росли республиканские рекорды (за прошлый год спортсмены нашего клуба установили их более десяти), все более приближаясь к всесоюзным результатам. Затем удалось перешагнуть и их. Анатолий Кавунов добился выигрыша высоты на двухместном планере «Бланик» с пассажиром — 3165 метров. В прошлом году мы освоили маршрутные полеты. Спортсмен Арбачаускас пролетел 390 километров в заранее намеченный пункт, установив в этом полете два республиканских рекорда.

Нынешний год, год XXII съезда партии, стал годом нового значительного подъема планерного спорта в республике. Стремясь достойно встретить это знаменательное событие в жизни нашей страны, спортсмены планерного звена Вильнюсского авиаспортклуба поставили перед собой большие задачи, решение которых призвано еще выше поднять наше летное мастерство. Как практически решаются эти задачи?

Следует сказать, что впервые в Литовской ССР вильнюсские планеристы начали летать зимой. Эти полеты убедительно показали, что и в феврале можно уловить восходящие потоки, что круглогодичная тренировка планеристов вполне возможна и целесообразна. Ранняя весна позволила еще шире развернуть летную работу. На общем собрании членов клуба каждого спортсмена обязали отработать по 30 часов на сборке планеров, подготовке лебедок, обслуживании других механизмов. Кроме приведения в образцовый порядок всей техники, это помогло людям получить опыт ее самостоятельного обслуживания во время полетов и выполнения регламентных работ.

Для успешного осуществления плана штатных работников авиаспортклуба

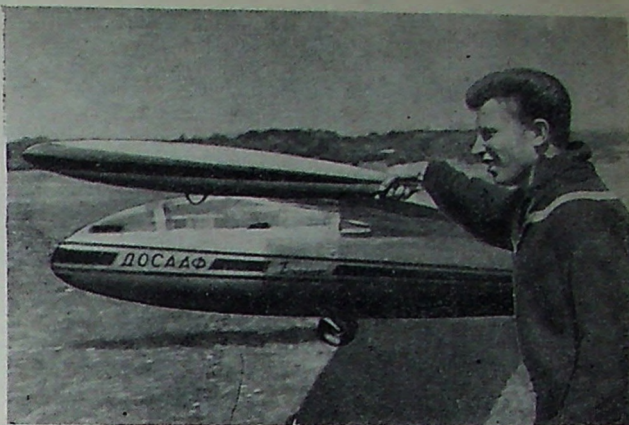
явно недостаточно. Поэтому мы обратили самое серьезное внимание на подготовку и переподготовку общественных инструкторов. Они проводят сейчас значительную часть всей работы.

Спортсмены клуба разбиты на 4 группы. Первая из них — самая многочисленная — группа первоначального обучения, включающая и кружковцев, подготовленных общественными инструкторами на предприятиях. Стартуют они только с амортизатора, получая навыки управления планером в простейших условиях. Вторая группа состоит из спортсменов, прошедших первоначальное обучение и не имеющих еще разряда. Они совершают полеты с автостарта на планерах «Приморец» и «Пионер». Перед ними поставлена задача — выполнить нормативы третьего разряда. Практическими занятиями руководят также инструкторы-общественники.

В третьей группе собраны спортсмены, окончившие обучение с автостарта и имеющие третий разряд. Они обучаются, стартуя на буксире за самолетом, выполняют парящие полеты, имея задачей получить второй разряд. Наконец, четвертая группа объединяет наиболее подготовленных спортсменов второго и первого разрядов и мастеров спорта. Последних у нас уже трое, причем двое получили это звание в нынешнем году. Помимо практических тренировок и внеаэродромных полетов, с этой группой проводят занятия специалисты-штурманы, метеорологи, связисты.

Ценный опыт принесли в клуб планеристы, участвовавшие во всесоюзных соревнованиях и тренировках сборной команды страны, т.т. Кавунов и Арбачаускас. Всем, что получено ими от общения с лучшими мастерами безмоторного полета, они поделились с однолюбниками. Мне довелось в нынешнем году побывать на сборах командиров планерных звеньев в Майкопе. Польза от этого, несомненно, огромная. Руководители сборов тт. Веретенников и Старостин очень многому нас научили, дали ценные советы по организации и проведению всей спортивной работы. Я познакомился с тем, как ведут дело командиров звеньев Рижского, Львовского, Ленинградского клубов. После возвращения доложил обо всем, что узнал, увидел и услышал на сборах. Многие мы уже применили у себя, особенно по улучшению организации летного дня.

Городские соревнования в этом году провели по двум группам. Спортсмены третьего разряда выполняли три упражнения: полет по кругу, выигрыш высоты и продолжительность полета, полет



Абсолютный чемпион Литовской ССР по планерному спорту 1961 г. Ионас Ярушевичус.

Фото Л. Васаускаса

в заранее намеченный пункт с возвращением к месту старта (2 X 35). Многие участники добились хороших результатов, выполнили нормы второго разряда.

В другой группе, куда входили планеристы второго и первого разрядов, многоборье включало более сложные упражнения: на выигрыш высоты и продолжительность полета, стокилометровый и двухсоткилометровый треугольники. И здесь ряд участников показал высокие результаты. А спортсмен первого разряда Ионас Кузминкас на планере «Бланик» с пассажиром 28 мая добился выигрыша высоты 3350 метров, установив новый республиканский рекорд, превышающий всесоюзное достижение. Велика была наша радость, когда пришло сообщение из Москвы об утверждении этого результата в качестве рекорда страны.

После успешно проведенных городских соревнований была сформирована сборная команда Вильнюсского авиаспортклуба. Она дружно выступала на V республиканских планерных соревнованиях, в упорной спортивной борьбе завоевала первое место и получила переходящий кубок журнала «Яунимо Гретос» («Ряды молодежи»). Мне удалось набрать в многоборье наибольшее число очков и завоевать звание чемпиона Литовской ССР.

Свой успех я, как и все наши спортсмены, посвящаю XXII съезду Коммунистической партии. Мы стремимся достойно ознаменовать это историческое событие в жизни нашего народа. Спортсмены клуба Регина Гармуте и Ниоле Арбачаускене готовятся к дальнему полету в заранее намеченный пункт с возвращением к месту старта. Ответственные инструкторы Ромас Висоцкас и Зенон Бразаускас наметили совершить на двухместном планере перелет Вильнюс — Елгава и обратно. Патристические подарки съезду готовят и другие спортсмены.

ИОНАС ЯРУШЕВИЧУС,
абсолютный чемпион Литовской ССР
по планерному спорту

Говорят
СПОРТСМЕНЫ ЛИТВЫ



ГОТОВИМ ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСТРУКТОРОВ

Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта получила в Литовской ССР очень широкий размах. Она пробудила у молодежи огромный интерес, в частности, к авиационному спорту. Стали возникать новые планерные, парашютные, авиамоделльные кружки. Они требовали квалифицированных кадров общественных инструкторов. Подготовкой их занимались штатные учебные организации.

В Вильнюсском авиационном спортивном клубе были организованы 20-дневные сборы для подготовки десяти общественных инструкторов-планеристов. Руководили сборами мастера спорта А. Кавунов и И. Ярушевичус. Надо отдать должное и ученикам, и руководителям — они приложили все силы и способности, чтобы в короткий срок добиться наилучших результатов. В итоге все участники получили звание общественных инструкторов-планеристов 2-го класса с правом обучения полетам на учебных планерах с автостарта.

Сейчас многие из подготовленных инструкторов развернули активную работу в кружках и самодеятельных клубах. В г. Шауляй техник трикотажных машин фабрики «Верпстас» Викторас Урбетис готовит группу планеристов в составе 30 человек. Общественный инструктор

На снимке (слева направо): общественные инструкторы самодеятельных планерных клубов, выполнившие в ходе республиканских соревнований нормативы второго спортивного разряда. — И. Вайткевичус (Алитус), Т. Бергас (Тельшай), П. Вайшвила (Паланга), З. Мотекайтис (Шилуте).

Фото М. Огая (ТАСС)

самодеятельного клуба Алитусского района Ионас Вайткевичус занимается с 24 планеристами. Большую работу в кружке первоначального обучения в Вильнюсе ведет Дмитрий Диордичук. Он обучает более 40 человек.

В нашем клубе в этом году были подготовлены и общественные инструкторы-парашютисты из лучших спортсменов для городов Вильнюс, Каунас, Шауляй, Капсукас и др. Все они получили право подготовки парашютистов 3 спортивного разряда. Какова роль общественных инструкторов в обучении парашютистов, можно судить по таким примерам. Спортсмен 1 разряда из г. Каунас Феликсо Герулькис подготовил несколько сот парашютистов, радист из г. Шауляй Альфонсас Иозопайтис — свыше ста, Генриха Пурените из техникума легкой промышленности в Вильнюсе — несколько десятков. Хорошо работают парашютные кружки на заводе телевизионных узлов (руководитель т. Явич), в технологическом техникуме (т. Юдин).

Конечно, имеющихся ныне кадров общественных инструкторов недостаточно для удовлетворения непрерывно растущего интереса молодежи республики к авиационному спорту. Поэтому мы рассматриваем их подготовку как одну из постоянных и основных своих задач. Она включена важнейшим разделом в обязательства нашего авиаспортивного клуба, принятые в честь XXII съезда Коммунистической партии.

И. БАКАЛОВ,

начальник Вильнюсского авиационно-спортивного клуба

СОЛНЦУ
И ВЕТРУ

На нашей
ВКЛАДКЕ

НАВСТРЕЧУ...

Этот аэродром, расположенный на окраине старинного русского города Ярославля, кажется, никогда не знает покоя. День и ночь над его широким простором раздается гул авиационных двигателей, четкие слова команд. И уходит один за другим в поднебесье самолеты. Их ведут сильные руки людей труда — рабочих и колхозников, студентов, научных сотрудников. Авиация не стала их профессией, но она их любовь, их страсть, их второе призвание. Этих людей зовет голубое небо, необозримая высь. Они мечтают о дальних маршрутах, о смелых, может быть, необыкновенных полетах. И осуществить эту мечту помогает им аэроклуб ДОСААФ.

Сейчас на границе аэродрома разбит учебный лагерь. Интересной, напряженной жизнью живет он в эти дни. Едва-едва только поднимается над землей недремлющее летнее солнце, над полотняным городком проносится бодрящая мелодия горна. И, полчинаясь ей, все приходит в движение. Быстро убирают койки, сделана зарядка. И вот уже, одев рабочие комбинезоны, построившись, курсанты отправляются на летное поле. Начинается учебный день — день, прокладывающий шаг вперед, к мастерству, к новым вершинам.

Среди тех, кто идет сейчас в строю, — замечательная молодежь. Здесь слесарь Ю. Балабин, токарь В. Можечкоп, сборщик-ремонтник В. Орлов, электросварщик В. Вукулов... Все они комсомольцы, отличники производства. Настойчиво и вдохновенно овладевают они сложным, но прекрасным искусством вождения самолетов и вертолетов.

В этом большом, нелегком деле им хорошо помогают, их ведут вперед замечательные мастера-инструкторы. Вот один из них — Т. А. Орлова. Летчик-спортсмен 1 разряда, она недавно успешно выступила на областных соревнованиях и выполнила норматив мастера спорта. Свои большие знания, огромный опыт, замечательные навыки Орлова и ее товарищи охотно передают молодежи. Они дают ей путевку в небо.

День спортсменов заполнен до отказа. Один на земле изучают материальную часть, другие поднимаются в небо. Разная у них степень подготовки и разные задачи. Кто-то уходит на самолете в зону, другие на вертолете отработывают «внесение у земли», третий учится совершать сложные посадки.

До позднего вечера идет учеба. А когда стемнеет — над лагерем вспыхивают песни. Песня о небе, о стальных крыльях, о Юрии Гагарине, который стал символом и примером для каждого из курсантов. Жизнь здесь не затихает ни на минуту. Трудится, веселится, отдыхает неутомимый аэродром.

Фоторепортаж А. МЕЖУЕВА.

Новые мастера спорта

В связи с выполнением нормативов и требований Единой всесоюзной спортивной классификации, по представлению президиума Федерации авиационного спорта, президиум Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР присвоил звание мастера спорта следующим авиационным спортсменам:

По парашютному спорту

А. М. Дядину (г. Ленинград), Я. П. Шиндирову (ВВС), И. И. Андрищенко (г. Харьков), А. М. Хоробрых (ВВС), П. В. Влазову (г. Красноярск) и М. П. Константинову (ПВО).

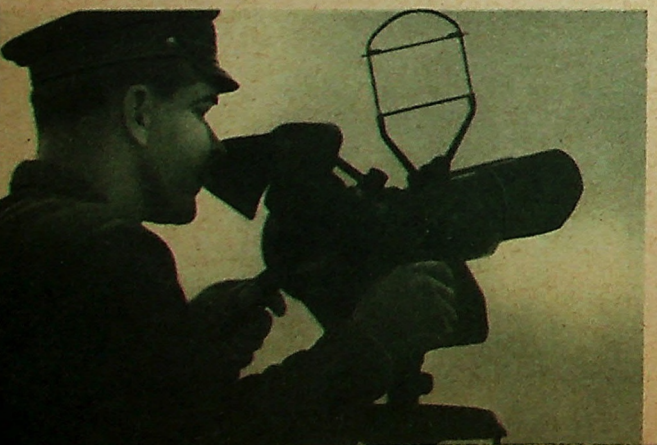
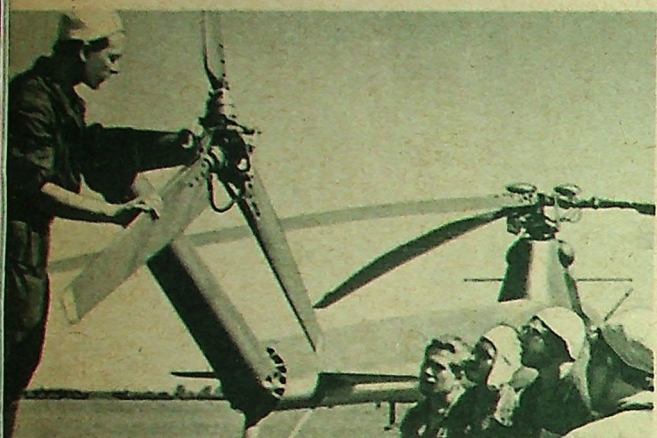
Говорят
СПОРТСМЕНЫ ЛИТВЫ



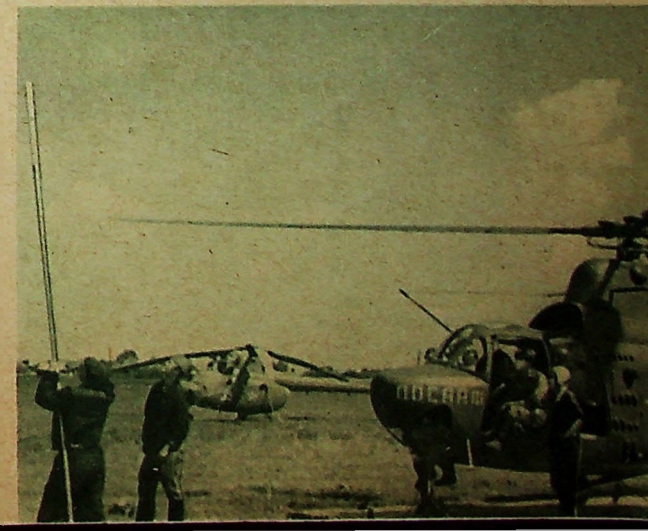
Солнцу и ветру навстречу ...

На снимках: сверху — в лагере на аэродроме ДОСААФ под Ярославлем звучит сигнал „подъем“, начинается летный день; внизу — вертолетчики строятся и направляются к машинам; справа (сверху вниз) — инструктор-летчик Т. А. Орлов занимается со слесарем моторного завода Ю. К. Балабоным; „Сегодня мы выполняем следующую задачу,“ — говорит курсантам инструктор В. И. Крылов; спортсмен I разряда инструктор В. А. Кондратьев проводит наземную подготовку с парашютистами.





На снимках: слева (сверху вниз) — инструктор В. В. Шилкин проводит наземную подготовку; курсанты усваивают порядок предполетного осмотра вертолета, слева — токарь В. А. Можечков; спортсмен-перворазрядник комсомолец слесарь В. Калмыков отлично произвел посадку в „колодец“, командир звена А. Лебедев доволен; начальник аэроклуба А. М. Назаров наблюдает за групповым прыжком; в центре (вверху) — вертолет „ловис“ у земли; (внизу) — курсанты-комсомольцы В. А. Орлов (слева) и В. К. Викулов ведут хронометраж полетов; спортсмен-перворазрядник комсомолец штамповщик В. Миронов заходит для посадки в „колодец“; справа (вверху) — руководитель полетов самолетов командир отряда В. И. Беломытцев; (внизу) — вертолет приземлился, идет проверка хода лопастей винта.





Солнцу и ветру навстречу...

На снимках: слева (сверху вниз) — кто любит летать, тот должен также любить и поработать на материальной части, уметь готовить свою винтокрылую машину к следующему полету; после полетов редколлегия выпускает очередной номер «Боевого листка» (справа налево) комсомольцы наладчик Ю. В. Петров, токарь А. Г. Феклистов, электрик Г. В. Степанов; надо записать замечания и указания инструктора по первому полету; а закончив все дела, можно и послушать музыку, играет на баяне комсомолец токарь Олег Мариков; вверху — старший инструктор-методист Н. А. Петрунин беседует с курсантами о текущих событиях.

ВЫСШАЯ НАГРАДА ОБЩЕСТВА

П. ШИГОРЕВ

Это было 5 мая нынешнего года на встрече спортивной общественности ДОСААФ с Героем Советского Союза Юрием Алексеевичем Гагариным. В переполненном зале Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова собравшиеся произносили горячие слова приветствия в честь родной Коммунистической партии — организатора и вдохновителя всех наших побед, в честь ее отважного сына Юрия Гагарина, первым в мире проложившего дорогу в космос. С большим вниманием было выслушано постановление президиума центрального комитета ДОСААФ СССР. «За выдающийся героический подвиг, — говорилось в этом постановлении, — первый космический полет на корабле «Восток» в безвоздушном пространстве и установление трех абсолютных мировых рекордов на ракете в безвоздушном пространстве и за установление первой космической радиосвязи на коротких и ультракоротких волнах наградить Гагарина Юрия Алексеевича Почетным знаком ДОСААФ СССР».

Врученная ленточку — космонавту награда запечатлела собой безмерное уважение миллионов членов нашего Общества к своему выдающемуся воспитаннику.

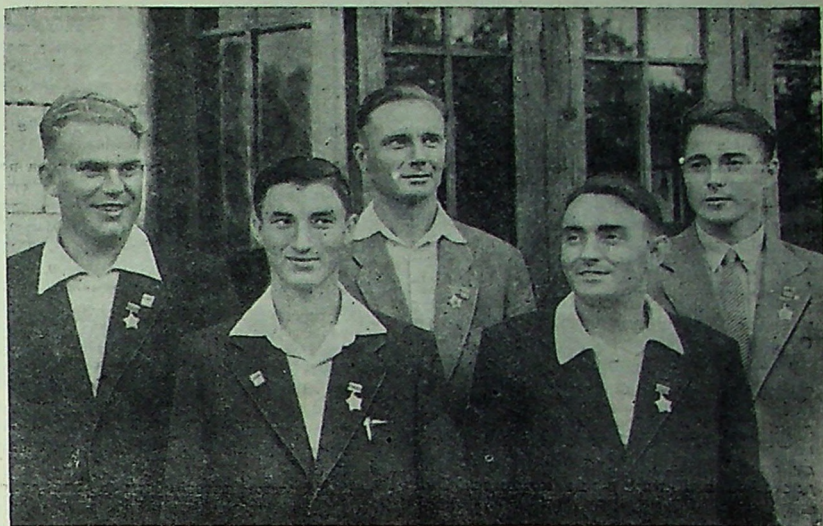
Почетный знак ДОСААФ СССР — высшая награда добровольного оборонного Общества. Она учреждена в 1957 году постановлением VII пленума ЦК ДОСААФ СССР. В соответствии с положением о Почетном знаке, утвержденном президиумом центрального комитета Общества в феврале 1958 года, этим знаком награждаются члены Общества и организации ДОСААФ за выдающиеся достижения в проведении учебной, спортивной и пропагандистской работы, массовых мероприятий, обучении населения ПВО, охране жизни людей на воде, изобретательской и конструкторской деятельности, создании материально-технической базы, укреплении первичных организаций и росте рядов Общества.

За время, прошедшее после учреждения Почетного знака ДОСААФ СССР, им награждены многие сотни наиболее активных членов нашего Общества, лучшие из лучших организаций и клубов ДОСААФ.

За выдающиеся заслуги в деле организации и укрепления патристического Общества Почетным знаком ДОСААФ СССР награждены Климент Ефремович Ворошилов и Семен Михайлович Буденный.

Высшей награды Общества удостоено немало партийных, советских и комсомольских работников, руководителей предприятий, строев, колхозов и совхозов, которые внесли большой вклад в развертывание оборонно-массовой работы, принимают активное участие в деятельности Общества. В числе награжденных — сотни председателей комитетов ДОСААФ и активистов первичных организаций.

Почетным знаком ДОСААФ СССР



награждены республиканские организации ДОСААФ Украины, Казахстана, Армении, Грузии, Азербайджана, Татарии, организации ДОСААФ Московской и Киевской областей, городов Москвы и Ленинграда, многие первичные организации ДОСААФ предприятий и строев, колхозов и совхозов, учреждений и учебных заведений.

Список награжденных непрерывно пополняется именами передовых спортсменов ДОСААФ. Видное место в этом списке занимают авиационные спортсмены. И это понятно. Спортсмены — авиаторы за последние годы добились немалых успехов. Достаточно сказать, что по количеству авиационных рекордов наша страна занимает первое место в мире. В 1960 году из 412 мировых рекордов, зарегистрированных Международной авиационной федерацией, 182 принадлежали советским авиационным спортсменам, в то время как у спортсменов США всего лишь 96 рекордов. Оразмахе авиационного спорта в нашей стране убедительно свидетельствует то, что в соревнованиях Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта приняли участие десятки тысяч авиационных спортсменов.

Решающая роль в подготовке спортсменов принадлежит аэроклубам, а также авиационно-спортивным клубам, в том числе и самостоятельным, которых в нашем добровольном Обществе становится все больше.

Одним из передовых аэроклубов, стяжавшим ныне всеобщую известность, является Саратовский областной аэроклуб ДОСААФ, в стенах которого получил путевку в авиацию Юрий Гагарин. Этот аэроклуб в июне прошлого года был награжден Почетным знаком ДОСААФ СССР. Высшей награды Общества удостоены руководители этого слаженного коллектива: начальник аэроклуба К. Пучик и его заместитель по политчасти В. Фимушкин.

Саратовский аэроклуб относится

После учреждения Почетного знака ДОСААФ СССР этой высшей наградой патристического Общества одними из первых удостоились наши парашютисты, отличившиеся на международных соревнованиях в 1958 году. На снимке (слева направо): Ю. Пеклин, П. Островский, В. Марюткин, Г. Мартыненко и Н. Анисеев после вручения наград.

Фото В. Антонова

к числу старейших в стране. Он создан в 1933 году. В течение многих лет своей плодотворной деятельности клуб подготовил тысячи авиационных специалистов. Многие его воспитанники, вступив затем в ряды Вооруженных Сил, мужественно и умело сражались с врагом на фронтах Великой Отечественной войны. Двадцать три питомца аэроклуба удостоены высокого звания Героя Советского Союза, многие награждены боевыми орденами и медалями.

Уже на протяжении ряда лет Саратовский аэроклуб успешно и высококачественно выполняет план подготовки авиационных спортсменов, работает без летных происшествий и предосторожностей к ним. Работники и актив клуба оказывают большую помощь первичным организациям ДОСААФ области в пропаганде авиационных знаний и подготовке спортсменов-авиаторов.

Почетным знаком ДОСААФ СССР награжден и Ленинградский авиационно-спортивный клуб. Только в прошлом году здесь подготовлено 8 новых мастеров спорта, много спортсменов-разрядников. Спортсменами клуба установлено 15 всесоюзных и 5 мировых рекордов, появились десятки авиационных кружков в первичных организациях Общества. Ленинградский авиаспортклуб занял первое место во Всесоюзном смотре клубов ДОСААФ по пропаганде технических знаний.

В рядах тех, кто удостоен высшей награды Общества, — много известных авиационных спортсменов. Среди них — заслуженный мастер спорта Сергей

Николаевич Анохин. Человек большого мужества и отваги, он еще в начале тридцатых годов навсегда связал свою жизнь с авиацией и авиационным спортом, в учебных организациях оборонного Общества получил планерную и парашютную подготовку, и затем сам воспитывал крылатую молодежь в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова. В пору Великой Отечественной войны Сергей Николаевич служил в воздушно-десантных войсках, а в послевоенные годы посвятил себя испытанию авиационной техники. Детье участие он принимает в спортивной жизни, многократно выступал на соревнованиях и авиационных праздниках, демонстрируя на планере свое великолепное мастерство. С. Н. Анохин — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель, лауреат Сталинской премии.

Наследуя традиции ветеранов, способные растущие спортсмены приумножают их успехи, приносят любимой Родине новые рекорды. На IV чемпионате мира по парашютному спорту в 1958 году спортивную честь Советского Союза достойно защитила наша команда. Она завоевала 17 медалей, из них 11 золотых. Участники чемпионата мира Н. Пряхина, П. Островский, Ю. Пеклин, Н. Анисеев, А. Скопинова, В. Марюткин, Г. Мартыненко, В. Зуев, Л. Олефирова за свои выдающиеся достижения удостоены высшей награды патриотического Общества.

Командир парашютного звена Свердловского аэроклуба И. Сикорский и председатель парашютной секции этого клуба С. Киселев не раз вносили поправки в таблицы всесоюзных и мировых рекордов. Они неустанно передают свой богатый опыт молодежи. Под руководством И. Сикорского подготовка парашютистов все шире разветвляется в районах области. С. Киселев совершил недавно свой тысячный прыжок. Вложенный ими труд в развитие парашютного спорта высоко оценен общественностью. Оба спортсмена награждены Почетным знаком ДОСААФ СССР.

Крепко полюбила авиационный спорт М. Хазанова — инженер Брянского телеграфа. Окончив в 1950 году аэроклуб, она настойчиво шла по пути совершенствования — стала мастером спорта, заслужила высшую награду Общества. В 1954—58 годах способная спортсменка принимала участие на воздушных парадах в Тушине в составе женских пилотажных групп.

В нашем Обществе работает немало энтузиастов, которые отдают свои силы и знания созданию авиационной спортивной техники. В числе награжденных — талантливый конструктор-общественник Бронислав Иванович Ошкинис.

Мы могли бы еще продолжить рассказ о людях и коллективах патриотического Общества, благородный труд которых отмечен Почетным знаком ДОСААФ СССР. Но всех не назовешь. Хочется подчеркнуть главное. Этих передовиков, эти коллективы с полным правом можно назвать нашими маяками.

Равняясь на эти маяки, перенимать и внедрять их опыт и на этой основе добиваться нового подъема в оборонно-массовой и спортивной работе — перво-

Наша подарка СЪЕЗДУ ПАРТИИ

Три рекорда в течение одного месяца! Немногим спортсменам удастся добиться таких выдающихся результатов. Но если вложишь все силы, все мастерство в достижение поставленной цели, то любая задача тебе по плечу.

Комсомолка Изабелла Горохова всей душой стремилась к вершинам спортивного мастерства. Еще будучи школьницей, мечтала она о полетах, о парении в голубом океане. Более десяти раз она приходила в аэроклуб и неизменно получала отказ. Обычно ссылались то на ее возраст, то на маленький рост. Но Изабелла не могла отказаться от своей мечты. Снова и снова являлась девушка туда, где недавно получала отказ, и добилась своего: в 1955 году начала заниматься в 3-м Московском городском аэроклубе у инструктора Люции Бган.

Большие способности в планерном спорте проявила эта упорная комсомолка. Через два года она уже стала инструктором-общественником и сама обучала новичков, выпустив около 150 спортсменов. А маленький рост вовсе не оказался помехой.

В 1959 году Изабелла Горохова окончила педагогическое училище. Ученикам 4 класса, который она вела, очень нравилось, что их учительница летает на планерах. А самой учительнице хотелось летать все больше и больше. И в нынешнем году она перешла на постоянную работу инструктором-планеристом 4-го Московского городского аэроклуба.

7 июня 1961 года комсомолка Изабелла Горохова установила свой первый всесоюзный рекорд. На двухместном планере «Бланик» с пассажиром она пролетела до намеченного пункта с возвращением на старт 175,4 км. Прежний рекорд принадлежал киевлянке А. Куделиной и равнялся 150 км.

На следующий день Горохова снова поднялась в воздух. И снова судьи зарегистрировали рекордный результат. На сей раз была достигнута дальность полета до намеченного пункта на двухместном «Бланике» с пассажиром 237 км. Был побит старый рекорд Л. Великосельцевой, державшийся с 1939 года.



Прошло меньше двух недель, и 21 июня новый полет Изабеллы Гороховой завершился третьим рекордом. На одноместном планере она пролетела до намеченного пункта с возвращением на старт 247 км, побив прежний рекорд М. Пыласпой (226,29 км), продержавшийся ровно 10 лет.

Свои выдающиеся спортивные достижения комсомолка Горохова посвятила XXII съезду КПСС. Она активно готовится к этому знаменательному событию в жизни нашего народа. Изабелла хорошо рисует, является членом редколлегии стенной газеты. Наш фотограф и заснял ее в тот момент, когда она оформляла номер стенной газеты «Планерист», посвященный предстоящему съезду партии.

Фото Б. Антонова

степенная задача комитетов и учебных организаций, каждого спортсмена и активиста Общества. А ведь надо признать, что у нас еще слабо поставлена пропаганда достижений членов ДОСААФ, организаций и клубов Общества, награжденных Почетным знаком.

Руководители комитетов и авиационных клубов, активисты обязаны постоянно разъяснять членам Общества Положение о Почетном знаке ДОСААФ СССР, использовать все имеющиеся возможности для распространения опыта передовиков. О членах ДОСААФ, удостоенных высшей награды Общества,

следует говорить в лекциях, докладах и беседах, чаще публиковать о них материалы в печати, использовать радио, телевидение, кино, листовки, фотомонтажи, плакаты и другие формы наглядной агитации, организовывать встречи с награжденными.

Вместе со всем советским народом авиационные спортсмены достойно встречают XXII съезд КПСС. В честь этого знаменательного события они добиваются новых успехов в труде и спорте, вносят свой вклад в дело дальнейшего укрепления экономического могущества и обороноспособности нашей великой Родины.

ВЕРТОЛЕТЧИКИ

Майор В. ФЕДОТОВ



В НЕПОГОДУ

На зеленом поле аэродрома, несколько в стороне от могучих воздушных кораблей, расположилось звено вертолетов Ми-4. Самые разнообразные задания выполняют на них авиаторы. Они доставляют летчикам боевых самолетов запасные части и боеприпасы, оказывают помощь воинам, несущим службу на отдаленных точках, используются в частях на учениях, для транспортных целей и решения многих других задач.

Вместе со всеми крылатыми защитниками Родины вертолетчики, среди которых немало воспитанников аэроклубов, неустанно совершенствуют свое мастерство, повышают боевую готовность.

Наш рассказ посвящен делам экипажа старшего лейтенанта Юрия Алексеевича Авдеева, командира звена вертолетов.

ПОСЛЕ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКИ...

Шли полеты. Разбрызгивая лужицы вешних вод, истребители отрывались от взлетной полосы и уходили в голубизну весеннего неба. Неожиданно руководитель полетов получил сообщение, что самолет, пилотируемый молодым летчиком, совершил вынужденную посадку.

Это случилось сравнительно недалеко от аэродрома. Командир части сразу же послал к месту посадки автомашину с врачом и авиаспециалистами. После тщетных усилий пробраться по размытым весенними водами проселочным дорогам машина возвратилась обратно.

В воздух поднялся экипаж старшего лейтенанта Авдеева.

Найти истребитель было нетрудно. Он сел на вспаханное поле, и его серебристые плоскости блеснули на однообразном темном фоне. Но вот посадить здесь вертолет оказалось куда сложнее. Рыхлая почва не выдерживала тяжести винтокрылой машины. После неудачной попытки офицер Авдеев снова поднялся в воздух. Он кружил над истребителем и, наконец, увидел рядом с ним небольшой бугор. Несмотря на то, что площадка была очень мала, Авдеев сумел точно приземлиться на ней Ми-4.

Вскоре летчик возвратился в часть на вертолете.

Теперь следовало переправить на аэродром истребитель. Вертолеты звена Авдеева совершили несколько рейсов. Они доставили к самолету авиаспециалистов и необходимые им для работы приспособления. Облюбованный Авдеевым бугор стал как бы плацдармом всех операций.

Вскоре истребитель был доставлен на аэродром и через несколько дней снова поднялся в воздух.

В тот осенний день над раскисшей от непрерывных дождей землей низко висели лохматые свинцовые облака. Полетов не предвиделось. Ходовая часть несущих винтов была закрыта чехлами. Однако, несмотря на непогоду, поступил приказ подготовить к вылету вертолет старшего лейтенанта Авдеева.

Что произошло? Несколько солдат во главе с офицером, выполнявших задание на отдаленной точке, вот уже несколько дней не получали продуктов. Автомашины проехать не смогли и вернулись.

Пока в вертолет грузили хлеб, консервы, масло и другие продукты, старший лейтенант Авдеев вместе с летчиком-штурманом Н. Гуслистовым сделал необходимые расчеты. Техник вертолета Л. Потоцкий тщательно проверил машину. Лететь предстояло не меньше полутора часов.

Первые же минуты полета заставили летчиков напрячь все свои силы. Сперва шли на высоте 100 метров. Но вскоре нижняя кромка облачности оказалась еще ближе к земле. Снизившись под облака, Авдеев бросил взгляд на высотомер: 50 метров. Видимость ограничена. Лететь вслепую нельзя. Оставалось одно — снизить скорость, тогда хоть как-нибудь можно разглядеть очертания земли. Правда, это удлинит путь, но в то же время делало его более верным.

Медленно, как бы пробираясь непроходимой чащей, двигался вертолет. Летчики пилотировали машину в тяжелых условиях. Потом облачность отступила, поднялась выше, видимость улучшилась. Увеличив скорость, вертолет вышел на простор.

Трудный полет авиаторы завершили с честью.

ЧЕЛОВЕК РОДИЛСЯ

Выполнив задание, экипаж находился в районном центре и уже собирался возвратиться на свой аэродром, как вдруг Авдеева пригласил к себе командир воинской части. К нему обратился с просьбой представитель районного

Слева направо: старшие лейтенанты Ю. Авдеев, Н. Гуслистов и техник-лейтенант Л. Потоцкий.

Фото В. Иванова

отдела здравоохранения. Он рассказал, что в отдаленную сельскую больницу доставлена в очень тяжелом состоянии роженица. Срочно требуется вмешательство опытного хирурга. Больница находится в лесу, далеко от населенного пункта. Самолет санитарной авиации не сможет сесть поблизости. Да и пройдет немало времени, пока он прилетит из областного центра. В больницу готов отправиться хирург со своими помощниками. Нельзя ли доставить их туда на вертолете?

Летчик развернул карту и попросил указать ему место расположения этой больницы. Однако точно определить, где искать одинокий дом было трудно.

Вертолет поднялся в воздух. Весной и без того очень нелегко ориентироваться, а тут ко всему еще нет полных данных. Известно лишь, что рядом «лес и озеро». Но в предполагаемом районе повсюду леса и озера. Какое же из них? Юрий Алексеевич управлял вертолетом, а штурманские обязанности выполнял старший лейтенант Николай Гуслистов. Вертолету приходилось кружить над каждым местом, хоть чем-нибудь напоминающим то, которое настойчиво искали авиаторы.

— Белые халаты! — воскликнул Гуслистов, указывая рукой в сторону, куда только что развернулась машина.

Сомнений не оставалось. Эти люди из больницы. Гася скорость, летчик стал снижаться и через несколько минут посадил вертолет поблизости от лесного дома. Хирург и медицинские сестры сразу же направились в больницу.

Прошел час, подходил к концу другой. И вот к вертолету подбежал мужчина и, пожимая руки всем членам экипажа, радостно проговорил:

— Сын родился, сын...

Счастливым отцом оказался председатель соседнего колхоза, который привез сюда в тяжелом состоянии свою жену. Вскоре к вертолету вернулись хирург и операционные сестры. Пора в путь!

ОДИННАДЦАТЬ ПРИЗОВ

В июне этого года в Чехословакии состоялись международные соревнования сильнейших парашютистов шести социалистических стран. В них приняли участие мужские и женские команды Чехословакии, Советского Союза, Китая, Болгарии, ГДР и Венгрии.

Чехи выставили две мужских и две женских команды.

Программа международной встречи включала прыжки на точность приземления с высоты 600—1000 м, прыжки с высоты 2000 м с задержкой раскрытия парашюта 30 сек. и выполнением акробатических фигур в свободном падении по сигналу с земли и комбинированные групповые прыжки с высоты 1500 м.

Эта международная встреча вызвала особый интерес. Она являлась как бы своеобразной репетицией перед чемпионатом мира по парашютному спорту, который состоится в США в 1962 году.

Днем 16 июня самолетом Ту-104 советские парашютисты прилетели в Прагу. На аэродроме нас тепло встретили чехословацкие друзья. Через час езды на автобусе мы прибыли на аэродром около города Млада Болеслав, где должны проводиться соревнования. Аэродром расположен на окраине города и хорошо оборудован.

Многочисленные афиши и объявления по радио сообщали, что открытие международных соревнований парашютистов назначено на воскресенье 18 июня. С утра на аэродром стали прибывать тысячи жителей города и окрестных селений. Много зрителей приехало и из Праги. Соревнования открылись в торжественной обстановке.

Вначале состоялся парад всех команд. Затем выступили чехословацкие авиационные спортсмены-летчики, планеристы, парашютисты. Интересная программа авиационного праздника закончилась прыжками дружки всех участников международных соревнований.

Наша женская команда показала красивый групповой прыжок, приземлившись кучно в центре круга.

В понедельник начались прыжки по программе соревнований. Наши команды выступали в следующем составе: мужская — мастера спорта Н. Анисеев (капитан команды), В. Раевский, О. Казаков, С. Киселев, Р. Силин; женская — мастера спорта И. Соловьева (капитан команды), В. Зубова, Ф. Солдадзе, Т. Воинова. Старший тренер команды — заслуженный мастер спорта П. Сторченко, летчик — мастер спорта Г. Мартыненко, судья — мастер спорта М. Дмитров.

Первыми выполнялись прыжки на точность приземления с высоты 600 м. Каждый участник должен был совершить четыре прыжка. Зачет производился по трем лучшим результатам. Такая система исключала фактор случайности.

Штурмуя крест, парашютисты показывали высокие результаты. Вот прыгает капитан советской женской команды свердловчанка Ирина Соловьева. Она умело управляет трехщелевым куполом и уверенно идет на крест. Ее ноги ка-

УСПЕХИ СОВЕТСКИХ ПАРАШЮТИСТОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ В ЧЕХОСЛОВАКИИ

Н. ГЛАДКОВ,

заслуженный мастер спорта

саются белого полотнища креста в 90 см от центра. Отличный результат. Многие смотрят в блокноты. Мировой рекорд по точности приземления равняется 1,45 м. Если во втором прыжке приземление произойдет на удалении не более полтора метров, то будет мировое достижение.

Подходит очередь на второй прыжок. Высота 600 м. В воздухе вспыхивает белый купол парашюта и начинается спуск к заветной точке. Все смотрят за действиями Ирины Соловьевой. Удастся ли ей установить мировой рекорд?

Послушным воле спортсменки, купол парашюта выполняет серию маневров и опускает И. Соловьеву в 30 см от центра креста. Среднее отклонение от центра мишени в двух прыжках составило 60 см. Этот результат более чем в два раза превышает мировой рекорд, принадлежащий ее подруге по команде Флоре Солдадзе. Успеху советской спортсменки были рады все участники соревнований.

Остальные наши спортсменки выступили также удачно.

Первое место в командном зачете по первому упражнению заняли советские

парашютистки, второе — команда Китая, третье — Болгарии. В личном зачете на первое место вышла И. Соловьева, на второе В. Зубова, на третье — чехословацкая спортсменка А. Зуберьска.

Мужская команда по этому упражнению также выступила успешно. Набрав 2258,896 очка, она завоевала первое место. На втором месте команда Болгарии — 2229,520 очка. На третьем — первая команда Чехословакии — 2226,523 очка.

В личном зачете первое место занял чехословацкий спортсмен Е. Вратель, опередивший В. Раевского всего на 0,4 очка. У Е. Врателя 575,920 очка, у В. Раевского 575,520 очка. Третье место занял чехословацкий парашютист Ю. Урбан.

Высокое мастерство показали советские парашютисты при выполнении второго упражнения — затяжных прыжков с высоты 2000 м.

Призер пятого мирового чемпионата мира по парашютному спорту и победитель международных встреч с китайскими парашютистами Вера Зубова вновь подтвердила, что она по праву считается одной из сильнейших воздушных акробаток. Набрав в двух прыжках 450,5 очка, она стала победителем в этом упражнении. Второе и третье места заняли также советские спортсменки Ф. Солдадзе — 448 очков и И. Соловьева — 446 очков.

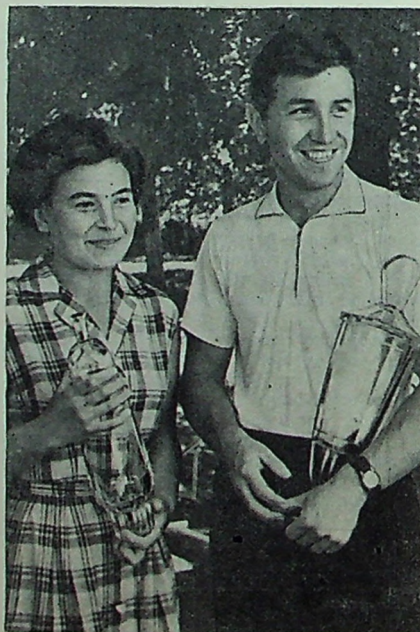
В итоге и по второму упражнению командное первенство завоевали наши парашютистки, с результатом 1344,5 очка. Второе место заняла первая команда Чехословакии — 1318,5 очка. Третье — вторая команда Чехословакии — 1307,5 очка.

Уверенно выступили и наши спортсмены. Четвертый раз подряд, на международных встречах, никому не уступил первенства в этом сложном виде прыжков молодой мастер спорта комсомолец Олег Казаков. Он, как и Вера Зубова, в наименьшее время отлично выполнил комплекс акробатических фигур в свободном падении и получил наивысшую оценку в 470 очков.

Второе место занял известный чехословацкий парашютист, заслуженный мастер спорта Ярослав Егличка. Его результат 466,5 очка. На полтора очка от Еглички отстал советский спортсмен Валерий Раевский, занявший третье место.

Среди мужчин в командном зачете первое место заняла команда СССР — 1846 очков, второе место — первая команда Чехословакии — 1834 очка, третье — команда Китая — 1819,5 очка. В розыгрыше личного первенства по сумме многоборья как среди мужчин, так и среди женщин победу одержали спортсмены Советского Союза. Москвич комсомолец В. Раевский, набрав 1040,520 очка, завоевал первое место. Второе место занял комсомолец из г. Саранска О. Казаков — 1032,546 очка. На третье место вышел чехословацкий спортсмен Ч. Егличка — 1030,738 очка.

Рекордсменка мира И. Соловьева, имея 841,694 очка, стала победительни-



Победители международных соревнований И. Соловьева и В. Раевский.



Женская советская команда (слева направо): И. Соловьева, Т. Воинова, В. Зубова, Ф. Солдадзе.

Фото Г. Залуцкого



Мужская советская команда (слева направо): Р. Силин, В. Раевский, И. Аникеев, О. Казаков, С. Киселев.

Фото Г. Рилского

цей среди женщин. Второе место заняла комсомолка В. Зубова из г. Минска — 827,833 очка. На третье место вышла чехословацкая спортсменка Е. Хрибалова — 802,874 очка.

После двух упражнений обе наши команды шли впереди. Но предстояли еще групповые комбинированные прыжки с высоты 1500 м. Этот сложный вид прыжков всегда приносит много неожиданностей и существенных изменений в результаты команд.

Как и в первых двух упражнениях, наши парашютистки добились блестящих результатов. Выполняя групповой комбинированный прыжок с высоты 1500 м, И. Соловьева, В. Зубова и Ф. Солдадзе установили мировой рекорд. Их среднее отклонение от центра круга составило 2,75 м, что на 6,32 м превышает мировой рекорд, принадлежавший советским парашютистам.

С первых и до последних прыжков советские парашютистки никому не уступили лидерства. Они завоевали командное первенство с результатом 3563,010 очка. На втором месте вторая команда Чехословакии — 3423,157 очка. На третьем месте команда Болгарии — 3360,834 очка.

У советской мужской команды финал сложился несколько напряженно. Прыжки производились в неблагоприятных метеорологических условиях. Ветер был неустойчивый, скорость его колебалась от 3 до 7,5 м/сек. Расчет усложнился. Несмотря на все старания парашютистов, показать высокие результаты не удалось.

Когда прыгали чехословацкие парашютисты, ветер стих и они приземлились более кучно и ближе к центру круга. Это позволило им отыграть у нашей команды сразу 178 очков, что и решило исход спортивной борьбы в их пользу.

По групповым комбинированным прыжкам первое место заняла вторая команда Чехословакии, набрав 2200,004 очка. На втором первая команда хозяев — 2119,290 очка. На третьем месте команда Китая — 2104,447 очка. Наша команда заняла четвертое место.

По сумме многоборья в мужских командах первое и второе места заняли чехословацкие спортсмены — первая команда 6179,813 очка, вторая команда

6154,920 очка. Команда СССР заняла третье место — 6127,674 очка.

В итоге советские парашютисты завоевали наибольшее количество установленных призов — 11. Все спортсмены оказались хорошо подготовленными, физически выносливыми. Отличная организованность и дисциплина способствовали успеху. Тренер команды П. Сторчиенко тактически правильно расставлял парашютистов при индивидуальных и групповых прыжках. Это также положительно сказалось на результатах.

Соревнования еще раз подтвердили, что для победы в личном и командном первенстве решающее значение имеют прыжки на точность приземления.

Наши спортсмены в Чехословакии прыгали на трехщелевых парашютах Т-2 четвертой серии «М». Эти парашюты были получены командой за несколько дней до отъезда и окончательно освоены уже в процессе соревнований. По своим маневренным качествам они не уступают парашютам, на которых выступали другие команды. В основном материальная часть парашютов на соревнованиях была однотипная. Чехи выступали на парашюте с двухщелевым куполом, который имеет малую вертикальную скорость снижения и позволяет добиваться большой точности приземления. Однако они не вполне удовлетворены парашютом и работают над его усовершенствованием.

Надо полагать, что на чемпионате мира появятся более совершенные, более маневренные парашюты и к этому нужно готовиться.

Что можно сказать о составе участников соревнований? Наиболее сильными нашими соперниками безусловно были чехословацкие парашютисты. Но и другие команды являлись серьезными претендентами на первенство.

Особо следует отметить китайских парашютистов. Выступая, по существу, впервые на таких крупных международных соревнованиях, они сумели занять призовые места по упражнениям и выйти на четвертое место по сумме многоборья.

Хорошо себя показала молодая и перспективная команда Германской Демократической Республики.

На соревнованиях царил дух дружбы и взаимопонимания, дух здоровой спор-

тивной борьбы. Встреча парашютистов шести стран явилась хорошей школой по обмену опытом, школой высокого спортивного мастерства.

По новому была организована судейская коллегия. Она состояла из судей всех стран — участниц соревнований. В международное жюри входили все руководители делегаций.

В Младе Болеславе выявилось мнение многих парашютистов о необходимости изменения существующих правил, допускающих производство прыжков при силе ветра до 8 м/сек для мужчин и 6 м/сек для женщин. При такой силе ветра не гарантируется безопасность приземления. Следует разрешать прыжки мужчинам при ветре не более 6 м/сек, а женщинам не более 5 м/сек.

Вызывает сожаление и такой факт, что с некоторых пор на всех соревнованиях по парашютному спорту в погоне за высокими результатами спортсмены стали пренебрегать правилами приземления. Нет красоты завершения прыжка, и, самое главное, парашютисты подвергают себя большому риску.

Нам кажется, что прыжок должен завершаться красивым приземлением в строго определенном порядке, а не просто падением, как это часто бывает даже у известных мастеров спорта.

Заккрытие соревнований прошло в торжественной обстановке. Победителям вручили ценные призы и дипломы.

Много забот и стараний в организацию соревнований вложил чехословацкий аэроклуб. Все участники повседневно чувствовали радушие и гостеприимство.

На период соревнований за каждой командой закреплялись шефы. У наших спортсменов шефом являлся автомобильный завод «Шкода». Там мы были на экскурсии, познакомились со всем процессом производства машин.

Какой можно сделать вывод. Участвуя в международных встречах, парашютисты обогащают свой опыт, знакомятся с тактикой и техникой зарубежных спортсменов, легче выявляют свои слабые стороны. Надо принять все меры к тому, чтобы предоставить возможность более широкому кругу советских парашютистов участвовать в соревнованиях с зарубежными спортсменами.

Факты События Люди

НАШ ПОДАРОК ПАРТИЙНОМУ СЪЕЗДУ



XXII съезду родной партии — личные подарки! Этот призыв нашел горячий отклик у молодежи Московского авиамodelьного клуба. Комсомольцы решили сконструировать микролитражный двигатель.

Решено — сделано! Скоро на вооружение «малой авиации» поступит новый авиамodelьный калильный моторчик МАК-1 с рабочим объемом цилиндра 5,7 см³, который изготовил клубный механик Владимир Абрамкин.

Испытания двигателя прошли успешно. Его устойчивая работа была продемонстрирована на 24-х Московских городских соревнованиях во время полета кордовой пилотажной модели первоурядника Евгения Петрова.

Микролитражный двигатель МАК-1 — подарок коллектива Московского авиамodelьного клуба XXII съезду партии.

Э. ХОДКЕВИЧ.

На снимке: В. Абрамкин (слева) и Э. Ходкевич, принявшие активное участие в создании нового микролитражного двигателя.

1000 ПРЫЖКОВ В. СЕЛИВЕРСТОВОЙ

Это было в Омске, 12 февраля 1944 года. В тот день студентка авиационного техникума Валия Селиверстова совершила свой первый прыжок с парашютом. Шла война, и Валия мечтала стать летчицей, чтобы защитить Родину. Но девушек в авиационные училища не принимали. «Для начала» Валия решила заняться парашютным спортом.

СТАНЦИЯ ЮНЫХ ТЕХНИКОВ НА ЗАВОДЕ

На заводе «Магнезит» создана станция юных техников. Она стала центром технического творчества школьников — детей рабочих и служащих предприятия. Особенно большой интерес школьная молодежь проявляет к авиационному моделированию. Строят и запускают летающие модели более 150 кружковцев. Периодически устраиваются заводские соревнования юных авиаконструкторов. В этом году мы выставили заводские команды, которые участвовали в городских стартах Спартакиады по техническим видам спорта. Нина Муфлихунова стала чемпионкой города, Вадим Худяков — призером соревнований.

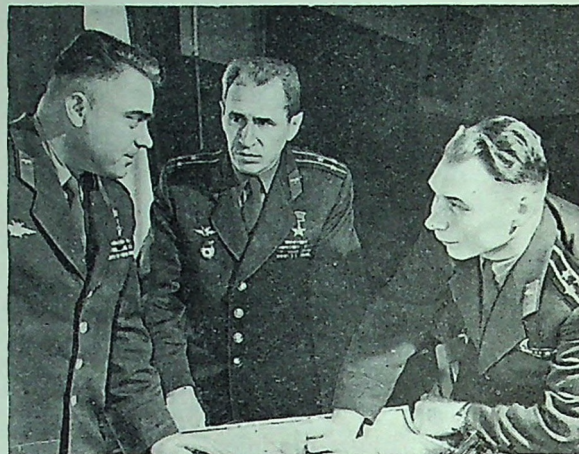
При станции работают также постоянно действующие курсы общественных инструкторов. Уже подготовлено 20 руководителей кружков.

Р. ХАЛИУЛЛИН,
инструктор-авиамodelист
г. Сатка,
Челябинской обл.



Прыжки с парашютом увлекли ее. И с тех пор, вот уже 18-й год, она все свободное время отдает этому спорту. Со временем Валия научилась водить и самолет, но парашютному не изменила. Еще недавно в мире была только одна женщина, совершившая 1000 прыжков с парашютом, — мастер спорта Алла Скопинова. Теперь такой же счет и у заслуженного мастера спорта Валентины Селиверстовой. Тысячу раз покидала она борт самолета, выполняя самые разнообразные дневные и ночные, групповые и одиночные прыжки с парашютом. В послевоенном поколении парашютисток Валентина Михайловна Селиверстова — одна из наиболее опытных. На ее счету 12 всесоюзных рекордов, 8 раз ее фамилия

ВОСПИТАННИКИ АЭРОКЛУБОВ — ЗАСЛУЖЕННЫЕ ЛЕТЧИКИ-ИСПЫТАТЕЛИ



В нынешнем году девяти отважным летчикам-испытателям авиационной техники было присвоено почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

В числе этой группы воспитанники аэроклубов Герои Советского Союза В. К. Гречишкин и А. К. Стариков.

Оба они прошли славный путь в авиации. В этом году исполнится 30 лет летной работы Василия Константиновича Гречишкина. Бесстрашный громил он врага в период Великой Отечественной войны. В одном из боев под Ржевом фашистским истребителям удалось поджечь машину, пилотируемую В. Гречишкиным. Экипаж выбросился на парашютах. Парашют летчика не раскрылся. В. Гречишкин упал в глубокий снег и остался жив.

Кончилась война, Василий Константинович стал летчи-

ком-испытателем. Не раз попадал он в сложную аварийную обстановку и всегда выходил из нее благодаря самоотверженности и высокому летному мастерству.

Высоким мастерством, мужеством и отвагой отличается и Герой Советского Союза Анатолий Константинович Стариков. Он приземлился красавцы Ту-104 в Англии, Китае, Индии, Бирме, Швейцарии и Германии. Испытывал самолеты и другую авиационную технику, А. Стариков внес достойный вклад в развитие отечественной авиации.

На снимке (слева направо): Герои Советского Союза летчик-испытатель С. Антонов, заслуженные летчики-испытатели СССР В. Гречишкин и А. Стариков.

Фото Г. Омельчука (ТАСС)

вносила в таблицы мировых рекордов.

В. Селиверстова — участница многих республиканских, всесоюзных и международных соревнований по парашютному спорту, в том числе двух мировых чемпионатов. Она — первая парашютистка, которой была доверена честь представлять советский парашютизм на рубежах нашей Родины. Это было в 1953 году, на международных товарищеских соревнованиях в Чехословакии. После этого В. Селиверстова успешно выступала во Франции, Болгарии и Югославии, всегда занимая призовые места среди женщин и оставляя позади себя лучших парашютисток мира.

Особенно памятни Вале VIII Всесоюзные соревнования, проводившиеся в 1955 году. Тогда она трижды завоевала звание чемпионки страны по различным упражнениям и стала абсолютной чемпионкой Советского Союза.

На III мировом чемпионате (1956 г.) В. Селиверстова

заняла второе место по многоборью среди женщин.

Валентина Селиверстова — разносторонняя спортсменка. Она отличная лыжница, слаломистка, занимается многими другими видами спорта. Напряженную и ответственную работу на производстве она умело сочетала с учебной на заочном факультете института физической культуры, который успешно закончила. Ко всему этому она — один из лучших в Омске инструкторов-общественников.

В. М. Селиверстова — неоднократная участница воздушных парадов в Тушине. Ее спортивные успехи отмечены 20 медалями и жетонами. Эти успехи высоко оценены партией и правительством: коммунистка В. М. Селиверстова награждена орденами Красной Звезды и Трудового Красного Знамени.

Сейчас отважная спортсменка ведет счет уже второй тысяче своих прыжков из поднебесья.

На снимке: заслуженный мастер спорта В. М. Селиверстова.

Факты События Люди

ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ ПАРАШЮТИСТКА

Тридцать лет назад в один из летних дней 1931 года над Центральным аэродромом имени М. В. Фрунзе раскрылся купол парашюта. Вскоре на летное поле опустилась Лидия Кулешова, первая из советских женщин совершившая прыжок с парашютом с самолета.

В то время Лидия Кулешова работала в экспериментальном институте чертежниц и принимала непосредственное участие в разработке авиационных и парашютных конструкций. Она хотела не только вычерчивать их на бумаге, но и испытать свою волю, мужество, стать парашютисткой. Семнадцатилетняя спортсменка прошла подготовку



под руководством начальни-ка института П. Гроховского. И вот наступил день первого прыжка, который выполнялся с принудительным раскрытием парашюта из специальных подвесных люлек самолета ТБ-1.

В дальнейшем Л. Кулешова неоднократно совершала показательные прыжки на авиационных праздниках в честь Дня Воздушного Флота СССР, участвовала в первом групповом прыжке 18 августа 1933 года на воздушном параде в Москве.

Сейчас инженер Лидия Сергеевна Кулешова (Епишева) работает в Научно-исследовательском институте Гражданского Воздушного Флота.

А. БЕЛОУСОВ,
мастер спорта

На снимке: Л. Кулешова (Епишева).

НОВЫЕ РЕКОРДСМЕНЫ

Раньше — до Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта — областные авиационные рекорды почти не регистрировались. Теперь этот пробел восполнен.

Областные рекорды по самолетному, планерному, парашютному, авиамодельному видам спорта установлены ныне во многих аэроклубах и авиаспортиклубах.

Планеристка Ивановского аэроклуба Ася Бахарова достигла абсолютной высоты 2218 м, продолжительности парения в термических потоках 3 час. 25 мин., дальности полета до намеченного пункта — 85 км. Еще лучше результат ее одноклубника Геннадия Галкина: абсолютная высота 2568 м, продолжитель-

ность парения в термических потоках — 6 час. 33 мин. В числе рекордсменов-парашютистов Валентина Таранова, Нина Матвеева, Владимир Андронов и другие. Рекордсменами стали авиамоделисты Роберт Черепанов, Петр Бакулин, Валентин Гончаров.

Всего в ходе Всесоюзной спартакиады в Ивановском аэроклубе зарегистрированы три областных авиамодельных рекорда, шесть парашютных и четырнадцать планерных.

Два парашютных и четыре авиамодельных областных рекорда установлены в Костромском аэроклубе. В конструкторском прыжках спортсмен Григорий Бершов показал точность задержки раскрытия парашюта 14,8 сек — 38 м, точность приземления с высоты 800 м — 25 м. У Глафиры Морозкиной — тех-

ника Костромского радиоузла — точность задержки 9,8 сек — 32 м, точность приземления — 40 м. Рекордсменами области стали авиамоделисты Б. Кулаков, В. Осокин, В. Федоренко, В. Смирнов.

Пять областных рекордов, в том числе один парашютный, два планерных и два авиамодельных, установлено тамбовскими авиационными спортсменами; три — новосибирскими; четыре — авиамоделистами Сталинского аэроклуба.

Оживилась рекордная работа в союзных республиках. В Туркменистане, например, зарегистрированы два областных и один республиканский парашютные рекорды, в Узбекской республике установлено 22 областных авиамодельных рекорда и один парашютный.

СИЛЬНЫЕ ДУХОМ

Так называется один из шести разделов посвященного Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта плаката «Знатные спортсмены ДОСААФ Белоруссии», выпущенного республиканским Домом ДОСААФ БССР.

Плакат рассказывает о людях патристического Общества — энтузиастах спортивной работы. Вот спортсмен-летчик Владимир Каланчук, воспитанник Центрального аэроклуба Белоруссии, чемпионом республики 1960 года по самолетному спорту. После Восьмых всесоюзных соревнований он стал мастером спорта.

С фотографии на плакате смотрит на нас Революй Капранов. Это — коммунист, техник-технолог. Более 10 лет занимается он планизмом, одним из первых в клубе освоил парящие полеты.

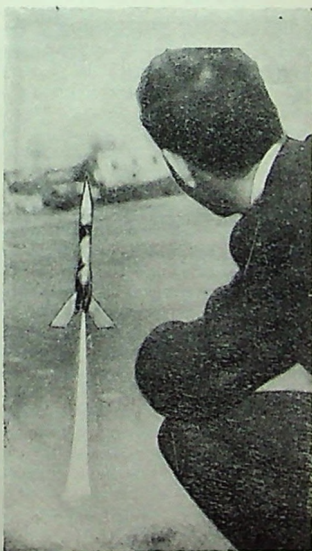
Особенно значительны успехи парашютистов Белоруссии. Они являются обладателями многих золотых, серебряных и бронзовых медалей. Гордость Белоруссии — комсомолка Вера Зубова.

В тексте перечисляются спортсмены — парашютисты мастера спорта Р. Петровский, М. Шаповал, Б. Жуков, А. Диодоров, рекордсмен мира Н. Громыко, награжденный золотой медалью и двенадцатью дипломами.

Среди авиамоделистов выделяется инструктор Слонимского Дома пионеров, Гродненской области, комсомолец Е. Укайло.

Плакат закачивается призывом к спортсменам патристического Общества ознаменовать XXII съезд КПСС ростом рядов спортсменов, установлением новых рекордов.

В ВОЗДУХЕ — РАКЕТЫ!



Сигарообразная ракета на какой-то миг неподвижно застыла в воздухе. И вдруг, оставив за собой ослепительный шлейф из газа и дыма, устремилась в синеву неба. Ракета — в воздухе! Достигнув своего потолка на высоте 300 метров, ее корпус на миниатюрном парашютике благополучно возвратился на землю.

Модель ракеты — небольших размеров, изготовлена из дерева, картона и клея. Своим внешним видом и отделкой она напоминает настоящую, большую ракету. Ее сконструировали учащиеся 193-й бакинской школы Николай Семкин и Александр Подшибякин. Уже не один десяток раз их одноступенчатые и двухступенчатые модели ракет своим острым проналом хрустальную синь апшеронского неба. Высота 250—300 метров и скорость 50—100 метров в секунду — это совсем неплохие показатели.



Юные конструкторы под руководством инженера-инструктора авиаспортиклуба И. Петросла готовят двигатели для моделей ракет, управляемых по радио.

Ф. ЗАКИЕВ

На снимках: запуск модели ракеты (слева); строители моделей ракет А. Подшибякин (слева) и Н. Семкин в авиамодельной лаборатории Бакинского авиаспортиклуба ДОСААФ.

Фото автора

У ПЛАНЕРИСТОВ УРАЛЬСКОЙ ЗОНЫ

★
ИЗ БЛОННОТА
ГЛАВНОГО
СУДЬИ
★

В период с 15 по 20 июня в гор. Кургане были проведены зональные соревнования планеристов 1-й Уральской зоны. Лучшие спортсмены 7 аэроклубов — Курганского, Магнитогорского, Орского, Пермского, Свердловского, Уфимского и Челябинского — собрались, чтобы определить сильнейших.

Метеорологические условия не позволили провести эти соревнования в полном соответствии с программой. Из-за отсутствия парящей погоды полеты в заранее намеченный пункт (упр. № 2) и на открытую дальность (упр. № 3) были заменены скоростным полетом в заранее намеченный пункт с заданной высоты и скоростным полетом по 35 км треугольнику. Заданная высота набиралась на буксире за самолетом, после чего планерист, отцепившись на расстоянии 42 км от аэродрома, возвращался к аэродрому в свободном полете.

При всей кажущейся простоте этого упражнения имели место два недолета, хотя большинство участников приходило на аэродром, имея 50—60 м высоты в запасе.

Анализ результатов этого имитационного упражнения позволяет рекомендовать его для соревнований в таких условиях, когда восходящие потоки совершенно отсутствуют. Практика отцепок на большом удалении от своего аэродрома очень полезна для планериста. С одной стороны, она прививает хорошее «чувство качества» и уверенность в своем планере, а с другой — требует внимательного пилотирования в смысле подбора путевого угла и скорости по высотам (если имеются шаропилотные данные), а также плавного выполнения эволюций в воздухе. Направление полета на свой аэродром облегчает летной части буксировку планеров, свехших на маршруте. В случае, если посадка произошла близко, планер можно доставить автотранспортом.

Если отцепка планера произведена на таком расстоянии, с которого аэродром не виден, — задача пилота-планериста осложняется необходимостью правильно выдержать маршрут. В предвоенные годы внеаэродромные отцепки практиковались во многих аэроклубах; этот опыт впоследствии пригодился нашим военным планеристам, выполнявшим дальние полеты в тыл врага.

Оценивая результаты, показанные участниками, следует отметить следующие моменты. По условиям соревнования, при выполнении 1-го упражнения разрешалось пользоваться интерцептором не ниже 15 м. И тут обнаружилось, что большинство спортсменов — планеристов, привыкших садиться с открытыми интерцепторами, не сумели выполнить это условие. Профиль посадки у них искажался, правильного трехточечного положения не получалось, а некоторые участники, стремясь приземлиться в зоне «А» и получить за расчет мак-

Г. МАЛИНОВСКИЙ

симальную оценку — 25 очков, грубо прижимали планер на колесо и на нос.

1-е место по 1-му упражнению занял командир звена Орского аэроклуба В. Троян, набрав в трех полетах 317 очков (из 345 возможных). Вторым был спортсмен того же аэроклуба студент Б. Ремарчук (298 очков), третьим — рекордсмен Курганской области по планерному спорту, летчик Курганского авиаотряда ГВФ Р. Тюменцев (команда Курганского аэроклуба), набравший 282 очка. Тюменцев, заняв в последующие дни первое место во втором упражнении и третье — в третьем, вышел на первое место по сумме очков в троеборье (1269,294 очка). Последующие места заняли: В. Банников (Орск), В. Троян (Орск), Н. Сафонов (Курган), В. Терехов (Магнитогорск), Ю. Машихин (Свердловск), В. Воронков (Уфа), А. Проливало (Уфа), Н. Дьяченко (Пермь), В. Ермолаев (Свердловск). Командное первенство по многоборью выиграли представители Курганского аэроклуба Н. Сафонов (капитан), Р. Тюменцев, В. Гуренко, набравшие 3591,715 очка, второе место заняла команда Орского аэроклуба в составе В. Трояна (капитан), Б. Ремарчука и В. Банникова, набравшая 3563,431 очка, и третье место — команда Свердловского аэроклуба в составе О. Карпушиной (капитан), Ю. Машихина и В. Ермолаева, набравшая 3472,938 очка.

Значительно ниже своих возможностей выступила команда Челябинского аэроклуба в составе Г. Ярошина (капитан), А. Борисова и В. Евдокимова. Команда заняла 7-е, последнее место, а мастер спорта Г. Ярошина — 20-е место в розыгрыше личного первенства. Основная причина неуспеха команды (так же, как и у некоторых других участников данных соревнований) — плохие условия для тренировки вследствие загруженности Челябинского аэродрома и других местных помех. Руководители Челябинского аэроклуба должны сделать из этого необходимые выводы, поскольку мастер спорта Г. Ярошина ранее неоднократно участвовала на Всесоюзных соревнованиях, показывая хорошие результаты.

Высокой оценки заслуживает работа летной части и начальника зональных планерных соревнований 1-й Уральской зоны С. Кабанова, который с большим знанием дела руководил полетами, вникая во все мелочи подготовки и эксплуатации материальной части соревнований. Отлично работали старший инженер соревнований Я. Орешко, авиатехники Д. Новогородов, Б. Смирнов и летчики-буксировщики В. Кононов и А. Ильин.

Подводя итоги планерных соревнований зонального масштаба, в процессе которых (главному судье) приходится



Победитель в личном зачете — летчик Курганского авиаотряда ГВФ Р. Тюменцев.

встречаться и обмениваться мнениями с представителями многих аэроклубов, нельзя не коснуться вопросов, которые сейчас являются злободневными для советского планерного спорта и решения которых настоятельно требует жизнь.

За последние два—три года положение в планеризме заметно улучшилось: аэроклубы получили новую материальную часть, летать стали больше и смелее, ряды ведущих спортсменов пополнились общественниками и в списке мастеров планерного спорта появились новые имена. Однако наш планеризм далеко не изжил всех болезней, мешающих его нормальному росту и дальнейшему подъему.

Первая болезнь — как следствие развивающегося воздушного транспорта — отсутствие свободных аэродромов, расположенных поблизости от крупных населенных пунктов. В большинстве случаев аэродромы, близкие к городам, сильно загружены; полеты на таких аэродромах жестко регламентированы, радиообмен затруднен, возможность «караулить» парящую погоду отпадает, так как летать надо по расписанию. А регламентные ограничения сплошь и рядом вообще исключают возможность внеаэродромного парящего полета. Поэтому планерные подразделения переводят на более удаленные и менее загруженные аэродромы. Что же в результате этого получается? Спортсменам — планеристам приходится тратить много времени на проезд, а в ряде случаев для занятий любимым спортом удается использовать только выходной день.

Вторая болезнь — отсутствие достаточного количества дешевых одноместных планеров — парителей. Ведь не случайно сейчас в аэроклубах начали вспоминать добрым словом такие планеры, как ПАИ-6 и МАК-15! Дело в том, что одноместный легкий паритель нужен для самостоятельных полетов, для то-

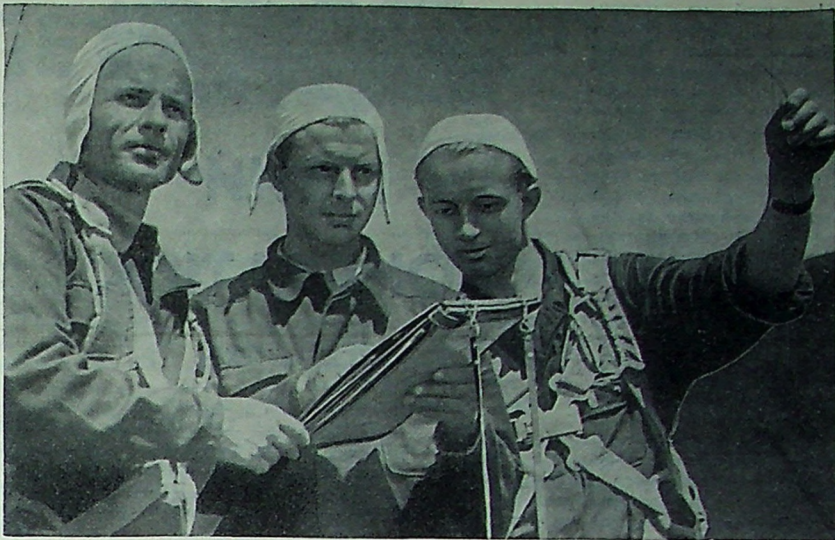
го, чтобы молодой спортсмен-планерист по-настоящему понял и крепко полюбил парящий полет. Это должен быть свой, отечественный планер, выпускаемый крупной серией. Мне могут возразить: в аэроклубах, мол, есть «Бланики», а также планеры А-11 конструкции Антонова. Это верно, но планеров этих мало, они имеют другое назначение и легкого одноместного парителя, рассчитанного на спортсмена-планериста средней квалификации, заменить не могут. А без такого планера рост мастерства наших спортсменов-планеристов идет чрезвычайно медленно. Такой планер совершенно необходим для проведения соревнований по планерному спорту. Разве можно считать нормальным, что в течение ряда лет мы проводим соревнования спортсменов-планеристов — от внутриклубных до всесоюзных — на двухместных планерах в одноместном варианте? Мне кажется — нет. Ведь трудно себе представить, скажем, гонку велосипедистов на тандемах (двухместных велосипедах) без второго ездока или соревнования гребцов на распашных академических двойках без второго гребца, это было бы просто комическое зрелище.

Жизнь подсказывает, что ныне действующие правила проведения соревнований по планерному спорту имеют немало дефектов и требуют переработки. Приведу один пример, наиболее понятный. При оценке упражнения на точность взлета, полета и посадки судья оперирует следующими баллами: «отлично» — 10 очков; «хорошо» — 5 очков; «средственно» — 3 очка; ниже «средственно» — 0 очков.

Если внимательно присмотреться к этим баллам, то окажется, что при оценке низких результатов они дают судье возможность работать более точно (разница между «0» и «3» — 3 очка, между «3» и «5» — 2 очка). При оценке же хороших и отличных результатов («5» и «10») разница в очках достигает 5! А ведь на соревнованиях очень часто бывает, что оценки «10» участник не заслуживает, а оценкой «5» его явно приходится обихаживать.

Здесь совершенно необходима промежуточная цифра, скажем «7» или «8», как бы ее ни называть.

Второй пример. Правильность построения прямоугольного маршрута в этом упражнении почему-то вообще не оценивается. А ведь отработка этого элемента мы уделяем большое внима-



Команда Курганского областного аэроклуба — победительница зональных соревнований (слева направо): Р. Тюменцев, Н. Сафонов (капитан) и В. Гуренко.

Фото автора

ние как при обучении планериста, так и при его тренировке. Мне кажется, следует ввести дополнительные очки за правильное построение маршрута.

Третий пример. При выполнении посадки спортсмен-планерист может набрать следующий максимум: 10 очков за правильное выполнение 4-го разворота, 10 очков за точный заход по знакам, 10 очков за точность расчета. Приземление планера без последующего отделения от земли: 25 очков за приземление в полосу «А»; 10 очков за правильное выравнивание; 10 очков за правильное выдерживание; 10 очков за трехточечное положение; 10 очков за выдерживание направления при пробеге.

Эта система имеет дефект, на первый взгляд трудно уловимый, но позволяющий участникам соревнований получать высокую оценку при неправильной посадке. Действительно, при плохом расчете (избыток высоты или скорости) можно «прижать» планер на колесо в полосу «А», получить за это 25 очков, потеряв всего 5 или 7 очков за трехточечное положение, которого при такой посадке, конечно, не может быть.

Этот пункт правил требует уточнения, сформулированного, примерно, так: «25 очков участник получает в случае трехточечного приземления в полосу «А», 15 очков — в случае трехточечного приземления в полосу «Б», 5 очков в случае трехточечного приземления в полосу «В».

Судейские коллеги на местах, как показывает действительность, мало внимания уделяют учебе и повышению квалификации судей. Было бы очень полезно проводить «тренировочные судейства» во время обычных, повседневных полетов спортсменов-планеристов своего аэроклуба с заполнением оценочных листов, оформлением протоколов и т. п. Заменить такую практику классными занятиями — невозможно. А поскольку практические занятия судей нигде не проводятся, во время судейства на соревнованиях возникает масса всяких недоразумений и создаются предпосылки для серьезных ошибок.

Дальнейший подъем советского планеризма немыслим без вдумчивого использования имеющихся резервов и вовлечения широких масс молодежи в этот вид спорта.

На маршруте

Виктор ОЧЕРЕТНЫЙ

Колеблются чуткие стрелки приборов,
Спокойно лежит на штурвале рука.
И ровная, мощная песня моторов
Меня и машину несет в облака.

Задание наше — полет по маршруту.
Идем по приборам. Нелегкий полет!
Но много трудней тем, кто в эту минуту
Ночной пилотаж где-то в зоне ведет.

Огни на консолях. При фосфорном свете
В закрытой кабине не слышно дождя.
И чудится, что на огромной планете
Живых только двое — машина и я.

Сейчас нелегко, но уж если кто с нами
Задумает спорить за землю мою —
Сдадим на отлично труднейший экзамен:
Экзамен на зрелость в воздушном бою.

На одной из экспозиций Центрального Дома авиации имени М. В. Фрунзе многие посетители обращают внимание на портрет человека с пристальным, вдумчивым взглядом. Рядом — фоторепродукция титульного листа книги и короткие строчки: «Ю. В. Кондратюк. Исследователь ряда проблем межпланетных полетов: озон как окислитель для сгорания горючего в космической ракете, крылатая ракета, техника устройства и вождения межпланетного корабля и др.».

Имя Юрия Васильевича Кондратюка стало знакомо работающим в области теории межпланетного полета лишь в 1929 году, когда вышла в свет его книга «Завоевание межпланетных пространств».

Первым распознал самобытную талантливость самоучки, прочитав его рукопись, известный советский ученый В. П. Ветчинкин. «...Отзыв профессора В. П. Ветчинкина прямо ошеломил меня своей высокой оценкой моей работы», — с радостью отмечал Ю. В. Кондратюк.

Посылая позднее рукопись другому ученому-авиатору Н. А. Рынину, автор сообщил некоторые подробности своего увлечения необычной по тому времени темой.

«...Первоначально толкнуло мою мысль на работу в сторону овладения мировыми пространствами, или, вернее, вообще в сторону грандиозных и необычных проектов, редкое по силе впечатление, произведенное прочитанной мною в юности талантливой индустриальной поэмой Келлермана «Туннель». К этому времени мой научный и технический багаж состоял из незаконченного среднего образования плюс несколько несистематических дополнений, сделанных самостоятельно в сторону высшей математики, физики и общетеоретических основ техники со склонностью к изобретательству...»

Задавшись темой полета в межпланетные пространства, я сразу остановился на ракетном методе, ...отбросив артиллерийский, как явно технически чересчур громоздкий, а главное, — не сулящий возвращения на Землю и потому бессмысленный».

Следует отметить, что основные положения своей оригинальной системы космонавтики Ю. В. Кондратюк разработал уже на 17-м году жизни (Ю. В. Кондратюк родился в 1899 г.). В течение последующих десяти лет он фундаментально дополнил свой труд более глубокой математической формулировкой расчетов, новой главой, рассматривающей факторы сопротивления атмосферы при старте с земной поверхности, и т. п.

Ю. В. Кондратюк доказал, что за пределы земной атмосферы может выйти только ракета с переменной массой, т. е. сбрасывающая или сжигающая свои баки по пути. Никто до Кондратюка не предвосхитил его расчетов наиболее выгодного соотношения меж-

*О тех, кто указал
дорогу к звездам*

ЮРИЙ КОНДРАТЮК

Н. СЕМЕНКЕВИЧ

ду ускорениями ракеты, углами наклона траектории ее полета к горизонту и используемой при полете реактивной силой. Очень подробно изобретатель рассмотрел также проблемы, связанные с нагревом наружной оболочки ракеты при ее движении.

Что касается промежуточных межпланетных баз, то, не будучи в этом вопросе первым, Ю. В. Кондратюк нашел однако и здесь оригинальный принцип их создания в качестве спутников не Земли, а Луны. Такой вариант, по мнению автора исследования, исключил бы, во-первых, произвольное падение базы на Землю, а во-вторых, возможность потери базой скорости благодаря сопротивлению атмосферы, поскольку на Луне последняя вообще отсутствует.

Выводя формулу «нагруженности» (т. е. отношения начальной и конечной масс) космической ракеты на всей ее заданной траектории, Ю. В. Кондратюк привел точный сравнительный анализ возможных жидких и твердых топлив: снаряды: нефтяных, метановых, водородных, борных, озонных, кремнеуглеводородных и металлических (в частности, алюминиевых).

Большой интерес представляют сообщения Ю. В. Кондратюка по устрой-



Юрий Васильевич Кондратюк.

ству охлаждаемых камер сгорания и сопел ракеты.

О содержании остальных глав труда говорят сами их названия: это — «Типы траектории и требуемые ракетные скорости», «Максимум ускорения» (о перегрузках на разных этапах полета), «Действие атмосферы на ракету при отклонении» (глава особенно детально отработана математически) и «Погашение скорости возврата сопротивлением атмосферы». В конце книги рассматриваются вопросы создания и функционирования межпланетных баз (промежуточных станций), управления ракетой, осуществляемого ее экипажем. В заключение приводится общий обзор перспектив завоевания человеком мирового пространства и необходимых для этого экспериментов. Многие из высказываемых Ю. В. Кондратюком положений в наше время уже оправдались.

Оценивая перспективы освоения человеком космоса, Ю. В. Кондратюк предугадывает их грандиозность. Это, по его мнению, «...огромное обогащение наших научных знаний, с соответствующим отражением этого и в технике... обогащение нашей техники ценными веществами, которые могут быть найдены на других телах солнечной системы и которые отсутствуют или слишком редки на земной поверхности».

Наконец, предусматривается возможность «утилизации неисчерпаемых запасов энергии солнечного света», что, в свою очередь, даст человеку «...возможности в ближайшем же будущем начать по-настоящему хозяйничать на нашей планете» в целом.

Горячий патриот своей Советской Отчизны, Ю. В. Кондратюк, когда началась Великая Отечественная война, вступил в народное ополчение. В январе 1942 года вражеская пуля на одном из участков фронта под Москвой оборвала жизнь верного сына Родины.

Вышли из печати

Макаров В. Н., Симонов В. Я. Механизированный взлет планера. Издание 2-е, дополненное. Издательство ДОСААФ, 1961 г. Стр. 184. Цена 28 коп. Учебно-методическое пособие о принципе и технике выполнения механизированного взлета планеров. Разделы теории и практики в новом издании переработаны применительно к лебедкам «Геркулес», ПЛМ-5 и планеру «Приорец». Книга рассчитана на спортсменов-планеристов, использующих лебедки для запуска планеров.

Тарский Ю. С. Рассказ о подводной лодке. Издательство ДОСААФ, 1961 г. Стр. 136. Цена 19 коп. В этой книге для молодежи дается популярное описание устройства подводной лодки. Автор рассказывает об истории создания подводного судна, о героических делах моряков-подводников в годы Великой Отечественной войны, о буднях подводников в мирное время.

МИГ-15 ЛЕТИТ ПО КРУГУ

На планировании к четвертому развороту, с целью уточнения расчета, разрешается выполнять довороты самолета с креном не более 40° на величину до 20° от направления полета. К моменту ввода самолета в четвертый разворот высота должна быть не менее 350 м, угол визирования на посадочное Т — $25-30^\circ$.

При полетах с боковым ветром, направление которого $45-90^\circ$ к посадочной полосе и скоростью более 5 м/сек, четвертый разворот следует начинать при ветре справа по заходу: с левым креном позже, с правым кругом — раньше; при ветре слева — наоборот. Величина поправки в угол визирования на посадочное Т зависит от силы и направления ветра.

Перед вводом в четвертый разворот лужно осмотреться, особенно с внутренней стороны маршрута, так как слева зади могут заходить на посадку другие самолеты. При осмотре внешней стороны следует убедиться, нет ли справа самолетов, планирующих на посадку и уходящих на второй круг. Во время четвертого разворота скорость должна быть не менее 300 км/час, крен — $30-40^\circ$.

Внимание на четвертом развороте распределяется: на положение носовой части фюзеляжа относительно плоскости земли и горизонта, на величину крена, направление захода, расчет, выдерживание скорости, заданной высоты, на координацию движений рулями.

Выполнение четвертого разворота требует особенно большого внимания. Трудность состоит в том, что во время четвертого разворота для сохранения заданной высоты и скорости полета приходится уменьшать или увеличивать обороты двигателя с одновременным опусканием или подъемом капота относительно горизонта.

Наиболее просто четвертый разворот выполняется при условии, если он начат на высоте 350—370 м и на скорости 300—320 км/час при оборотах двигателя на самолете МиГ-15бис 7500—8000 об/мин, на УТИ МиГ-15 — 8500—9500 об/мин. В этом случае обороты во время разворота изменять почти не потребуется, нужно только следить за сохранением скорости, координацией, высотой и заходом по посадочным знакам. В процессе разворота заход регулируется креном. Увеличивать его более 45° не рекомендуется, так как это вызывает большую потерю высоты и может привести к неординарному развороту со скольжением.

При выводе самолета из четвертого разворота, сохраняя заданный угол планирования, начать плавно уменьшать обороты с таким расчетом, чтобы к концу вывода они были на МиГ-15бис и УТИ МиГ-15 6500—7000 об/мин. Выход из разворота должен быть закончен на высоте не ниже 250 м. Особое внимание при этом обращается на координа-

★
Д. ЧУЛАНОВ, В. ОЗОЛ

★
цию движений рулями, сохранение скорости и высоты, точность выхода на посадочную полосу.

После выхода из четвертого разворота надо проверить правильность захода по линии посадочных знаков и незначительным взятием ручки на себя установить нормальный угол планирования. Самолет должен снижаться в точку начала выравнивания, которая намечается в зависимости от силы и направления ветра. При штиле, незначительном попутном и попутно-боковом ветре точка начала выравнивания должна быть на удалении 500—600 м от посадочного Т. При встречном ветре 5, 10, 15 м/сек точка начала выравнивания переносится ближе к Т соответственно на 50, 100, 150 м.

Уточнять расчет при встречном ветре силой более 5 м/сек можно увеличением скорости планирования на 5, 10, 15 км/час соответственно ветру. Точка начала выравнивания в этом случае остается, как при штиле.

На планировании нужна особая осмотрительность: могут быть самолеты на выравнивании и в конце пробега. Летчик следит за положением носовой части фюзеляжа и неподвижной части фонаря относительно поверхности земли к линии горизонта (рис. 3), выдерживает установленную скорость по прибору, убеждаясь в правильности захода по линии посадочных знаков и в точности расчета на посадку. Неправильный заход исправляется доворотом на угол не более 15° с креном не более 20° до высоты не ниже 50 м. При ошибках в заходе, требующих доворота более 15° , надо уйти на второй круг.

По мере снижения скорость постепенно уменьшается. Когда она достигает 280—270 км/час, плавно увеличиваются обороты. Этим обеспечивают устойчивый режим планирования на скорости 260 км/час.

Точность расчета определяется по направлению глissады планирования

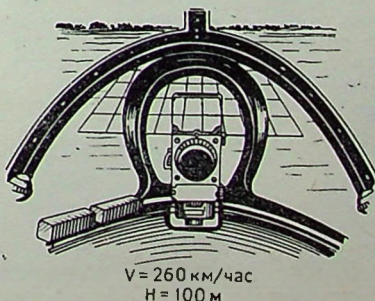


Рис. 3. Проектирование посадочной полосы при планировании после четвертого разворота.

относительно точки начала выравнивания. Если самолет снижается со скоростью 260 км/час, значит расчет точен. В этом случае посадочное Т проектируется в верхнем левом углу отражателя прицела, а флажок переключателя светофильтра прицела в опущенном положении направлен в точку начала выравнивания. Снижение самолета на скорости, меньшей или большей 260 км/час, как и снижение до точки начала выравнивания или дальше нее показывает, что расчет произведен соответственно с недолетом или перелетом.

Самолет приближается к земле. У летчика создается впечатление, что посадочные знаки уходят вперед. Если при этом глissада снижения остается направленной в точку начала выравнивания, то расчет на посадку произведен правильно, самолет приземлится у Т.

Недолет можно исправить подтягиванием, за счет увеличения оборотов двигателя. При этом, сохраняя скорость 260—270 км/час, самолет снижается с постоянным углом в точку выравнивания. Перелет исправляется установлением заданной скорости и глissады планирования до высоты 50 м.

Неточности в расчете усложняют посадку и нередко являются причинами грубых ошибок. Летчик старается направить самолет в точку начала выравнивания, не выдерживая установленной скорости планирования. При расчете с недолетом самолет подойдет к точке выравнивания на уменьшенной скорости. Это вызывает необходимость подтягивания на малой высоте и посадку с «плюхом». В случае расчета с перелетом самолет подойдет к точке начала выравнивания на большей скорости и пронесется дальше посадочных знаков.

В случае малейшего сомнения в правильности расчета на посадку или захода по посадочной полосе нужно уйти на второй круг, который возможен с любой высоты, вплоть до высоты выравнивания. При этом летчик увеличивает обороты двигателя до взлетного режима, плавно перемещая рычаг управления двигателем в крайнее переднее положение. Когда скорость достигнет 280—300 км/час, самолет переводится в набор высоты с дальнейшим увеличением скорости. На высоте 100—150 м убираются посадочные щитки и производится повторный заход на посадку.

Посадка складывается из выравнивания, выдерживания, приземления и пробега. Все эти элементы составляют посадочную дистанцию (рис. 4).

На планировании до высоты 50 м следует убедиться в точности расчета, правильности захода по посадочной полосе, в отсутствии препятствий в направлении пробега, в постоянстве угла планирования, отсутствии сноса и сохранении заданной скорости.

На высоте 30 м, окончательно убедившись в точности расчета и захода, летчик переносит взгляд на землю влево вперед под углом $15-20^\circ$ в точку

снижения самолета. С высоты 30 м он следит за сохранением постоянного угла планирования и выдерживанием направления по ВПП. Увеличивать угол планирования с высоты 30 м и ниже категорически запрещается.

С высоты 7—6 м начинается выравнивание самолета. Плавное выведение ручки управления на себя, летчик уменьшает угол снижения с таким расчетом, чтобы самолет прекратил дальнейшее приближение к земле на высоте 0,75—1 м. Постепенно снижаются обороты двигателя. Убирать обороты двигателя до высоты 7—6 м не рекомендуется, так как это может привести к потере скорости и самолет будет «проваливаться» на выравнивании. Кроме того, летчик в этот момент не может проконтролировать скорость по прибору — его взгляд направлен в точку, куда снижается самолет.

С началом выравнивания и приближением самолета к земле взгляд переносится на 25—30° влево и на 30—40 м вперед через левое боковое стекло неподвижной части фонаря кабины. Летчик следит, каково расстояние до земли, нет ли кренов и сноса.

Как только прекратится приближение к земле, необходимо приостановить взятие ручки на себя и убедиться, что выравнивание закончено на нормальной высоте.

По мере приближения к земле движением ручки управления на себя надо создавать самолету посадочное положение с таким расчетом, чтобы приземление произошло без парашютирования на два основных колеса. Носовое колесо должно быть приподнято на 20—25 см.

При посадке на бетонированную и грунтовую (с ровным микрорельефом) полосы ручки управления надо опускания носового колеса удерживается в положении, при котором самолет приземлился на основные колеса. Направление взгляда остается таким же, как и на выдерживании. Если посадка производится на мягкий грунт или на грунт с неровным микрорельефом, раннее опускание носового колеса не допускается.

Как только носовое колесо опустится, взгляд переносится через бронестекло в направлении ВПП, ручка управления плавно переводится в нейтральное положение, начинается торможение.

Тормозить следует плавно, нажимая на тормозной рычаг так, чтобы он к моменту остановки самолета был выведен до упора первой ступени, что со-

ответствует давлению 4 кг/см². Такой метод торможения уменьшает износ покрышек и тормозных колодок. Второй ступенью тормозов пользуются только в случае необходимости максимального сокращения длины пробега. На тормозной рычаг нажимают с таким расчетом, чтобы к концу пробега он был выведен до упора второй ступени торможения, что соответствует давлению 8—12 кг/см².

При посадке на мягкий грунт летчик не должен допускать резкого торможения. В случаях, если позволяет размер посадочной полосы, тормозами не пользуются. При заторможенных колесах исправление отклонений приводит к риску самолета. В этом случае надо немедленно отпустить тормоза и поставить педали нейтрально, затем снова начать торможение.

Когда скорость на пробеге погасится до 20—30 км/час, надо плавно увеличить обороты двигателя до 5000—6000 об/мин и начать руление на скорости 5—8 км/час. Полной остановки самолета в конце пробега допускать не следует.

Зарулив на линию осмотра или место заправки, летчик должен разгерметизировать кабину, открыть фонарь, выключить двигатель и все АЗС, кроме аккумулятора и бустер-помпы. Эти агрегаты выключаются по сигналу авиатехника после того, как турбина прекратит вращение. Защелка крана шасси передвигается вправо до упора и ручка крана ставится в нейтральное положение. Оставляя кабину самолета можно после того, как авиатехник поставит предохранительную чеку на катапультируемое сиденье.

При выполнении посадки летчиками допускаются наиболее характерные ошибки. Неправильная оценка расстояния до земли вызывает чрезмерное и энергичное движение ручкой управления от себя в момент взмывания самолета. Это влечет за собой резкое уменьшение подъемной силы, грубое приземление самолета и повторное отделение его от земли. Добирание ручки управления на себя в момент приземления увеличивает угол атаки и самолет отходит от земли. Резкое опускание носового колеса приводит к сильному сжатию передней амортизационной стойки, подбрасыванию вверх передней части самолета. Такая ошибка чаще всего появляется от плохого расчета на посадку. При перелете летчик стремится как можно быстрее применить тормоза, движением ручки от себя он преждевременно опускает носовое колесо — возникают «козлы».

В зависимости от скорости приземления «козлы» могут быть скоростные и бесскоростные.

Скоростной «козел» происходит при посадке на нормальной или повышенной скорости. Можно ли его исправлять? Да, можно. В момент отделения самолета от земли летчик должен движением ручки управления от себя прекратить дальнейшее удаление самолета от земли, снизить его до высоты 0,75—1 м и произвести нормальную посадку на два основных колеса.

Бесскоростной «козел» возникает при приземлении со значительным парашютированием, из-за неровностей полосы или раннего и резкого опускания носового колеса.

Исправление бесскоростного «козла» производится так: ручка управления задерживается в том положении, в котором она находилась в момент отделения самолета от земли. Ни в коем случае нельзя отдавать ее от себя. При отделении самолета могут возникнуть крепь. Они исправляются энергичным движением педалей против крена. По мере приближения к земле летчик энергично берет ручку на себя, посадка производится на два основных колеса.

В случае высокого выравнивания (выше одного метра) следует медленнее выбирать ручку управления на себя с таким расчетом, чтобы выравнивание было закончено на высоте 0,75—1 м. Если при выравнивании самолет не снижается (велика скорость, большие углы атаки), летчик плавным движением ручки управления от себя снижает самолет до заданной высоты и производит нормальную посадку на два основных колеса.

Если самолет взмыл до высоты 0,75—1 м и больше не взмывает, то необходимо прекратить выбирать ручку управления на себя. Самолет в этом случае начнет снижаться. Движением ручки управления на себя летчик производит нормальную посадку на два основных колеса. Иногда самолет, взмыв, продолжает удаляться от земли. Плавным движением ручки управления от себя летчик прекращает дальнейший отход самолета и снижает его до высоты 0,75—1 м. Если при этом самолет не снижается, надо в зависимости от скорости и высоты взмывания плавным движением ручки управления от себя снизить его до высоты 0,75—1 м и произвести посадку на два основных колеса.

Исправляя ошибки на посадке, следует всегда помнить, что изменять направление взгляда нельзя.



Рис. 4. Посадка.

НА КРЫЛЬЯХ И ПОД ШЕЛКОВЫМ КУПОЛОМ

ОРЕНБУРГ

Семьдесят семь парашютистов из городов Оренбурга, Орска, Ново-Троицка и со строительства междугородного Гайского комбината несколько дней соревновались в многоборье, состоявшем из четырех упражнений. Все участники, в зависимости от спортивных разрядов, были разбиты на 3 группы.

Хорошо показали себя в первом упражнении спортсмены-строители Гайского комбината. Среди мужчин первое место занял председатель комитета ДОСААФ комбината Сергей Моемсин. Среди женщин победы добились штукатуры Л. Тупицина, Р. Медянкина и Т. Супрунова. Наилучший результат среди всех участников соревнований по точности приземления показала закройщица швейной фабрики Лида Жилкина. Она приземлилась в 1 м 27 см от центра круга.

В итоге упорной спортивной борьбы победителями в многоборьи стали: среди спортсменов второго разряда учащийся ремесленного училища № 15 Геннадий Манторов, среди перворазрядников — инструктор-парашютист аэроклуба Губайдуллин, среди женщин — старший оператор завода им. Чкалова Венера Каипова.

П. ВАНИН,
главный судья соревнований

ПЕРМЬ

На планерных соревнованиях, проходивших на базе Пермского областного аэроклуба первое место завоевал спортсмен I разряда В. Панов, второе — А. Елькина, третье — А. Лошкарев. На этих соревнованиях впервые на Западном Урале, где преобладают лесные массивы, были проведены внеаэродромные полеты. Правда, они еще не превысили 100 км, но доставили очень большую радость спортсменам. Впервые выполненные в нашем аэроклубе внеаэродромные посадки были произведены грамотно. Спортсмены выбрали хорошие площадки, вполне пригодные для взлета аэропоездов.

Соревнования убедительно показали, что и на Западном Урале вполне можно летать на планерах по маршрутам.

Г. ДОБРЮЛКОВ.

ОРЕЛ

Пять дней над аэродромом Орловского аэроклуба состязались участники зональных соревнований по парашютному спорту Орловской, Брянской, Тульской, Курской, Тамбовской, Воронежской и Рязанской областей. В про-

грамму соревнований входили прыжки на точность приземления, на точность задержки раскрытия парашюта, групповые прыжки.

В прыжках с высоты 1000 м в круг радиусом 50 м для мужчин и 100 м для женщин первенство завоевала команда Курского аэроклуба. Личные первые места по этому упражнению заняли брянские спортсмены, среди мужчин — В. Григорьев, среди женщин — Л. Иванчук.

В комбинированных прыжках с высоты 1500 м с оценкой времени задержки, стиля падения и точности приземления победу одержала также команда Курска. В личном первенстве лучшие результаты показали тульские спортсмены С. Пономаренко и А. Малышева.

Курские спортсмены успешнее всех выступили и в прыжках с высоты 2000 м с выполнением фигур в свободном падении в течение 30 сек. Первое, второе и третье места поделили Н. Малютин (Орел), С. Пополдченко (Курск) и И. Мешков (Рязань). Лучших результатов среди женщин добилась В. Лыгина (Калуга).

В последний день соревнований спортсмены выполняли групповые прыжки с высоты 1500 м с оценкой времени свободного падения и точности приземления. Среди мужских команд наибольшее количество очков набрала команда Орла, среди женщин — Брянска.



Спортсмены-вертолетики Казанского аэроклуба на тренировке.

Фото В. Мясникова (ТАСС)

В сумме очков по всем упражнениям среди мужских команд места распределились так: Курск, Брянск, Рязань; среди женских — Брянск, Курск, Тула. В общем зачете по многоборью на первое место вышли спортсмены Курска, на второе — Брянска, на третье — Рязани.

Звание чемпионов зоны по парашютному спорту завоевали брянский спортсмен В. Григорьев и тульская парашютистка Н. Куршева.

В. ГУРИНОВ

СИБИРЬ

Восемнадцать спортсменов из Алтайского и Красноярского краев, Новосибирской, Томской, Кемеровской и Омской областей участвовали в зональных планерных соревнованиях Сибири. Разыгрывались три упражнения: на точность выполнения взлета, расчета и посадки с заклеенным прибором высоты; скоростной полет в заранее намеченный пункт с посадкой в 50 км от места старта; на продолжительность парения и выигрыш высоты.

В первом упражнении команда Кемеровской области набрала максимальное количество очков, а ее представитель В. Струковский занял личное первое место. Кемеровцы сохранили лидерство и после второго упражнения. Быстрее всех до намеченного пункта пролетел Н. Смоляков (Кемерово) — 1 час 23 минуты. На 14 минут отстал от него представитель Томского аэроклуба В. Шамова. Однако третье упражнение внесло существенные изменения в распределение мест. Команда Кемеровской области получила «ноль» и выбыла из числа претендентов на первое место.

Хорошо выполнила третье упражнение команда Алтайского края и по сумме набранных очков стала победителем зональных соревнований. Алтайцы в составе спортсменов-планеристов В. Гусева, В. Уткина и А. Куракина получили право участвовать в финальных соревнованиях Российской федерации. Второе место заняла команда Новосибирской области.

Чемпионом зоны по планерному спорту стал спортсмен Барнаульского аэроклуба В. Гусев.

Следует отметить хорошо поставленную информацию о соревнованиях, которые проводились на базе Кемеровского аэроклуба. Ход соревнований освещался в местной печати, был организован радиорепортаж с аэродрома. Операторы Кемеровской студии телевидения подготовили киноочерк о зональных соревнованиях, который был показан по телевидению. Это способствовало пропаганде планерного спорта в массах молодежи.

М. СУЛЬГИН,
главный судья соревнований

НА СЛУЖБЕ МОНОПОЛИЙ

О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В США
НАЦИОНАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПО АЭРОНАВТИКЕ И ИССЛЕДОВАНИЮ
КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

В Советском Союзе созданы широчайшие возможности для развития науки. Наша отечественная наука верно служит интересам народа, делу мира. По-иному обстоит дело в странах капитала. Ярким примером являются США, где наука несет на себе печать милитаризации. Это не случайное явление: ведь более 80 процентов всех расходов по бюджету, направляемых на финансирование научных исследований, предназначается для работ, имеющих военное значение.

Все более возрастает доля ассигнований на исследования в области ракетостроения. Если в 1954/55 финансовом году эти ассигнования составили 214 млн. долларов, то в 1958/59 финансовом году они увеличились до 1,1 млрд. долларов.

Научными исследованиями в области самолетостроения и ракетостроения занимаются многочисленные государственные (преимущественно военные) и частные организации. Одной из организаций является Национальное управление по авиации и исследованию космического пространства (сокращенно НАСА). Его персонал — около 10 тысяч человек. В 1959/60 финансовом году бюджет этой организации составлял почти полмиллиарда долларов; на 1960/61 финансовый год он увеличен примерно до 900 млн. долларов.

В составе управления действуют три крупнейшие научно-исследовательские лаборатории: Эймсовская аэродинамическая лаборатория (штат Калифорния), аэродинамическая лаборатория Лэнгли (штат Виргиния) и Льюисовская лаборатория авиационных двигателей в Кливленде (штат Огайо).

Как сообщалось в американской периодической печати, НАСА руководит в настоящее время также лабораторией реактивных двигателей в Пасадене (штат Калифорния), которая ранее принадлежала военному министерству. В прошлом году НАСА передано и управление баллистических ракет армии (бывший Редстоунский арсенал). Его испытательные и научно-исследовательские центры находятся недалеко от Хантсвилла, на севере штата Алабама. На территории этого арсенала имеется лаборатория климатических испытаний ракет. В одной из камер этой лаборатории можно имитировать самум и определять его воздействие на ракеты. Персонал Ред-

стоунского арсенала за 4 года (1956—1960) увеличился с 9 тысяч человек почти до 22 тысяч.

НАСА располагает также крупной испытательной станцией Эдвардс в пустыне Мохаве в Калифорнии (на ней испытываются экспериментальные самолеты) и станцией по испытанию летающих реактивных моделей на острове Уоллопс (штат Виргиния).

Федеральное правительство выделяет значительные средства для расширения существующих и создания новых научно-исследовательских и испытательных центров НАСА. Основное внимание уделяется созданию центров, предназначенных для исследований и испытаний ракетной техники. Например, в Белтсвилле (штат Мэриленд, к северу от г. Вашингтона) сооружается так называемый Годдардский центр космических проектов. Он предназначен для разработки искусственных спутников Земли, космических кораблей, а также вспомогательного оборудования.

Какой же характер носят научно-исследовательские работы, осуществляемые НАСА?

НАСА считается гражданской организацией. Однако в действительности она выполняет многие работы, имеющие прямое военное назначение.

Один из руководителей этого управления Хью Драйден указал в своем заявлении конгрессу, что не следует обращать особое внимание на соперничество с Советским Союзом в исследовании космоса в гражданских целях. Он заявил: «Я, так же как и многие другие люди, более озабочен тем, будем ли мы располагать запасом межконтинентальных баллистических ракет, чем удвоением или утроением сумм денег на гражданскую программу исследования космического пространства».

Военная направленность исследований, проводимых НАСА, подтверждается также анализом конкретных проектов, разрабатываемых в научно-исследовательских центрах этого управления. Связь НАСА с военными учреждениями, милитаризация научно-исследовательских работ, проводимых этой организацией, видна во всем.

НАСА совместно с компанией «Норт Америкен авиэйшн» разрабатывает экспериментальный ракетный самолет «Х-15», который предназначается для исследования условий полета на очень больших высотах с высокими скоростями. Как сообщалось в американской печати, предполагается построить три модификации самолета «Х-15» — «А», «В» и «С». Модификация «А» рассчитана на скорость 5000 км/час и высоту полета — 80 км; модификация «В» — 7000 км/час при высоте полета 160 км; модификация «С» — 9600 км/час при высоте полета — 240 км. Эти самолеты намечается запускать с устаревших тяжелых бомбардировщиков «В-36». В некоторых сообщениях американской периодической печати указывается, что самолет «Х-15» должен будет заменить разведывательный самолет «У-2».

Особенно большое значение американская военщина придает созданию спутников-шпионов, предназначенных для сбора разведывательных данных в отношении Советского Союза и других стран социалистического лагеря. Офици-

ально перед Национальным управлением по авиации и исследованию космического пространства не ставится задачи разрабатывать военно-разведывательные спутники. Как уже указывалось выше, эта организация считается гражданской; работами по исследованию космоса в военных целях занимается созданное в 1958 г. Управление новейших исследовательских работ. И все же ознакомление с проектами НАСА в области исследования космического пространства показывает, что они в той или иной степени имеют военное применение. Интересно отметить, что работы над метеорологическими спутниками «Тирос», которые, как пытается доказать американская печать, не предназначаются для военных целей, осуществляются НАСА совместно с войсками связи армии США. Задача этих спутников заключается в том, чтобы фотографировать облачный покров; однако, пролетая над территорией Советского Союза и других социалистических стран, они могут быть использованы для сбора разведывательных данных.

НАСА также занимается разработкой (совместно с частными фирмами) комбинированных ракетных систем, предназначенных для вывода на орбиты космических летательных аппаратов. Военное значение проектов, разрабатываемых НАСА, не подлежит сомнению.

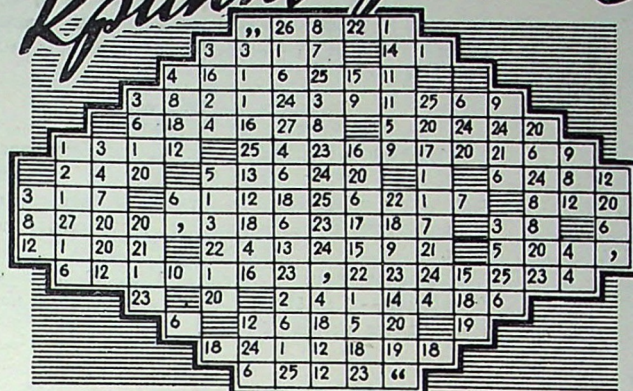
Так, например, в настоящее время осуществляется разработка мощных ракетных систем «Нова» и «Сатурн». Особое большое значение придается системе «Сатурн». НАСА запросила для работ над системой около 250 миллионов долларов на год. Эти работы проводятся под руководством небезызвестного Вернера фон Брауна. С помощью указанной системы намечается запустить пилотируемый космический корабль (проект «Аполлон») на орбиту вокруг Земли, а также совершать на нем разведывательные полеты в район «Луны». В исследованиях по этому проекту совместно с НАСА участвуют фирмы «Конвэр», «Дженерал электрик», «Мартин». Работы ведутся в Годдардском центре космических проектов.

За последние годы, в особенности после перевода в НАСА управления баллистических ракет армии, военная направленность исследований резко усилилась. Десятилетняя программа работ этой организации предусматривает ассигнование 10 миллиардов долларов. В соответствии с программой намечается разработать 263 космических летательных аппарата. Значительное количество этих проектов имеет прямое военное назначение.

Хотя научные исследования, проводимые НАСА, широко рекламируются в американской прессе, эта организация не может похвалиться особенно крупными научными достижениями. Это не случайно. На всю деятельность НАСА накладывают свой отпечаток милитаризация и капиталистическая конкуренция, которые сдерживают развитие технического прогресса. Только в Советском Союзе, где наука служит мирным целям, созданы все возможности для достижения грандиозных успехов в покорении космоса человеком.

В. ПРЖИАЛКОВСКИЙ

Криптографика



Найдите слова, значение которых указано ниже, и разместите составляющие их буквы в клетках криптограммы соответственно номерам. Если слова будут найдены правильно, то в криптограмме вы прочтете высказывание В. П. Чкалова о советской авиации. 1) 18, 8, 2, 24, 13, 14, 20, 3 — выдающийся русский ученый-аэродинамик. 2) 4, 8, 26, 5, 8, 21 — расстояние между край-

ними точками крыльев самолета. 3) 11, 4, 15, 18, 12 — конструктор вертолета, построенного в России в 1912 году. 4) 17, 20, 25, 1, 22 — приспособление, дающее возможность тормозить самолет в воздухе. 5) 10, 8, 7, 16, 23, 22, 1, 12 — известный советский летчик. 6) 6, 18, 22, 27, 20, 9 — организация спортсменов.

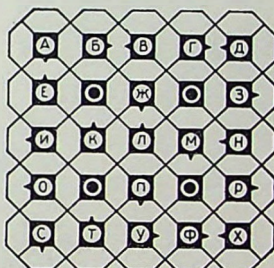
Составил Г. ЯКУШ

г. Минск

Когда это было?

Начиная с клетки со штрихом, вокруг каждой буквы впишите год, знаменательный следующими событиями:

А. Великий русский ученый М. В. Ломоносов сконструировал модель «аэродомической машинки» — прообраз современного вертолета. В. Родился Н. Е. Жуковский — отец русской авиации. В. Летчиком П. Н. Нестеровым впервые в мире применен прием воздушного боя «таран». Г. Начались летные испытания первого в мире тяжелого многомоторного самолета-биплана «Русский витязь». Д. Первый в мире полет военного самолета с жидкостно-реактивным двигателем. Е. Родился конструктор гидросамолетов Д. П. Григорович. Ж. Летчик-спортсмен Я. Д. Форостенко установил на перекрытый до настоящего времени рекорд скорости полета на самолете Як-18. З. Испытан ранцевый парашют русского изобретателя Г. Е. Ко-



тельникова. И. Родился выдающийся советский аэродинамик С. А. Чаплыгин. К. Открылась новая воздушная линия Москва — Прага. Л. Совершен перелет на самолете «Страна Советов» из Москвы в Нью-Йорк. М. Летчик В. В. Талалихин впервые совершил ночной таран. Н. П. Н. Нестеров впервые выполнил петлю в вертикальной плоскости. О. В СССР запущен первый спутник Земли. П. Родился изобретатель самолета А. Ф. Можайский. Р. Введено празднование «Дня Воздушного Флота СССР». С. Родился изобретатель авиационного ранцевого парашюта — Г. Е. Котельников. Т. Самолет А. Ф. Можайского поднялся в воздух. У. Н. И. Кибальчич предложил проект летательного аппарата, приводимого в движение пороховым реактивным двигателем. Ф. На Русско-Балтийском вагонном заводе построен первый в мире истребитель «РВВЗ-18». Х. Совершила космическое путешествие на борту корабля-спутника, подопытные животные впервые возвратились на Землю.

Составил В. ШЕСТАКОВ

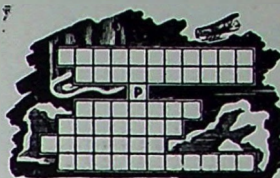
г. Архангельск



Без слов

Иллюстрация М. Каширина

Назовите их фамилии



Впишите в горизонтальные ряды шесть фамилий летчиков — первых Героев Советского Союза. Если вы сделаете это правильно, то и по вертикали прочтете фамилию седьмого Героя из той же группы.

Составил А. ФАТЕЕВ
г. Энгельс

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 8)

КРОССВОРД

По горизонтали. 5. Туполев. 6. Посадка. 9. Десант. 10. Громов. 14. Ангар. 15. Контейнер. 16. Лафет. 19. Пилот. 22. Режим. 23. Потолок. 24. Пикулов. 25. Шарнир. 29. Симонов. 30. Бочка. 31. Вираж. 36. Строй. 37. Полосушки. 38. Носок. 41. Компас. 42. Дренаж. 43. Самолет. 44. Парашют.

По вертикали. 1. Турбина. 2. Ветер. 3. Ротор. 4. Яковлев. 7. Капот. 8. Колея. 11. Кабина. 12. Кессон. 13. Радиост. 17. Кокпитаки. 18. Ветчинки. 20. Бородин. 21. Локатор. 26. Штопор. 27. Колесо. 28. Чкалов. 32. Штурвал. 33. Помпа. 34. Лидер. 35. Ромашка. 39. Полет. 40. Таран.

ЗАДАЧА

1. Кожедуб. 2. Гаккель. 3. Самолет. 4. Романюк. 5. Ивченко. 6. Карабин. 7. Гагарин.

По диагонали: Каманин.

ВИКТОРИНА «КОСМОС»

1. Солнце. 2. Земля — один спутник. 3. Марс-2. Нептун-2. Уран-5. Сатурн-9. Юпитер-12 спутников. 4. Самая близкая к Солнцу планета — Меркурий-57,9 млн. км. Самая дальняя — Плутон — 5929 млн. км. 4. 108 минут. 5. 15 минут. 6. Венера. 7. «Море Москвы», кратер Ломоносова, кратер Циолковского. 8. 149 457 000 км. 9. 8 км/сек. 10. Обе волны со скоростью 300 000 км/сек.

Редакционная коллегия:

Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОБАРЬКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), А. И. ИВАНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. В. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, В. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИШИЛОВ

Художественный редактор Е. Аграновский
Корректор Т. Александрова

Сдано в производство 6.VII 1961 г. Подписано в печать 17.VIII 1961 г.
Бум. 60x92/8. 23/4. Б. л. 5,5. Г-71214. Тир. 46 000 экз. Издательство ЦОСААФ. Цена номера 30 коп. Зак. 394.

Обложка и цветная вкладка отпечатаны в Первой Образцовой типографии им. А. А. Жданова.

Московская типография № 4 Управления Полиграфической промышленности Мосгорсовнархоза. Москва, ул. Баумана, Гарднеровский пер., д. 1а.

СОДЕРЖАНИЕ

Обращение Центрального комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Правительства Советского Союза	1
Наши подарки съезду Партии	5
Могучие крылья	6
Наши подарки съезду Партии	7
Я. Шварцман. Всегда впереди	8
Успехи парашотистов	9
Г. Соколов. В эти дни	10
Наши подарки съезду Партии	11
Есть массовый планеризм!	12
В. Рубан. От кружков к самодельным клубам	12
Б. Ошкинис. Хорошая организация — большой налет	14
И. Ярушевичус. Штурмуем вершины мастерства	15
И. Вакалов. Готовим общестенных инструкторов	16
Солнцу и ветру навстречу	16
П. Шигорев. Высшая награда общества	17
Наши подарки съезду Партии	18
В. Федотов. Вертолетики	19
Н. Гладков. Одиннадцать призов	20
Факты. События. Люди	22
Г. Малиновский. У планеристов Уральской зоны	24
В. Очеретный. На маршруте	25
Н. Семенкевич. Юрий Кондратьев	26
Д. Чуланов, В. Озол. Миг-15 летит по кругу. (Окончание)	27
На крыльях и под шелковым куполом	29
В. Пржибалковский. На службе монополий	30
На 1-й стр. обложки: В прыжке. Фото В. Даниловича.	
На 4-й стр. обложки: Фотоэтид. А. Григорьева.	
В помощь авиамodelисту Модели нашего кружка.	

АВИАМОДЕЛИСТЫ найдут в журнале чертежи и описания лучших моделей чемпионов, рекордсменов, победителей соревнований, статьи в помощь строителям «малой авиации».

Подписка на 1962 год принимается без ограничения в городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными на предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях.

Подписная цена: на год — 3 р. 60 коп; на 6 месяцев — 1 р. 80 коп; на 3 месяца — 90 коп. Цена одного номера 30 коп.

ВЫПИСЫВАЙТЕ ЖУРНАЛ «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

ВЫ ПОЛУЧИТЕ за год 12 номеров хорошо иллюстрированного журнала на 32 страницах каждый, в красочных обложках, с цветными вкладками и приложениями.

ВЫ ПРОЧТЕТЕ в журнале написанные в популярной форме статьи о развитии передовой советской авиационной науки и техники, о достижениях в освоении высоких скоростей и больших высот, о полетах в космическое пространство.

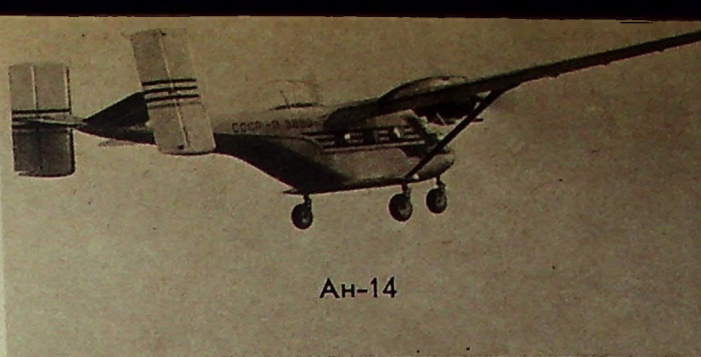
ВЫ ПОЗНАКОМИТЕСЬ с жизнью, учебной и боевыми традициями Военно-воздушных Сил, героями-летчиками и парашютистами-десанниками, с их беспримерными подвигами; с многообразной деятельностью гражданской авиации.

ВЫ УЗНАЕТЕ о всех видах авиационного спорта: парашютном, планерном, самолетном, вертолетном и авиамодельном; о лучших советских спортсменах — чемпионах и рекордсменах страны и мира; об интереснейших соревнованиях в нашей стране и за рубежом.





Ка-15

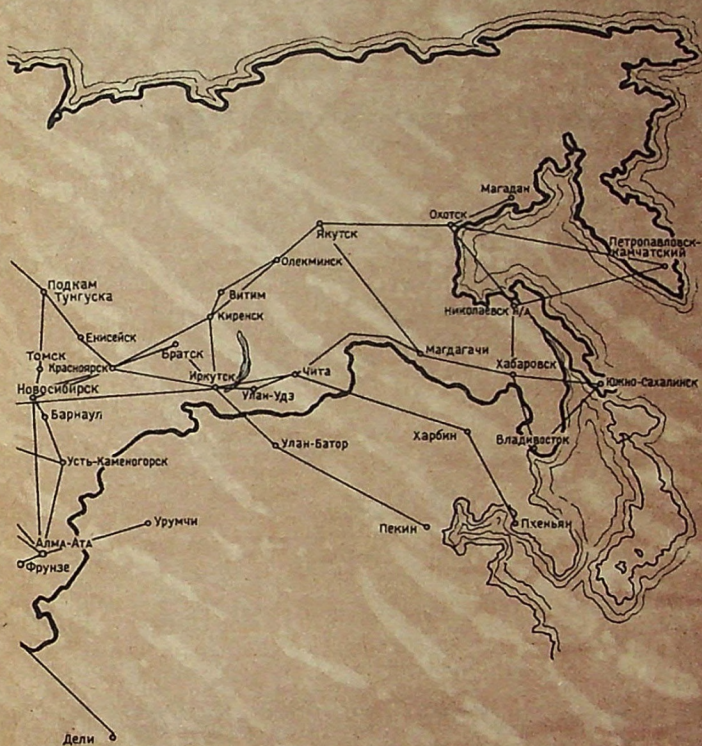


Ан-14



Ка-18

МОГУЧИЕ КРЫЛЬЯ



ВОЗДУШНЫЕ ДОРОГИ СССР



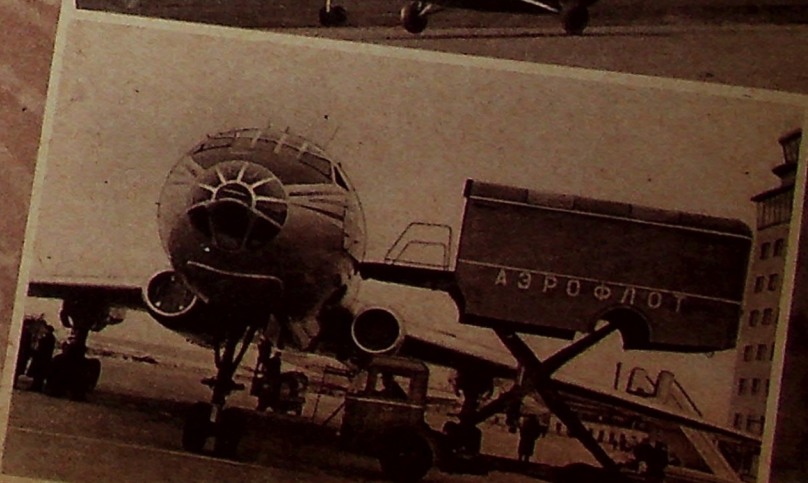
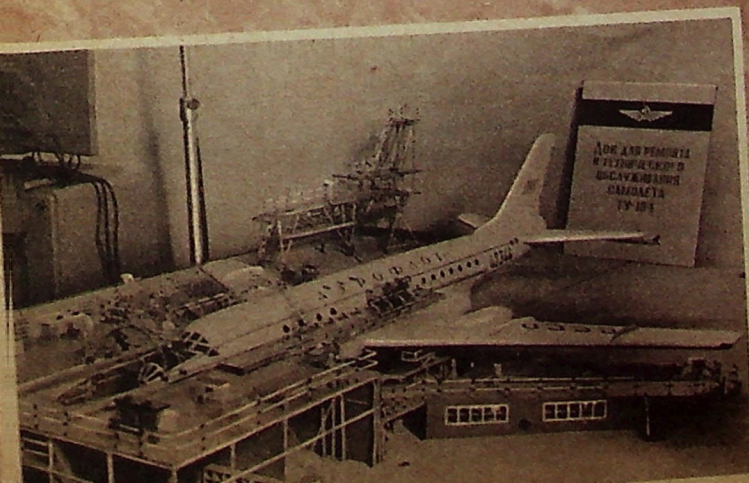
Ми-4



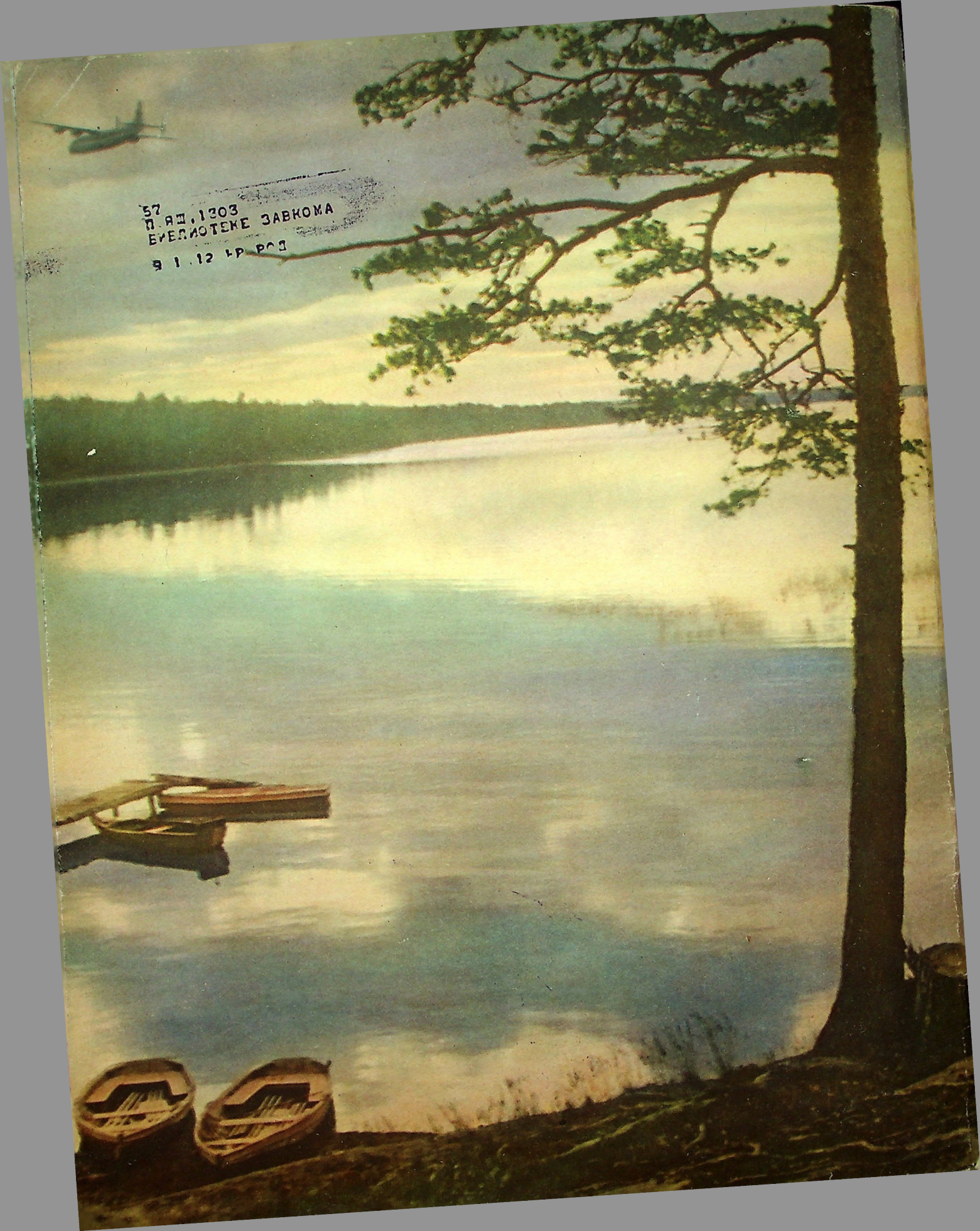
Ми-1



Ми-6



57
П. Я. 1303
БИБЛИОТЕКА ЗАВКОМА
9 1 12 48 РСБ



МОДЕЛИ НАШЕГО КРУЖКА

На протяжении ряда лет в кружке Дома пионеров Дзержинского района г. Москвы разрабатываются конструкции летающих моделей, которые просты в изготовлении и обладают высокими летными данными. Работа юных авиаконструкторов начинается с постройки модели «Малютка». Она имеет все части настоящего самолета: крыло и хвостовое оперение, выполненные из полос чертежной бумаги, основную рейку-фюзеляж, воздушный винт из древесины (липы) и двигатель из четырех нитей резины сечением 1×1 мм. В том случае, когда крыло получается недостаточно жестким, в переднюю часть профиля крыла вставляется сосновая рейка сечением $2,5 \times 1$ мм. Центр тяжести модели лучше располагать у задней кромки крыла. Скорость ее полета невелика, а радиус виража позволяет совершать полет в закрытом помещении.

Второй моделью, к изготовлению которой приступают кружковцы, является схематическая модель. Несущая площадь крыла и стабилизатора — $10-15$ дм², общий полетный вес — $15-20$ г. Косые нервюры крыла и горизонтального опе-

рения создают достаточную прочность плоскостей при плоской профилировке. Крепление крыла и оперения с рейкой-фюзеляжем неразъемное. Передняя кромка крыла ($1,2 \times 2,5$) устанавливается сверху фюзеляжа, а задняя ($1,2 \times 2,5$) — снизу. Обе кромки горизонтального оперения находятся над хвостовой балкой. Это обеспечивает необходимую разницу в установочных углах (деградацию). Центр тяжести модели располагается на $90-100\%$ САХ. Резиновый двигатель из трех или четырех нитей сечением 1×4 или $10-15$ круглых нитей. Двигатель приводит во вращение воздушный винт, диаметр которого $250-300$ мм, а относительный шаг — $1,3-1,4$. Лопастей винта вырезаются из 1-мм фанеры и вставляются в основную ступицу $\varnothing 8$ мм, после чего тщательно обрабатываются напильником до получения плоско-выпуклого профиля. Вал винта и хвостовой крючок крепления резиномотора выполняются из проволоки ОВС $\varnothing 0,8-1$ мм. После того как все части модели будут установлены на фюзеляже и приклеены

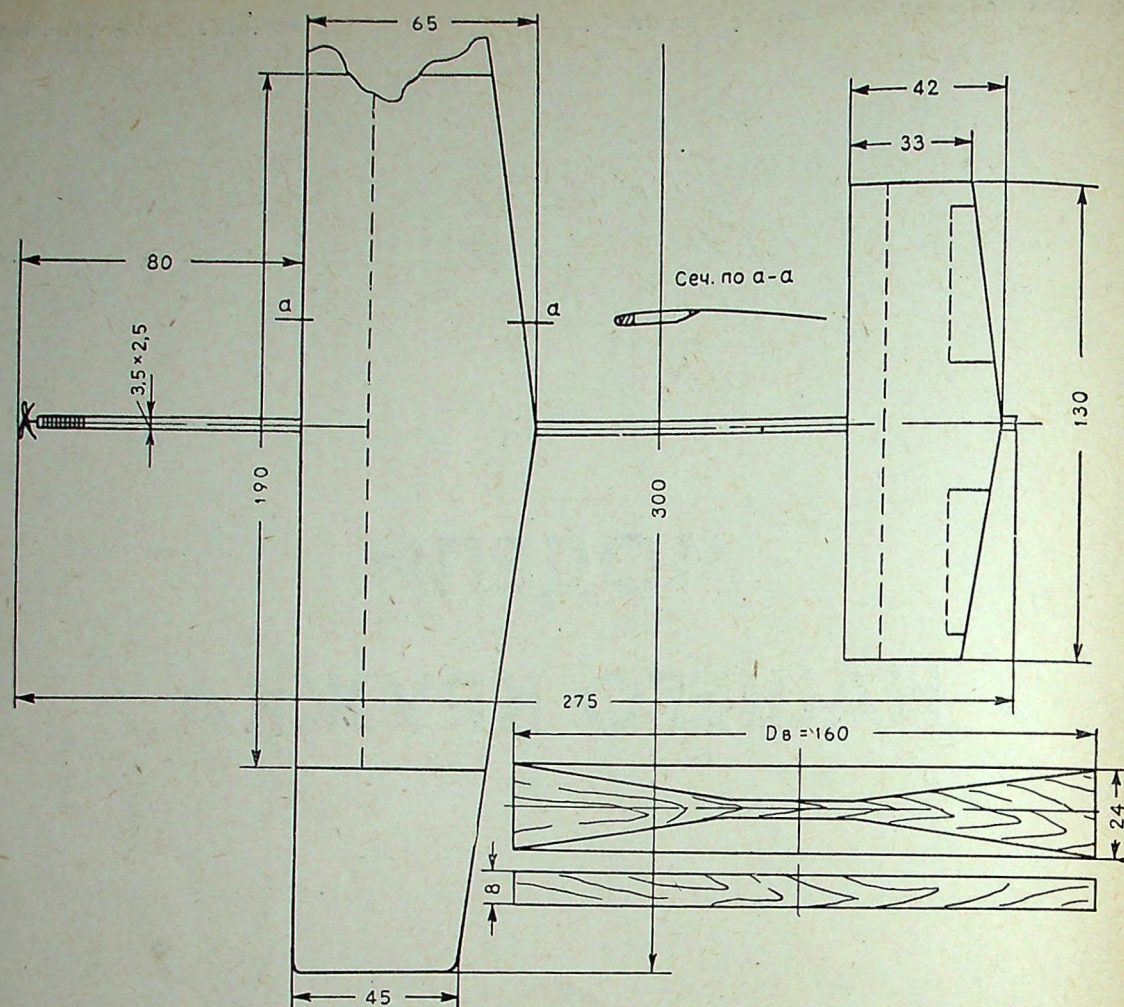


РИС. 1. МОДЕЛЬ «МАЛЮТКА».

эмалитом, производится обтяжка папиросной бумагой (на казеиновом клее).

Изготовив 2—3 простейшие или схематические модели, кружковец переходит к освоению фюзеляжных моделей чемпионатных классов: планера А-2, резинодвигательной модели W-2, К-1 или таймерной модели. Их аэродинамические схемы и конструкции, разработанные в нашем кружке, позволяют за 15—20 занятий построить модель, отвечающую всем основным техническим требованиям. Так, повышенная прочность получается за счет расчленения конструкции на отдельные сборочные единицы. Например, носовая часть фюзеляжа таймерной и модели планера изготавливается из 5-мм фанеры

с последующей накладкой пластин бальзы или липы. Два продольных стрингера, образующие полки лонжерона хвостовой балки фюзеляжа, выполняются из сосны и скрепляются вертикальными распорками. Для установок крыла и хвостового оперения на фюзеляже имеются площадки из фанеры толщиной 3 мм, к которым резиновой нитью 1×4 крепятся плоскости.

Крылья и стабилизаторы собираются из продольного набора основных лонжеронов (сечением 5×3 — лонжероны крыльев для тамерных моделей и 3×2 — для моделей планеров) и поперечного набора фанерных (толщиной 1 мм) или (толщиной 1,5–2 мм) бальзовых нервюр. Профиль крыла

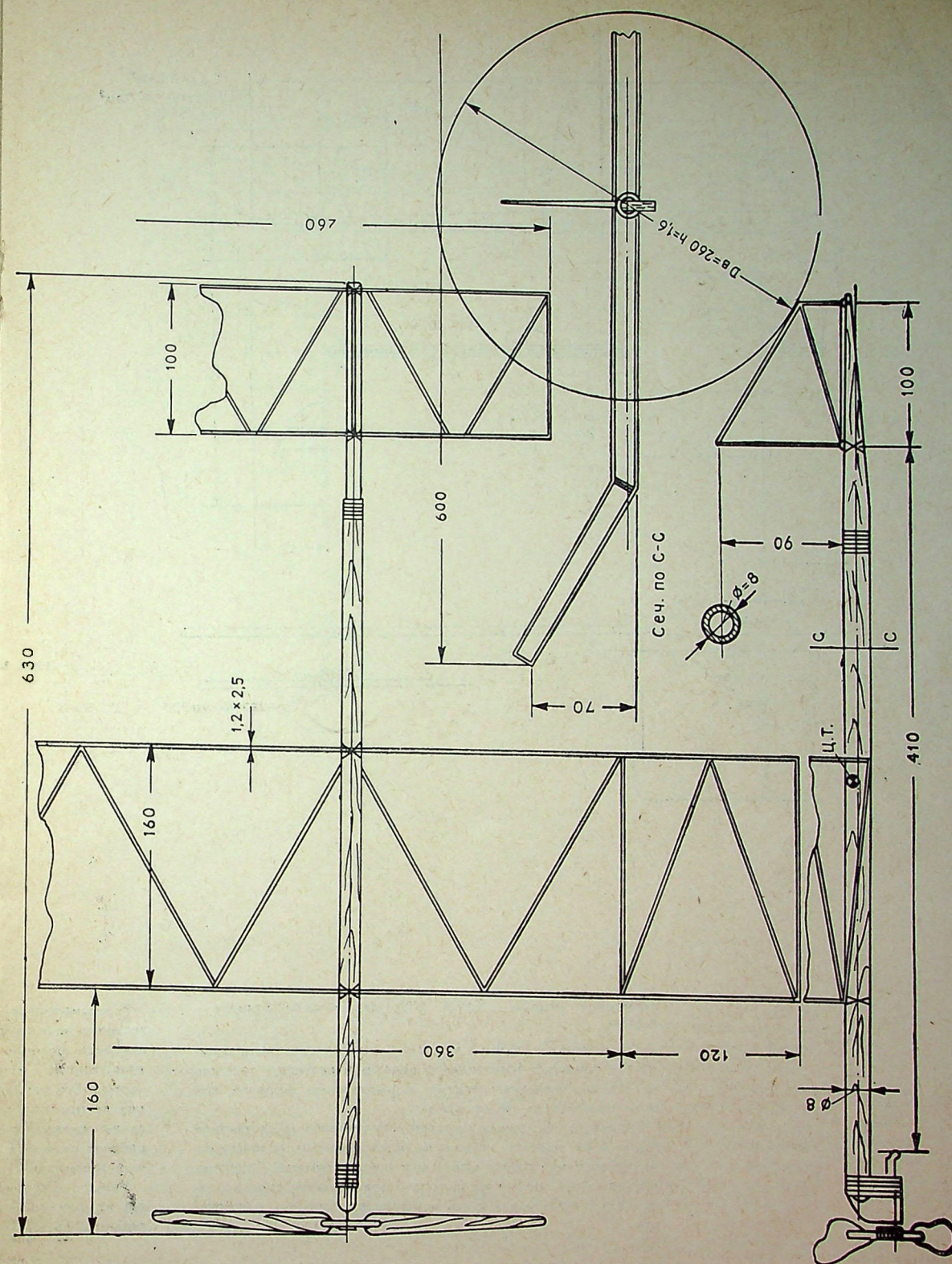


РИС. 2. СХЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА.

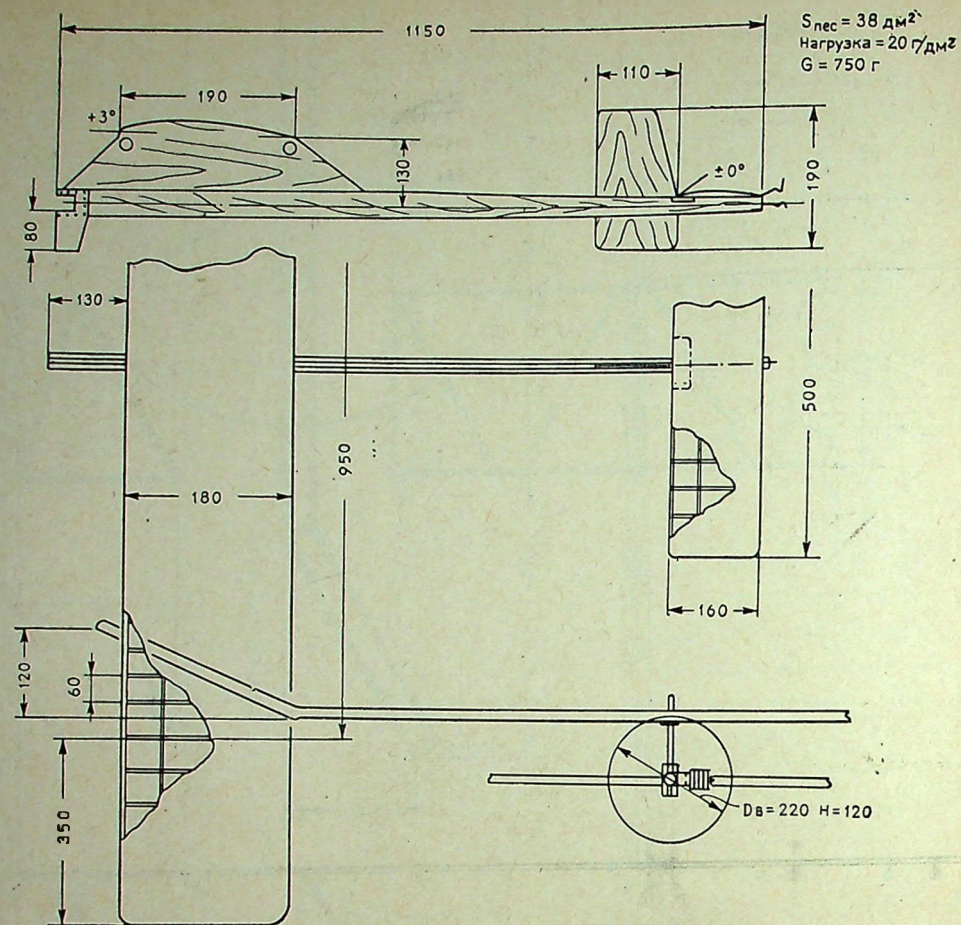
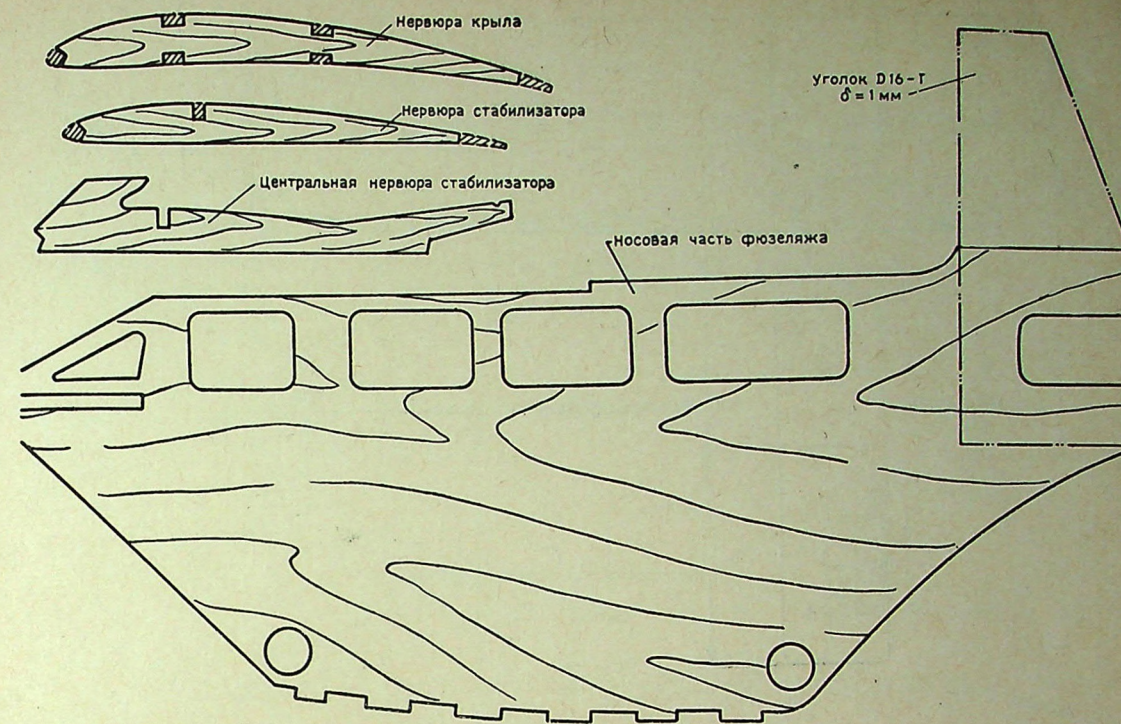


РИС. 3. ТАЙМЕРНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА С ДВИГАТЕЛЕМ МК-12В.



таймерной модели — NACA 6409, для модели планера — В-8405а.

Прямоугольная форма несущих и стабилизирующих плоскостей упрощает изготовление нервюр и повышает точность их сборки. Аэродинамические характеристики моделей при этом практически не снижаются.

Плоскости таймерных моделей обтягиваются микролентной бумагой на эмалите, крылья моделей планеров оклеиваются папиросной или тонкой длинноволокнистой бумагой. Покрытие обтяжки 3—4 слоями жидкого эмалита надежно предохраняет модель от влияния влаги и повышает жесткость конструкции.

Резиномоторные модели К-1 и W-2 требуют особой тщательности изготовления, поэтому к их постройке допускаются наиболее опытные ружковцы. Прежде всего надо отобрать качественные материалы и детально выполнить рабочий чертеж. Все узлы конструкции и особенно элементы крепления винто-моторной группы, горизонтального оперения и крыла вычерчиваются в натуральную величину с проставлением рабочих размеров. Только после обсуждения и защиты проекта авиамоделист может приступить к постройке модели.

Сначала собирается горизонтальное оперение. Нервюры его из древесины липы или бальзы (толщина 1—1,2 мм) вырезаются по шаблону. Передняя и задняя кромки стабилиза-

тора из бальзы, а лонжерон из сосны или липы сечением $2,5 \times 2$. Профиль крыла В-7406f обеспечивает высокие характеристики при планировании модели, а установка полочного лонжерона из двух сосновых реек сечением 2×5 дает хорошую прочность крыла при малом весе конструкции (40 г). Центральная часть полки крыла проклеивается плотной бумагой или полосками бальзы. В местах стыка законцовок крыла между полками лонжерона вставляются фанерные уголки толщиной 1,5 мм. На полки крыла в центральной части сверху и снизу наклеиваются полоски бамбука толщиной 0,8 и шириной 5 мм.

Фюзеляж собирается на плоском стапеле, сначала бокови-

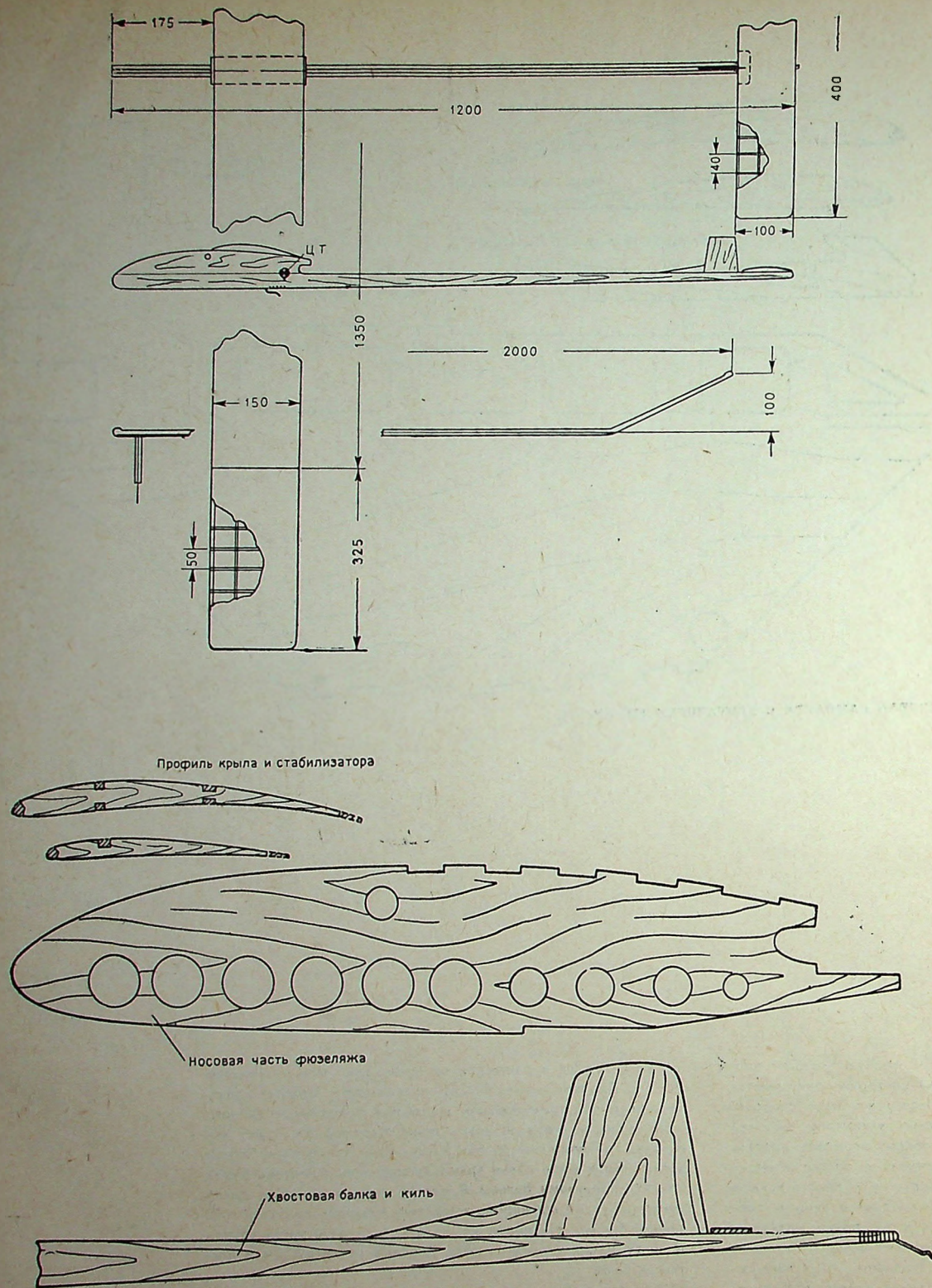


РИС. 4. МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА А-2.

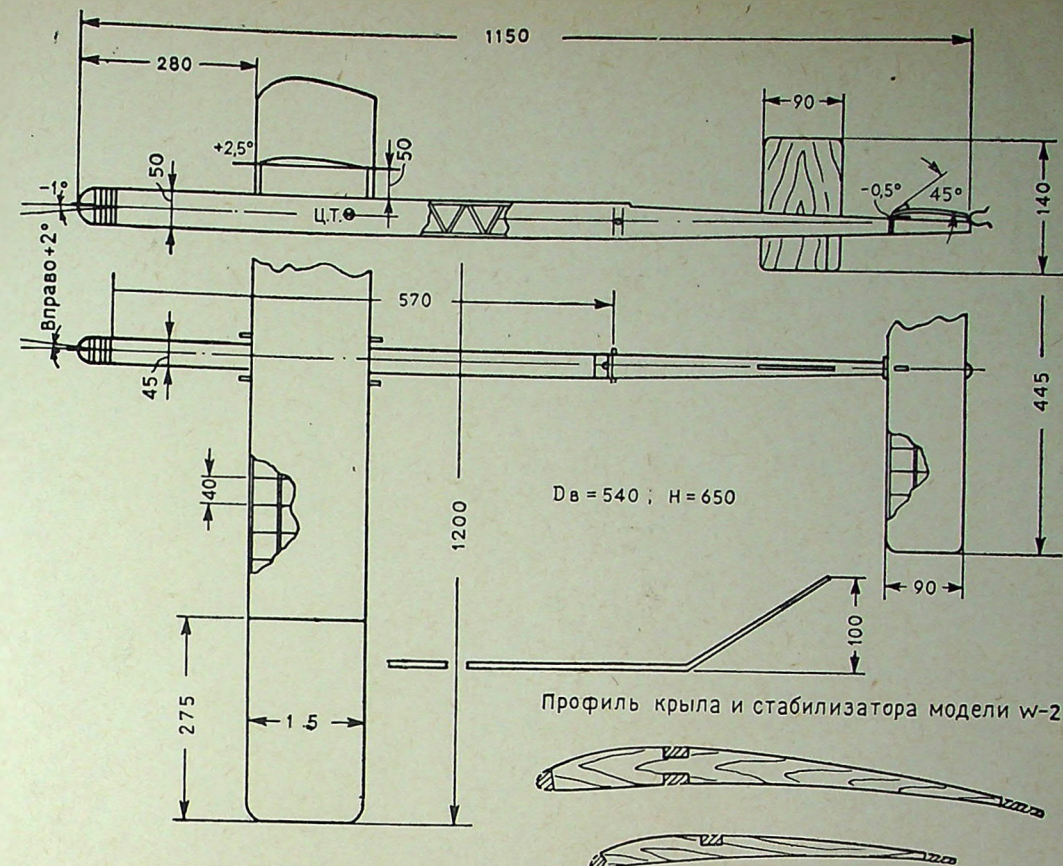


РИС. 5. МОДЕЛЬ САМОЛЕТА С РЕЗИНОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ.

ны, которые скрепляются диагональными распорками. Если же рабочая часть фюзеляжа круглого сечения, то ее лучше делать из трех слоев чертежной бумаги, склеенных эмайлитом. Хвостовая балка наборная, из сосновых стрингеров 2×2 или бальзовых сечением 3×3 . На конце фюзеляжа сечение реек следует довести до $1,5 \times 1,5$ мм.

Винт модели — со складывающимися после окончания работы резиномотора лопастями. Лопасти подвешиваются на дюралюминиевых петельках и крепятся к ступице нитками, пропитанными клеем БФ-2. Лопасти из твердой бальзы или древесины липы. Концы и комель оклеиваются длинноволоконистой бумагой. Вал винта — из проволоки ОВС $\varnothing 2,2$ мм. Относительный шаг винта $h=1,2$.

Готовые части модели W=2 должны иметь такой вес: крыло — 40—42 г, фюзеляж — 60—65 г, винт — 40—45 г, горизонтальное оперение — 8—10 г, вес конструкции — 148—162 г, загрузка — 32—18 г, вес двигателя — 50 г. Общий полетный вес модели — 230 г.

Точное изготовление моделей и правильная их регулировка позволяют нашим кружковцам добиваться хороших спортивных результатов на соревнованиях.

В. КУМАНИН,
мастер спорта,
инструктор-авиамоделист