



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

...1978...



ОКТАБРЬ



# ЕСЛИ ТЕБЕ КОМСОМОЛЕЦ ИМЯ...

зни молодых воинов. Комсомолец Виктор Талалихин в ночном небе столицы смело таранил вражеский самолет. Десятки красных соколов последовали его примеру. Смело сражался с врагом летчик-комсомолец Тимур Фрунзе. Воспитанник комсомола коммунист Александр Горовец в одном из боев над Курской дугой сбил 9 вражеских бомбардировщиков. Сотни молодых летчиков были удостоены звания Героя Советского Союза, высоких правительственных наград за подвиги в боях с врагами.

Идут годы, сменяя друг друга, все новые поколения комсомольцев вносят свой достойный вклад в дело коммунистического строительства. Комсомольцы активно, с юношеским задором участвовали в восстановлении разрушенных войной сел и городов, заводов и шахт, возводили плотины на Волге, Енисее, Ангаре, прокладывали первые борозды на целине, а ныне обживают районы Севера, летают в космосе, строят БАМ, проявляя примеры трудовой доблести под лозунгом «Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых».

Достойное место в многомиллионной армии членов ВЛКСМ занимают молодые активисты оборонного Общества, и, в частности, авиационные спортсмены, энтузиасты оборонно-массовой и спортивно-технической работы. Около 30 миллионов комсомольцев проходят в оборонном Обществе школу мужества и патриотизма. Комсомол и ДОСААФ СССР проводят ставший популярным Всесоюзный поход молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, организуют военно-спортивные лагеря допризывной и призывной молодежи, военно-технические экзамены и смотры военно-патриотической работы, месячники и недели, посвященные знаменательным датам в жизни Советских Вооруженных Сил. Благородную работу проводят молодежные группы поиска под девизом: «Никто не забыт и ничто не забыто». Получили признание и стали популярными «Клубы юных космонавтов» и «Клубы юных летчиков».

Отрадно сознавать, что комсомольцы, члены оборонного Общества, знаменательную дату — 60-летие ВЛКСМ — встречают замечательными свершениями, добрыми патриотическими делами. Немало сделано ими в деле дальнейшего развития оборонно-массовой работы, направленной на повышение боевого могущества нашей Родины.

В этом номере журнала публикуются выступления воспитанников и активистов оборонного Общества, авиационных спортсменов, в которых они рассказывают о своих свершениях и успехах товарищей, посвященных 60-летию ВЛКСМ. Читателя не оставят равнодушным выступления писателя, летчика-фронтовика, Героя Советского Союза Е. Маринского, прославленного авиатора, воспитателя первых космонавтов генерала Н. Каманина, заслуженного летчика-испытателя СССР, Героя Советского Союза Р. Капрэляна, бывшей летчицы-парашютистки, знатной метростроевщицы Героя Социалистического Труда Т. Федоровой, молодого военного летчика-комсомольца С. Якименко, мастера спорта международного класса В. Сабецкиса, мастера спорта Е. Маракучи, студента, мастера спорта В. Патрина и других. Все они — и ветераны, и молодые спортсмены повествуют о своей любви к Родине, о готовности встать с оружием в руках на ее защиту.

Радуюсь нашим успехам и свершениям, чувствуя активистов военно-патриотической работы, мы не должны забывать о нерешенных вопросах, о резервах, которые надлежит ввести в действие. Именно этому учит нас партия. Продолжая укреплять и расширять деловое взаимодействие с комсомольскими организациями, комитеты, первичные организации и клубы ДОСААФ должны настойчиво вовлекать молодежь в ряды

Общества, активизировать оборонно-массовую работу, шире распространять военно-технические знания среди населения, улучшать подготовку специалистов для народного хозяйства, к службе в рядах Вооруженных Сил СССР.

Надо глубже разъяснять молодежи сокровенный смысл новой Конституции, годовщину которой отмечают в октябре советские люди. Особенно следует доводить до сознания юных патриотов Отчизны положения Конституции, трактующие об обязанностях граждан СССР по защите родного Отечества. «Воинская служба в рядах Вооруженных Сил СССР, — говорится в статье 63 Основного Закона, — почетная обязанность советских граждан». Служить и образцово выполнять свой воинский долг под опаленными пороховым дымом знаменами Советских Вооруженных Сил — высокая честь для молодых патриотов, и мы обязаны готовить их к воинской службе всесторонне, как того требует партия.

В Уставе ВЛКСМ говорится: «Священный долг комсомола — готовить молодежь к защите социалистической Родины, воспитывать самоотверженных патриотов, способных дать решительный отпор нападению любого врага». Требуется неустанная и кропотливая работа с молодежью с тем, чтобы это уставное положение соблюдалось неукоснительно, и в этом организации ДОСААФ призваны сыграть достойную и видную роль.

В своем выступлении на торжественном пленуме ЦК ВЛКСМ, посвященном 50-летию ВЛКСМ, товарищ Леонид Ильич Брежнев ярко и всесторонне раскрыл ленинскую формулу «учиться коммунизму» применительно к нынешним условиям. Товарищ Л. И. Брежнев, в частности, сказал: «Учиться коммунизму — это значит воспитывать себя в духе беззаветного советского патриотизма. Это значит стремиться всеми силами содействовать укреплению могущества и процветанию нашей великой Родины. Это значит как зеницу ока беречь морально-политическое единство нашего общества, крепить дружбу народов нашей страны, быть непримиримым к любым проявлениям национализма. Это значит всегда быть готовым отдать все свои силы, а если потребуется и жизнь, за дело защиты своей социалистической Родины, за счастье своего народа, за дело коммунизма».

Ленинскому комсомолу — шестьдесят лет, но он юн, полон молодого задора, сил, кипучей энергии, уверенно идет под водительством ленинской партии к светлому будущему, имя которому — коммунизм!

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ** № 10  
**РОДИНЫ** (336)  
1978

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

Издается с 1950 года

© «Крылья Родины», 1978.

# **ВСЕГДА ТАМ, ГДЕ ВЕЛИТ ПАРТИЯ**

**А. ЖУГАНОВ,**  
секретарь ЦК ВЛКСМ

**У** советской молодежи большой и радостный праздник — знаменательная дата Ленинского комсомола. Его славная и героическая биография началась шесть десятилетий назад. У колыбели комсомола стоял вождь социалистической революции — Владимир Ильич Ленин. Коммунистический союз молодежи Страны Советов с первых шагов своей кипучей деятельности стал боевым помощником и резервом Коммунистической партии. Вся шестидесятилетняя история передового отряда советской молодежи неразрывно связана с титанической работой КПСС, с именем Ленина, с его заветами.

Комсомол всегда там, где партия, где коммунисты, где самые важные и трудные участки строительства нового общества. В годы гражданской войны и жесточайшей борьбы с иностранной интервенцией комсомольцы плечом к плечу с коммунистами ходили в огненные атаки, бились до последней капли своей горячей крови с денкинцами и колчаковцами, полчищами Юденича и Врангеля, громили интервентов.

В то суровое время вступление в комсомол означало, как само собой разумеющееся, вступление в ряды Красной Армии. Нередко комсомолец одновременно с членским билетом получал винтовку и обоймы с патронами.

Программой деятельности комсомола, всей советской молодежи явилась речь Владимира Ильича Ленина на третьем съезде РКСМ. Ленин призвал юность страны учиться коммунизму, быть на передовых рубежах строителей коммунизма. И молодежь неустанно следует дорогой, указанной вождем, дорогой родной Коммунистической партии.

Золотыми страницами в летопись комсомола вошли исторические свершения юношей и девушек в годы первых пятилеток. Магнитка и Уралмаш, Турксиб и ДнепрогЭС, борьба с кулачеством и коллективизация, движение ударных молодежных бригад и начало массового социалистического соревнования...

Неразрывны понятия: комсомол и укрепление оборонной мощи Родины.

В январе 1931 года над страной прозвучал призыв IX съезда ВЛКСМ: «Комсомолец, на самолет!» Родина создавала могучий Воздушный Флот. Большой красноречивой нашей авиации требовались высокоподготовленные, отважные, преданные делу Великого Октября,

социалистическому Отечеству летчики, штурманы, инженеры и техники. Комсомол заверил партию, что он даст такие кадры. И слово свое сдержал. Он взял шефство над Военно-Воздушным Флотом. Десятки тысяч молодых рабочих, студентов вузов, рабфаковцев с путевками комсомольских комитетов устремились в аэроклубы, в летные военные школы и училища, становились парашютистами и планиристами.

В годы Великой Отечественной войны авиаторы — посланцы Ленинского комсомола — умело и отважно громили ненавистного врага, проявляя беззаветную преданность своей социалистической Родине, Коммунистической партии. В статье, посвященной 25-летию ВЛКСМ, Михаил Иванович Калинин писал: «Имена воспитанников комсомола — дважды Героев Советского Союза Александра Молодчего, Бориса Сафонова, Дмитрия Глинки, Василия Зайцева, Михаила Бондаренко, Василия Ефремова; Героев Советского Союза Николая Гастелло, Виктора Талалихина, Петра Харитонова, Степана Здоровцева, Михаила Жукова и многих других — послужат будущим поколениям летчиков образцом беззаветного служения Родине и высокого летного мастерства».

Героизм молодежи, идейно закаленной нашей партией, был массовым, как на фронте, так и в тылу. Героический, самоотверженный поступок одного порождал десятки, сотни, тысячи новых последователей. В огненном небе сражений с фашистскими захватчиками родилась слава трижды Героев Советского Союза Александра Ивановича Покрышкина, Ивана Никитовича Кожедуба и сотен их боевых товарищей.

Навсегда вошли в героическую биографию комсомола имена Олега Кошевого, Марии Поливановой, Людмилы Павлюченко, Александра Матросова, Юрия Смирнова и многих других верных юных сынов и дочерей Отчизны.

Окончилась война. Фашизм был сокрушен, раздавлен. Страна Советов приступила к мирному созидательному труду. И опять комсомол по зову партии выступает запевалой самых ярких трудовых начинаний. Активно участвует в восстановлении разрушенных врагом городов и сел, строит заводы и шахты, создает рукотворные моря, зажигает огни самых мощных в мире гидроэлектростанций. В тайге, подобно Комсомоль-

ску-на-Амуре, возникают по воле партии, сотворенные энергией и творческим дерзанием молодых патриотов, новые города, промышленные комплексы, прокладываются высоковольтные линии. Юные романтики с комсомольским значком на груди преобразуют бескрайние степи Казахстана, Оренбуржья, Алтая, Западной Сибири. Освоение целинных и залежных земель — яркая страница в истории трудовых свершений Ленинского комсомола.

В каждой ставшей уже историей пятилетке десятки новостроев были ударными комсомольскими. Отряды юношей и девушек по патриотическому долгу, по зову сердца из обжитых мест отправлялись туда, где все надо было начинать заново, с первых колышков, с парусиновых, продуваемых ветрами палаток.

Это все близко, все живо в нашей памяти. Сумгаит, Братск, Рудный, Рустави, Шевченко на полуострове Мангышлак, Нурек, Новополоцк, Череповецкий металлургический, Воронежская и Белоярская атомные электростанции, Мирный в Якутии и сотни других городов, электрических и промышленных центров — неотъемлемые частицы трудовой биографии Ленинского комсомола, всей советской молодежи.

Третий год по стране шагает десятая пятилетка — пятилетка эффективности и качества. Сто сорок важнейших строительных объектов в нынешнем пятилетии комсомол объявил своими ударными. Среди них такие, как КамАЗ, Оскольский электрометаллургический комбинат, Братско-Усть-Илимский территориально-производственный комплекс, угольные шахты Кузнецкого и Донецкого бассейнов, Тобольский нефтехимический комплекс. На ударных комсомольских стройках успешно трудится более полумиллиона молодых добровольцев. Девиз комсомола: «Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых!»

Флагманом ударного строительства по праву считается Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Она треть ее в фантастически короткие сроки уже введена в действие. На стройке молодежь составляет около 80 процентов всех работающих. БАМ — это короткое, но емкое название стало символом подлинного героизма, трудовой доблести, символом мужества юности семидесятих годов.



● Трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин среди делегатов XVIII съезда ВЛКСМ.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

В нынешней пятилетке широким фронтом развернуты работы по освоению Сибири и Дальнего Востока. Здесь свершаются поистине исторические по масштабам и размаху дела. В речи на XVIII съезде ВЛКСМ Леонид Ильич Брежнев всесторонне раскрыл все возрастающее значение для страны, для ее экономического и оборонного могущества, ее настоящего и будущего освоение богатств этого края. Леонид Ильич поставил перед комсомолом практические задачи по быстрейшему освоению несметных богатств Сибири и Дальнего Востока. Делегаты съезда ответили на это конкретными делами. Первые добровольцы из Москвы, Ленинграда, всех союзных республик, краев и областей РСФСР в составе Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ, прибыв на новостройки, положили начало новой трудовой эпопеи славной комсомолии страны.

Активное участие принимает комсомол в выполнении аграрной программы, намеченной XXV съездом КПСС, постановления июльского (1978 года) Пленума Центрального Комитета партии «О дальнейшем развитии сельского хозяйства СССР». В сельском хозяйстве в настоящее время успешно трудится свыше 4 миллионов комсомольцев. Большинство из них — специалисты, люди высокой квалификации — агрономы, инженеры, зоотехники, мастера-животноводы. И это вполне естественно. Без высокого профессионализма, глубокого знания дела в современном сельскохозяйственном производстве рассчитывать на успех нельзя.

Важнейшей заботой Ленинского комсомола является военно-патриотическое воспитание подрастающего поколения, забота о неуклонном повышении оборонного могущества Родины. Быть комсомольцем — значит быть пламенным патриотом своей великой советской Родины, горячо и беззаветно любить ее, не жалеть сил, энергии для ее процветания и благополучия. «Священный долг комсомола, — говорится в Уставе ВЛКСМ, — готовить молодежь к защите социалистической Родины, воспитывать самоотверженных патриотов, способных дать решительный отпор нападению любого врага». В дни 60-летнего юбилея комсомола исполнилась и годовщина со дня принятия Верховным Советом СССР новой Конституции. В Основном Законе Со-

ветского государства есть специальная глава, посвященная защите социалистического Отечества. В Конституции сказано, что защита социалистического Отечества — есть священный долг каждого гражданина страны. Выполняя требования Конституции, а также Устава ВЛКСМ, Ленинский комсомол проводит разностороннюю работу по подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах. Работа эта ведется в тесном сотрудничестве с ДОСААФ, профсоюзами, органами народного образования, другими общественными организациями.

Современная армия — сложный и технически оснащенный организм. Вооруженным Силам необходимы люди с высокой общеобразовательной и специальной подготовкой, всесторонне закаленные физически. Комсомол делает все, чтобы именно такое пополнение приходило служить под боевые знамена армии, авиации и флота. Среди молодых солдат, матросов комсомольцы составляют свыше 80 процентов. Подавляющее большинство из них имеют высшее или полное среднее образование. Более одной трети призывников проходит специальную допризывную подготовку в учебных организациях ДОСААФ СССР. Комсомольские организации оказывают действенную помощь авиационным и спортивно-техническим клубам в подготовке молодежи к выполнению в рядах Вооруженных Сил своего патриотического долга.

Комсомольцы Вооруженных Сил СССР справедливо считают себя преемниками и продолжателями героической славы тех, кто в жестоких сражениях на полях гражданской и Великой Отечественной войн отстаивали завоевания Октября, свободу и независимость социалистической Родины. Всюду, где совершаются материальные и духовные слагаемые боевой мощи Советских Вооруженных Сил — у пультов ракетных комплексов, за рычагами боевых машин, в кабинах сверхзвуковых крылатых ракетно-носителей и перехватчиков, в отсеках кораблей, — рядом с коммунистами несут образцово службу и комсомольцы.

Высокую оценку боевой выучки и бое-

вой готовности воинов Вооруженных Сил дал в своей речи на съезде комсомола Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев. «Скажу одно, товарищи: — подчеркнул Леонид Ильич, — границы Родины надежно прикрыты от любых неожиданностей, дело ее защиты находится в опытных, верных руках. И могу заверить, что молодые люди Советской страны, охраняющие ее мир и покой, имеют все необходимое, чтобы с честью выполнять свою высокую миссию».

Армейские комсомольцы вносят свой достойный вклад и в решение многих народнохозяйственных задач. Трудовую доблесть проявляют воины-железнодорожники на трассе БАМа, на прокладке нефте- и газопроводов, при сооружении других важных объектов. Воинов хорошо знают труженики Нечерноземья, хлеборобы целинных земель, Поволжья, Дальнего Востока. Военные автомобилисты перевезли в трудных погодных условиях десятки миллионов тонн зерна и других сельскохозяйственных грузов.

Военно-патриотическое воспитание — процесс разносторонний. Успех может быть обеспечен только комплексным подходом. Надежным компасом в этом, учит партия, всегда был и остается ленинский наказ учиться коммунизму. В комсомольских организациях налажена стройная система политической учебы, изучения марксистско-ленинской теории, практической деятельности КПСС, трудов товарища Л. И. Брежнева. Важную роль в воспитании патриотизма у молодежи имеют книги Леонида Ильича «Малая Земля» и «Возрождение». Каждой строкой, каждым словом они учат тому, как надо любить свою социалистическую Родину, отдавать ради ее счастья и благополучия весь жар своего сердца, все силы и знания.

Большую роль играют военно-спортивные игры «Орленок» и «Зарница», Всесоюзный поход по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. В революционном прошлом и настоящем родной партии, в славных традициях народа черпает юность свою коммунистическую убежденность, страстность, настойчивость в достижении намеченных целей. Во Всесоюзных походах по местам народной славы, подвига отцов и дедов миллионы юношей и девушек полнее и глубже познают героическую биографию Родины, яснее и четче осознают свою ответственность за ее судьбу и процветание, свой патриотический долг свято хранить честь и достоинство гражданина СССР, безопасность Отчизны.

☆☆☆

Свое 60-летие Ленинский комсомол, юность Страны Советов встречают новыми достижениями в работе, учебе, в ратной службе в Вооруженных Силах. С огромным вдохновением молодежь борется за претворение в жизнь исторических решений XXV съезда родной Коммунистической партии и XVIII съезда ВЛКСМ. Всюду, где проходит фронт коммунистического строительства, она показывает образцы мужества, отваги, энтузиазма, верности идеалам Великой Октябрьской социалистической революции.



Майор Н. МЕНЬКОВ,  
член ЦК ВЛКСМ,  
помощник начальника  
Политуправления ВВС  
по комсомольской работе

# НАШ СЛАВНЫЙ ШЕФ

**Н**крепкая дружба связывает Ленинский комсомол и Военно-Воздушные Силы. 25 января 1931 года на IX съезде ВЛКСМ прозвучал лозунг «Комсомолец, на самолет!». Это было время, когда под руководством Коммунистической партии создавалась материально-техническая база отечественной авиационной промышленности, на вооружение авиачастей поступали новые скоростные отечественные истребители, штурмовики и бомбардировщики.

Все это требовало резко улучшить подготовку авиационных кадров. Воздушному Флоту необходимы были отлично знающие свое дело летчики и штурманы, инженеры и техники, механики и мотористы.

Едва обращение съезда дошло до местных комсомольских организаций, как в ячейки стали поступать сотни и тысячи заявлений от комсомольцев с просьбой направить их в авиационные училища и аэроклубы Осоавиахима. Отбор кандидатур на учебу авиационному делу проводился, как боевая кампания. В Военно-Воздушные Силы направляли лучших комсомольцев, наиболее подготовленных, политически грамотных, страстно мечтавших стать авиаторами-защитниками воздушных рубежей Родины. Только в 1931 году по специальному набору в школы ВВС было принято четыре тысячи молодых коммунистов и комсомольцев.

Верный своим шефским обязательствам, комсомол решил подготовить без отрыва от производства в аэроклубах Осоавиахима 150 тысяч летчиков. Большинство питомцев аэроклубов должны были зачисляться затем курсантами военных авиашкол и училищ. Аэроклубы, которых в 1936 году насчитывалось более 150, стали массовой, подлинно народной школой подготовки резервов военной авиации.

Шефство комсомола над авиацией сыграло большую роль в развитии планизма. В 1932 году ЦК ВЛКСМ вынес по этому вопросу специальное решение. В нем в частности говорилось: «Ни одного крупного предприятия без планирного кружка». Если в 1930 г. было 50 планирных кружков, 17 планирных станций, 200 планинеров, то через пять лет в

стране работало уже 1723 планирных кружка, 232 станции, 100 школ.

Огромную популярность среди молодежи завоевал парашютизм — вид спорта, требующий от спортсмена большой ловкости, выносливости, мужества и отваги. К X съезду ВЛКСМ в стране насчитывалось свыше 20 тысяч парашютистов-спортсменов.

В целом, в предвоенные годы авиационные школы и аэроклубы дали десятки тысяч летчиков, техников, штурманов и других авиационных специалистов. Когда настал час суровых испытаний, они ус-

пешно показали свое мастерство, непревзойденные моральные качества в боях против врагов Советского государства.

Массовый героизм, отвагу, мастерство, горячую сыновнюю любовь к своей социалистической Родине проявили молодые советские авиаторы в ожесточенных боях с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны.

Подвиг воспитанника Ленинского комсомола коммуниста капитана Николая Гастелло, направившего горящий самолет на скопление вражеской техники, повторили потом свыше 100 летчиков.

Летчики-комсомольцы М. Жуков, С. Здоровцев, П. Харитонов в воздушных боях под Ленинградом в первые дни войны сбили по несколько фашистских самолетов и были удостоены звания Героя Советского Союза.

Комсомолец Виктор Талалихин в небе Москвы, в ночь на 7 августа 1941 г., уничтожил фашистский бомбардировщик, первый в мире применив таран в ночном воздушном бою.

Героический подвиг совершил летчик-истребитель комсомолец Тимур Фрунзе. 19 января 1942 г. под Старой Руссой в паре с комсомольцем лейтенантом Ж. Шутовым он вступил в бой с 30 вражескими бомбардировщиками и 8 истребителями. Отважные летчики вынудили фашистов сбросить бомбы на свои войска. Когда самолет Шутова был сбит, Тимур Фрунзе продолжал бой один до последней минуты жизни. Т. Фрунзе посмертно удостоен звания Героя Советского Союза.

Война с фашистской Германией вызвала необходимость подготовки новых резервов для Военно-Воздушных Сил. 11 июля 1941 года правительство поставило перед Осоавиахимом задачу — в крайне сжатые сроки подготовить для ВВС 25 тысяч человек. Комсомольцы приняли самое деятельное участие в реализации этой программы и уже через десять дней более 15 тысяч молодых людей направились в летные школы и училища.

Центральный Комитет ВЛКСМ проявил инициативу, поддержанную командова-

нием Военно-Воздушных Сил, в формировании молодежных авиационных частей. Комсомольский бомбардировочный авиационный полк, командовал которым член ЦК ВЛКСМ М. Еренков, прошел славный боевой путь. Во время войны летчики полка совершили 16249 боевых вылетов и нанесли врагу большой урон.

В ноябре 1941 года из летчиков-инструкторов Харьковской военной авиационной школы был сформирован 728-й истребительный авиационный полк. Основной костяк его составили летчики и

техники, пришедшие в авиацию по призыву 9 съезда ВЛКСМ. Начав свой путь на аэродромах Подмосковья, 728-й Краснознаменный Шумско-Кременецкий полк с боями прошел до Берлина и Праги, уничтожив в общей сложности пятьсот самолетов врага. Весь личный состав полка награжден орденами и медалями. 11 летчикам присвоено звание Героя Советского Союза. Восемь авиаторов удостоились Почетных Грамот ЦК ВЛКСМ.

По призыву ЦК ВЛКСМ на защиту Родины встали тысячи девушек-комсомолок. Из добровольно пришедших в армию летчиц, окончивших аэроклубы и школы Гражданского воздушного флота, были сформированы женские авиационные полки. За смелость, отвагу и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, 29 летчиц удостоены звания Героя Советского Союза.

Цементирующей силой в частях ВВС, как и всюду, являлись партийные и комсомольские организации, которые непрерывно пополнялись лучшими летчиками, штурманами, воздушными стрелками, техниками и другими авиаторами. Коммунисты и комсомольцы составляли 65—85 процентов личного состава авиачастей.

Родина высоко оценила ратный подвиг своих крылатых богатырей. Более 200 тысяч из них награждены орденами и медалями, 2420 авиаторам присвоено звание Героя Советского Союза, 65 из них удостоены этой награды дважды, а прославленные асы, ныне маршал авиации А. И. Покрышкин и генерал-полковник авиации И. Н. Кожедуб стали трижды Героями Советского Союза.

Поистине неоценимый вклад в разгром гитлеровской Германии внесла наша молодежь и в работе советского тыла. Тысячи комсомольско-молодежных бригад авиационных предприятий трудились под лозунгом «Все для фронта, все для победы!»

По инициативе комсомольцев Хабаровска молодежь страны приняла активное участие в сборе средств, на которые было построено 2565 машин. Смертельный удар по врагу наносили эскадрильи самолетов «Хабаровский комсомолец», «Комсомолец Кузбасса», «Комсомолец Заполярья» и другие.

Выступая в «Правде» в 1943 году, М. И. Калинин писал: «Шефство комсомола над Военно-Морским и Военно-Воздушным Флотами — одна из славных страниц в истории комсомола».

В послевоенные годы, благодаря неустанной заботе Коммунистической партии, на основе величайших успехов советского народа в развитии экономики и науки, осуществлены коренные качественные изменения советской авиации.

Советские Военно-Воздушные Силы сегодняшнего дня представляют собой грозный и могучий вид Вооруженных Сил. Обладая большой ударной мощью, они способны влиять на исход крупных операций как на сухопутных, так и на морских театрах военных действий. Но как бы ни была совершенна авиационная техника, главную, решающую роль в современном бою играет, как и прежде, человек, в совершенстве владеющий этой техникой, обладающий высокими морально-политическими, боевыми и психологическими качествами.

Как и в далекие теперь уже 30-е годы, Ленинский комсомол, организации ВЛКСМ заботятся о новом притоке молодежи в советскую авиацию, о высококачественном пополнении авиационных училищ.

Отлично зарекомендовавшее себя шефство комсомола над авиацией продолжается и с каждым годом набирает силу на новой современной основе. В арсенале форм и методов шефской работы — соревнования по авиационным видам спорта, направление по комсомольским путевкам лучших юношей для учебы в училищах и для службы в части ВВС, совместные яркие военно-патриотические и спортивные праздники, встречи отличников боевой и политической подготовки с рабочей, сельской и учащейся молодежью, изготовление авиационной техники с комсомольской гарантией и торжественная передача ее воинским частям.

Важным этапом дальнейшего развития шефства комсомола над военной авиацией стало постановление секретариата ЦК ВЛКСМ от 12 сентября 1975 года «О задачах по дальнейшему усилению шефства комсомола над Военно-Воздушными Силами». В постановлении намечены конкретные меры по дальнейшему улучшению всей работы по подготовке молодежи к службе в Военно-Воздушных Силах и усилению военно-патриотического воспитания юношей и девушек. Центральный комитет ВЛКСМ обратил особое внимание комсомольских организаций на отбор и направление лучшей части молодежи по комсомольским путевкам в высшие военные авиационные училища летчиков и Курганское высшее военно-политическое авиационное училище.

Центральный Комитет ВЛКСМ проявляет постоянное внимание к делам комсомольцев и молодежи ВВС, поддерживает полезные инициативы и начинания комсомольских организаций, оказывает им необходимую практическую помощь. Традиционными стали встречи авиаторов-отличников боевой и политической подготовки в Центральном Комитете ВЛКСМ. Большую пользу делу военно-патриотического воспитания молодежи приносят агитперелеты, проводимые совместно ЦК ВЛКСМ и Политическим управлением ВВС.

Многие комсомольцы-авиаторы избраны в состав ЦК ЛКСМ союзных респуб-

лик, обкомов, горкомов комсомола, принимают активное участие в их работе.

Четырем нашим авиационным училищам и одному полку доверено носить почетные комсомольские имена, в каждом вузе ВВС учреждены стипендии имени Ленинского комсомола.

Продолжается замечательная традиция — прикрепление гражданских комсомольских организаций для постоянной шефской работы к отдельным авиационным частям и военно-учебным заведениям. С целью усиления совместной практической работы закреплены за республиканскими, краевыми, областными, городскими и районными комсомольскими организациями все авиационные училища.

Шефские связи между местными комсомольскими организациями и авиационными частями постоянно расширяются, наполняются новым содержанием. Так, например, Центральный Комитет ЛКСМ Украины учредил переходящее Красное знамя для лучшей комсомольской организации, два курсанта Черниговского высшего авиационного училища летчиков имени Ленинского комсомола — делегат XVIII съезда ВЛКСМ старший сержант Валерий Ластовский и курсант Валерий Рудый — удостоены звания лауреатов премии Ленинского комсомола Украины имени Николая Островского.

Крепкая дружба связывает комсомольцев Качинского высшего военного авиационного ордена Ленина Краснознаменного училища летчиков имени А. Ф. Мясникова и молодежь города Волгограда. Представители шефских организаций — частые гости авиаторов. Их можно видеть в казармах и на аэродроме, на спортивных площадках и в учебных классах. Они рассказывают воинам о своих достижениях, знакомят авиаторов с жизнью молодежи города. В свою очередь курсанты училища ведут большую работу у своих шефов — выступают с лекциями, докладами и беседами, проводят занятия в технических кружках, оказывают практическую помощь участникам военно-спортивной игры «Зарница».

Важной формой пропаганды достижений советской авиации и космонавтики, воспитания у подростков любви к авиационной профессии являются созданные комсомольскими организациями школы и клубы юных летчиков и космонавтов. В 1963 году по инициативе обкома ВЛКСМ и Оренбургского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков имени И. С. Полбина была создана первая в стране школа юных космонавтов. За прошедшие годы школу, носящую высокое имя первого в мире летчика-космонавта СССР Ю. А. Гагарина, закончило 724 человека, более 500 из них связали свою жизнь с Вооруженными Силами, а 85 юношей закончили или учатся в Оренбургском высшем военном авиационном Краснознаменном училище летчиков имени И. С. Полбина.

Молодые авиаторы с огромным воодушевлением и патриотическим подъемом овладевают новейшей авиационной техникой, неустанно повышают свое летное мастерство, в короткие сроки становятся специалистами высокого класса.

Ширится соревнование молодых авиаторов за право подписать Рапорт комсомольцев Вооруженных Сил СССР Центральному Комитету КПСС в честь 60-й



Комсомолец Александр Самарин — продолжатель дела своего отца. Иван Григорьевич Самарин был летчиком-инструктором в этом же училище, обучал курсантов, готовил защитников неба Отчизны.

Фото Г. ТОВСТУХИ

годовщины Ленинского комсомола, за звание лучшей организации ВЛКСМ.

Сейчас каждый второй комсомолец ВВС является отличником боевой и политической подготовки, 79 процентов членов ВЛКСМ — авиаторов — классные специалисты. За высокие показатели в боевой и политической подготовке, большую работу по коммунистическому воспитанию молодежи 9 лучших комсомольских организаций авиачастей и учебных заведений награждены переходящими Красными знаменами, ряд первичных комсомольских организаций — вымпелами Центрального Комитета ВЛКСМ.

В практику работы организаций ВЛКСМ Военно-Воздушных Сил прочно вошли патриотические начинания — «Учебной базе — комсомольскую заботу!» «Каждому летному дню — отличный итог!», «Регламентным работам — комсомольскую гарантию!», направленные на быстрое и качественное освоение авиационной техники, повышение боевой готовности частей.

Воины-авиаторы отдают свои силы, энергию, весь жар молодых сердец делу Ленина, Коммунистической партии, радуют Родину своим ратным мастерством, дальнейшим повышением боевой готовности.



# ПАРТИЯ ПРИЗВАЛА:

**А. КОСС,**  
генерал-майор авиации запаса,  
председатель Федерации  
самолетного спорта СССР,  
почетный президент комиссии ФАИ  
по высшему пилотажу

## ВETERАНЫ ДУШОЙ НЕ СТАРЕЮТ

У меня сохранилась выписка из постановления общего собрания комсомольской ячейки районного центра Володарска Житомирской области от 13 апреля 1923 года.

«Учитывая тяжелые условия, в которых находится Красный Воздушный Флот, его роль и значение для страны, общее комсомольское собрание постановляет: организовать сбор средств для оказания помощи в строительстве Воздушного Флота. Для этой цели привлечь всех членов профсоюза и работников хозяйственных организаций».

На одном из собраний ячейки в ноябре того же года обсуждался вопрос о состоянии воспитательной работы среди юных спартаковцев. В одном из пунктов постановления записано: «просить райисполком выделить дров для отопления помещения и немного керосина для освещения».

Это маленькие штрихи из истории.

В трудных условиях после гражданской войны в период хозяйственной разрухи, экономической и культурной отсталости, в условиях ожесточенной классовой борьбы закалялся и мужал комсомол.

И тем не менее, в период своего становления комсомольцы далеких и глухих окраин обсуждали вопросы большой государственной важности, в том числе и о помощи Красному Воздушному Флоту.

С каким энтузиазмом мы, комсомольцы, участвуя в учениях Осоавиахима, сутками неся дежурство, выкладывали сигнальные полотнища «попхем» для тихоходного самолета, изредка пролетающего над нами.

В годы первых пятилеток наша страна

приступила к созданию могучего Воздушного Флота. Большим событием в истории авиации явилось решение IX съезда ВЛКСМ о шефстве комсомола над Воздушным Флотом.

В то время, мне — секретарю комсомольской организации института профобразования вместе с членами бюро с первых дней после IX съезда ВЛКСМ довелось по заданию Одесского горкома комсомола вести разъяснительную работу среди студентов, на предприятиях и в учреждениях города.

Многие комсомольцы-студенты стали в ряды многотысячного отряда советских летчиков. Осуществилась и моя мечта. В феврале 1932 года по спецнабору был зачислен курсантом военного летного училища.

Работая секретарем партийной ячейки звена, в котором большинство — комсомольцы, было приятно видеть, как молодые коммунисты и комсомольцы, получившие трудовую и идейную закалку, с большим рвением успешно овладевали авиационными знаниями. А после полетов, отправляясь с аэродрома в расположение своего общежития, мы во весь голос распевали свою любимую песню:

«Мы рождены, чтоб сказку  
сделать былью,  
Преодолеть пространство и  
простор...»

По окончании программы летной подготовки в училище на самолетах Р-1, У-2, Р-5, с таким же энтузиазмом продолжали совершенствовать летное мастерство в строевых частях. В этот период мне довелось освоить такие типы самолетов, как Р-5 в штурмовом варианте, Р-10, И-5, И-15, И-16, УТ-1, СБ.

С каждым годом возрастало оборонное могущество нашей Родины. Историей нам было отпущено немного времени, чтобы выстоять, выдержать экономическую блокаду, шантаж и бесчисленные провокации со стороны капиталистического окружения.

Комсомольцы 30-х годов в то время внесли достойный вклад в дело защиты социалистического Отечества, в укрепление Красного Воздушного Флота. Примером тому служит надлежащий отпор японским империалистам в районе озера Хасан и реки Халхин-Гол.

С 1934 года — служба на Дальнем Востоке в должности пилота, командира звена, военного комиссара эскадрильи, и затем — командира полка и авиационной дивизии. Служба проходила в условиях непрерывного совершенствования

боевой выучки днем и ночью в сложных метеорологических и климатических условиях, постоянной боеготовности. И как тут не вспомнить, что комсомольцы 30-х годов, уже в зрелом возрасте, ставшие командирами и политработниками частей и подразделений, явились силой, цементирующей боевой дух советской авиации.

Великая Отечественная война стала тяжелым и серьезным испытанием прочности нашего социалистического государства, сплоченности советского народа в борьбе с сильным и коварным врагом. Под руководством Коммунистической партии советский народ и его Вооруженные Силы наголову разбили немецко-фашистскую армию и одержали историческую победу.

В героическую летопись этой победы золотыми буквами вписаны имена сотен и сотен тысяч членов Ленинского комсомола, проявивших беспримерное мужество, массовый героизм, беспредельную преданность делу партии, своему народу.

На боевом счету истребительной части, которой мне довелось командовать, — 448 уничтоженных самолетов противника. Комсомольцы-летчики части, принявшие боевую эстафету от старших товарищей комсомольцев 30-х годов, внесли достойную лепту в общий итог победы. И когда 1 мая 1945 года нам поручено было сбросить над рейхстагом красное Знамя с надписью «Победа», то в плотном строю 24-х самолетов Як-3 находились летчики-комсомольцы, имеющие по несколько сбитых вражеских самолетов. Это товарищи: Купранов, Кожевников, Помошников, Перевеслов, Зайцев, Богданов, Карпенко, Ключев, Сахарьян и другие.

«Не стареют душой ветераны» — поется в одной из песен. И это действительно так. Во время войны и в послевоенный период мне приходилось летать на различных типах самолетов, таких как Ла-5, Ла-7, Як-11, Як-12, Як-7, Як-9, Як-1, Як-3, Як-15, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19.

Приобретенный опыт в авиации в период ее становления, возмужания и блестящих побед в Великой Отечественной войне, а также в послевоенные годы на этапе внедрения новой реактивной авиационной техники и ее освоения дал возможность глубже понять значение передачи опыта молодежи, стремящейся овладеть современной авиационной техникой.

Мне, ветерану Ленинского комсомола и авиации, доставляет большое удовлет-

# КОМСОМОЛЕЦ, НА САМОЛЕТ!

ворение общение с молодыми авиационными спортсменами на соревнованиях, постоянные контакты со сборными командами и их тренерами.

И я безмерно счастлив, что моя скромная деятельность в течение последних десяти лет на посту председателя Федерации самолетного спорта СССР в какой-то мере способствовала дальнейшему развитию самолетного спорта.

**Т. ФЕДОРОВА,**  
заместитель начальника Московского Метростроя,  
Герой Социалистического Труда,  
заслуженный строитель РСФСР,  
летчица-парашютистка.

## КРЫЛЬЯ МЕТРОСТРОЕВЦЕВ

**П**одземщики Метростроя и авиация — казалось бы, что может быть общего? Есть общее и большое. Нас роднит Ленинский комсомол, любовь к Родине.

Московское метро — это волнующие страницы подвига комсомолии, страницы ее трудовой доблести и энтузиазма. В 1931 году пленум Центрального Комитета нашей партии принял решение о строительстве метро в Москве.

Снова, как в гражданскую войну, на фабриках и заводах столицы появились плакаты — «А ты записался добровольцем?». Горком комсомола вынес решение: «Метро строит весь московский комсомол!» — таков был лозунг.

Метрострой в ту пору особо нуждался в проходчиках и бетонщиках, крепильщиках и плотниках. Но строительству нужны были такие рабочие, которые сумели бы цементировать рабочий коллектив, закалять волю в борьбе с трудностями, бороться за выполнение плана. Вот почему туда направлялись лучшие представители московского комсомола.

Мы, метростроевцы! Это борьба, я не оговорилась — настоящая борьба со

Мы ветераны авиации, участвующие в общественной работе оборонного Общества, гордимся, что авиационные спортсмены, воспитанные в духе советского патриотизма и интернационализма, занимают достойные места на международных соревнованиях и чемпионатах мира.

Боевой призыв Ленинского комсомола «Комсомолец, на самолет!» сыграл свою историческую роль.

«От модели — к планеру, с планера — на самолет!» По этой схеме авиационной подготовки прошли многие тысячи покорителей воздушного океана, и оборонное Общество делало и делает все, чтобы эстафета старших товарищей, переданная молодому племени, находилась в надежных руках.

☆☆☆



● Т. В. Федорова среди делегатов XVIII съезда ВЛКСМ.

зловещим пльвуном или крепчайшим известняком, против которого надо обязательно применять аммонит. Метростроевцы знают, что за страшный «зверь» — горное давление.

Вот в таких-то условиях и проверяются бойцовские качества ребят, их стойкость, выносливость, мужество и смелка.

Помню, когда мы, чумазы, мокрые, но счастливые, вылезали из-под земли, нас прохожие с удивлением спрашивали: «Откуда вы такие?!»

Мы с гордостью отвечали: «Мы — метростроевцы!»

За трудовые подвиги страна наградила комсомол Москвы орденом Ленина. На этом ордене нет штыков и сабель. На нем вычеканены колосья, серп и молот, звездочка и силуэт самого дорогого человека. Этот орден комсомольцы получили за самые мирные дела — за стройку.

Когда IX съезд ВЛКСМ взял шефство над Военно-Воздушными Силами и

призвал молодежь идти в авиацию, мы, комсомольцы Метростроя, работая под землей, услышав этот зов, заболели небом. Патриотический призыв был поддержан с большим энтузиазмом. На строительстве вскоре организовали свой аэроклуб.

Проходчики, бетонщики, крепильщики, кессонщики зашагали на спортивный аэродром в Малых Вяземах. Да собственно «аэродром» — это громко сказано. Метрострою отвели участок земли и сказали: «Стройте себе аэродром». И мы строили, корчевали пни, ровняли летное поле.

Учлеты аэроклуба пользовались всеобщей поддержкой. Например, рабочие 55-й шахты на общем собрании постановили — отдать свою премию на покупку самолета для нашей группы.

Да разве можно такое забыть! Было трудно. Работа, полеты, опять работа. Приходилось недосыпать, порой и недоедать — нелегкое было время. Но комсомольцы не унывали. В

зной, мороз, ливень на аэродроме слышались бодрые песни, веселая шутка...

За семь предвоенных лет в аэроклубе Метростроя подготовлено более 500 летчиков и планеристов, несколько тысяч парашютистов. Большинство из них ушли в военные летные училища, воздушно-десантные войска.

А когда грянула война, метростроевцы грудью встали на защиту своего Отечества. За доблесть и мужество, проявленные в боях с фашистскими захватчиками, 30 метростроевцев удостоены высокого звания Героя Советского Союза, 26 из них — воспитанники аэроклуба.

●●●

Дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации Алексей Рязанов работал слесарем на станции «Динамо». Герой Советского Союза генерал-майор авиации Иван Вишняков был слесарем-механиком, один из строителей первой, второй и третьей очередями метро. Это он в суровые дни войны командовал комсомольской эскадрилей имени Олега Кошевого, прославившейся своим воинским мастерством, мужеством и стойкостью. Летчики его эскадрильи в воздушных боях уничтожили 86 самолетов противника. Сам командир сбил 20 самолетов.

Легендой кажется боевая жизнь метростроевца Евгения Меншутина. В сентябре 1943 года, под Днепропетровском, после жаркой схватки с врагом он садился на незнакомый аэродром. Поврежденная в бою тормозная система отказала. Самолет на большой скорости выкатился за пределы посадочной полосы, попал в воронку от авиабомбы и перевернулся. Меншутин получил сотрясение мозга и ослеп...

Три месяца бились над ним врачи, на четвертый зрение все же частично восстановилось. Прочитав заключение медицинской комиссии, Евгений поехал на дом, куда его выписали, а в полк. Своему командиру доложил: «Совершенно здоров. Могу летать». Снова воздушные бои. Он сбил несколько самолетов, когда через три месяца добралось в полк заключение: «К летной работе не годен». Ошиблись врачи. За годы войны Меншутин совершил 427 боевых вылетов, лично сбил 18 самолетов противника, за что удостоен звания Героя Советского Союза.

Бывший маркшейдер Герой Советского Союза Сергей Феоктистов воевал на штурмовике Ил-2, сбил семь самолетов лично и четыре в группе с товарищами. Одиннадцать! Такой счет даже для истребителя — дело чести и доблести, а Феоктистов дрался на летающем танке, тяжелой маломаневренной машине.

Герой Советского Союза Владимир Наржмский был инструктором-летчиком. Вместе со своими курсантами ушел на фронт. Воевал в морской авиации. В воздушных боях одержал 18 побед. Сейчас он полковник запаса, кандидат военных наук, работает в Высшей комсомольской школе при ЦК ВЛКСМ на кафедре военно-патриотического воспитания.

Иван Королев защищал Одессу и Сталинград, потом летал бок о бок с пилотами из эскадрильи «Нормандия». Лично сбил 18 вражеских самолетов, 11 в группе, 19 сжег на земле, за что получил Золотую Звезду Героя Советского Союза и почетное звание заслуженного летчика военно-воздушных сил Франции.

О всех героях-метростроевцах в короткой статье рассказать невозможно. Хочу сказать еще лишь об одном. Слесарь авторемонтного завода Метростроя, также бывший аэроклубовец, Константин Самсонов во время войны командовал батальоном. Он с высоким воинским мастерством и героизмом выполнил исторический приказ командования: возглавляемый им батальон штурмовал рейхстаг. При непосредственном его участии над рейхстагом было водружено Знамя Победы. За этот подвиг ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Бывшие парашютисты Николай Феноменов и Иван Филимонов, вернувшись с войны, пришли вновь на родной Метрострой. Они и поныне трудятся на строительстве лучшей в мире подземной железной дороги. За трудовую доблесть оба удостоены звания Героя Социалистического Труда.

В мирные дни получил звание Героя Советского Союза аэроклубовец Василий Котлов, ставший в послевоенные годы заслуженным летчиком-испытателем СССР.

●●●

...Комсомольцы 30-х годов — славное поколение энтузиастов, труженики земли и неба. Никогда не проходящая юность, бодрая, звонкая, жизнелюбивая. Они и сейчас на боевом посту: на стройках, на заводах, в конструкторских бюро, в государственных учреждениях, в гражданской авиации. Вместе с молодежью наших дней под знаменем Коммунистической партии они идут к славному юбилею Ленинского комсомола с гордо поднятой головой. Их ратные и трудовые подвиги, их воля и мужество, их преданность Родине и великим идеям коммунизма — вдохновляющий пример для комсомольцев 70-х годов, для молодежи будущих поколений.

Мне не раз приходилось бывать на съездах комсомола, была гостем и на XVIII съезде. Я всегда видела единство и преемственность поколений, но наиболее ярко оно выразилось в этот раз. У меня сердце радостно забило, когда услышала и увидела, с каким подъемом собирались в дальний путь строители Байкало-Амурской магистрали. Их решительность и энтузиазм не оставляют и тени сомнения, что задание партии, задание Родины будет выполнено с честью.

Москва

Н. ГЛАДКОВ,  
заслуженный мастер спорта

## КАМНЕВА, БАЛАШОВ, ОСТРЯКОВ...

Тридцатые годы остались в моей памяти временем ярких авиационных событий, смелых экспериментов, большого энтузиазма молодежи.

Лозунг, выдвинутый на IX съезде ВЛКСМ: «Комсомолец, на самолет!», стал для нас боевой программой действия. По комсомольским путевкам юноши и девушки шли в авиационные школы, планерные и парашютные кружки, строили модели самолетов.

Незабываем день — 18 августа 1933 года — воздушный праздник на Центральном аэродроме. Особенно глубокое впечатление оставил прыжок с больших самолетов 62 спортсменом, когда все небо до самого горизонта расцвело яркими цветами куполов парашютов. Тысячи москвичей и гостей столицы разразились бурей аплодисментов. Среди участников необычного десанта были три девушки — Лидия Кулешова, Люба Берлин и Марина Победоносцева. Это был самый яркий эпизод праздника, захватывающее зрелище.

Авиационный праздник во многих сердцах зажег любовь к небу, авиации. Уже к 1936 году работали в стране две парашютные школы, 115 станций, было построено 600 вышек, совершили прыжки 20 тысяч рабочих и студентов, учащихся.

Исключительно большую роль в развитии спорта смелых сыграла Высшая парашютная школа Осоавиахима, организованная в 1933 г. Руководил школой военный летчик Яков Давидович Мошковский, энтузиаст, человек неиссякаемой энергии. Среди ее воспитанников — комсомольцы Петр Балашов, Николай Остряков, Василий Чекорин, Петр Стороженко, Александр Тарутин, Нина Камнева, Ната Бабушкина и многие другие, ставшие примером для молодежи.

Историческое значение имело постановление ЦК ВЛКСМ о включении прыжков с парашютом в комплекс военно-технического экзамена комсомольцев. Ответственные работники ЦК ВЛКСМ личным примером зажигали спортсменов на новые победы в небе.

В августе 1934 года Московский комитет комсомола провел первый слет парашютистов столицы с целью обмена опытом. На нем было оглашено постановление ЦК ВЛКСМ и ЦС Осоавиахима о введении звания «Мастер парашютного спорта СССР». В числе 14 первых мастеров это высокое звание было присвоено воспитанникам Осоавиахима Нине Камневой и Петру Балашову. Краткая, но яркая спортивная биография этих двух комсомольцев-энтузиастов, пришедших в авиацию по зову сердца, характерна для многих молодых людей тридцатых годов.

☆☆☆



Нина Камнева в 18 лет стала студенткой Центрального института физкультуры. Здесь она взяла свой первый старт в авиацию. Занятия в парашютном кружке, организованном Я. Мошковским, проводили молодые инструкторы Григорий Малиновский и Борис Пятериков.

Совершив десять прыжков, Нина сама становится инструктором и вместе со своими товарищами по Высшей парашютной школе Петром Стороженко, Феодосием Степановым, Тamarой Ивановой и автором этих строк активно стала готовить к прыжкам студентов старших курсов инфизкульта. Многие выпускники института одновременно с дипломом получили справки и значки парашютиста — голубой ромбик с белым куполом — символ мужества и мастерства.

Целеустремленности и энергии Нины можно было позавидовать. Она успевала учиться в институте, тренироваться в прыжках с парашютом и заниматься в планерном кружке.

Летом 1934 года Нина стала готовиться к рекордному затяжному прыжку. 13 августа Яков Мошковский поднял ее на самолете Р-5 на 3000 метров. Погода была солнечная, безветренная.

Нина покинула самолет над центром аэродрома головой вниз. Первые секунды падала устойчиво. Чтобы не попасть в штопорящее положение, тогда мы еще только начинали осваивать управление своим телом в свободном падении, она сгруппировалась и так, сальтируя через голову, летела всю дистанцию. Когда до земли оставалось 250 м, Нина раскрыла шелковый купол парашюта ПТ-1. Мы, присутствовавшие на старте, радостно вздохнули. Приземлилась отважная парашютистка рядом с нами и через несколько секунд оказалась опять в воздухе. Друзья поздравили новую рекордсменку.

Рекорд свободного падения 2750 м в таблице оставался 13 лет, до 1947 года.

Нина любила выполнять прыжки с фигур высшего пилотажа: петли Нестерова, глубокого виража и других.

Закончив Военно-воздушную инженерную академию имени профессора Н. Е. Жуковского, инженер Камнева длительное время работала в частях и в Центральном аппарате ВВС. Она не порвала связь с оборонным Обществом, в котором получила первую путевку в авиацию. Активно участвовала в работе Федерации, в судействе соревнований. Была желанным человеком на всех авиационных праздниках. За большой

● Спортсмены-парашютисты Осоавиахима комсомольцы П. Балашов (слева), Янченко и Н. Остряков (фото 1935 г.)

● Мастер спорта Н. Камнева и болгарская парашютистка Ю. Илиева (фото 1956 г.).

Фото Б. ВДОВЕНКО

вклад в развитие советского парашютизма, подготовку кадров и активную военно-патриотическую работу Нина Алексеевна были отмечены многими высокими правительственными наградами.

Первые инструкторы-парашютисты являлись смелыми экспериментаторами, испытателями, ибо многое было неизвестно. Петр Балашов в моей памяти остался волевым и пытливым парашютистом, постоянно стремившимся ко всему еще не изданному в парашютном деле. Балашов работал инструктором-летчиком-парашютистом в Высшей парашютной школе. С ним было приятно летать на прыжки. Он отлично пилотировал самолет, точно выводил его в расчетную точку. Сам любил прыгать и особенно с малых высот.

В августе 1934 года мастер спорта П. Балашов установил своеобразный рекорд прыжка с малой высоты — 80 метров.

● Заслуженный мастер спорта Н. Гладков (фото 1949 года).



Вот как это было.

Перед началом футбольного международного матча СССР — Турция над стадионом «Динамо», переполненным зрителями, появился самолет У-2. На его левом крыле стоял парашютист. Самолет летел со стороны восточной трибуны над чашей футбольного поля по его диагонали. При подходе к западной трибуне спортсмен шагнул с крыла самолета и тут же рванул вытяжное кольцо.

Красный шелковый купол ПТ-1 мгновенно наполнился. Смельчак как бы повис над стадионом. Семьдесят тысяч зрителей-болельщиков ахнули от удивления и восторга.

Петр Балашов опустился под гром аплодисментов рядом с северной трибуной. Он устоял на ногах, что считалось тогда высшим мастерством.

Спокойно собрать купол и покинуть футбольное поле ему не удалось: зрители подхватили парашютиста и на руках унесли с поля.

Позднее в Киеве аналогичный прыжок выполнил Николай Остряков — летчик-инструктор-парашютист Киевского аэроклуба, впоследствии ставший генералом, командующим авиацией Черноморского флота.

Эти смелые прыжки парашютистов-комсомольцев имели большое агитационное значение. В аэроклубы страны увеличился приток молодежи, желающей заниматься авиационным спортом.

Опыт одиночных прыжков с малой высоты был применен мастерами парашютного спорта Н. Чернышевым, Н. Быдлинским, В. Пономаревым на сборах по подготовке инструкторов в 1941 году в г. Краснодаре.

Группы в составе 40—50 человек прыгали с принудительным раскрытием парашюта ПД-41 с самолетов Си-47 и ТБ-3, левевших на высоте 100 метров. Этот опыт пригодился в годы войны. Воздушные бои часто проходили над самой землей, на высоте бреющего полета. Их вели летчики-штурмовики. При повреждении самолета и невозможности дальнейшего полета пилотов выручал испытанный в мирное время безотказный шелковый купол парашюта. В послевоенный период освоение прыжков с малых высот продолжали парашютисты ВДВ.

В первые месяцы войны П. Балашов в составе парашютного отряда майора Ивана Старчака принимал участие в нападении на захваченный гитлеровцами аэродром под Ржевом. Там устал

один четырехмоторный самолет ТБ-3. Было принято решение угнать самолет. Эту задачу вызвался выполнить старший лейтенант П. Балашов.

После неожиданного для противника нападения на аэродром с помощью техников удалось запустить двигатели и на глазах у фашистов взлететь, взяв курс на Москву. Через полтора часа полета Балашов благополучно посадил тяжелый самолет на Центральном аэродроме, который летчик хорошо знал.

Следует сказать, что раньше П. Балашов летал только на одномоторных машинах.

Комсомол — шеф Воздушного флота — сумел воспитать крылатое племя молодежи, сумел привить ей любовь к Родине, беззаветную преданность партии, народу.

Большая и плодотворная работа, проводившаяся комсомолом и Осоавиахимом в области авиационного спорта, дала свои плоды.

В грозные военные годы воспитанники оборонного Общества грудью стали на защиту своего Отечества. Вместе с армией и народом не только устояли, но и обрушились на захватчиков смертельным ударом, изгнав их с нашей территории и уничтожив в собственной берлоге.

В послевоенные годы парашютный спорт поднялся на новую высокую ступень. Разработаны методики для всех видов прыжков. В стране сложилась стройная система спортивных соревнований — от клубных до всесоюзных — на основе единой спортивной классификации.

Наши мастера блестяще демонстрируют свое искусство на международных соревнованиях, чемпионатах мира и авиационных праздниках.

В авангарде всегда комсомольцы, успешно несущие эстафету парашютной славы, переданную комсомольцами-спортсменами тридцатых годов.

Москва

☆☆☆

**Р. КАПРЭЛЯН,**  
Герой Советского Союза,  
заслуженный летчик-испытатель СССР

## ПО ПРИМЕРУ КОМСОМОЛЬЦЕВ

**И** так, мандатная комиссия учла ходатайство московской организации Осоавиахима о направлении меня в летную школу. Осталась, как мне казалось, одна формальность — медицинская комиссия. Ее-то мне, восемнадцатилетнему спортсмену, опасаться нечего. Легко прошел проверку невропатолога, окулиста и других, остался лишь терапевт. И тут — заминка: молодой врач в новенькой военной форме что-то

«услышал» в моем сердце. Кто его знает, что он там услышал, но в течение полувека после того дня, в том числе за 35 лет летной работы, ни я, ни врачи, проверявшие меня ежегодно, не находили никаких изъянов в моем сердце. Однако факт остается фактом: из-за сверхбдительности молодого терапевта в летное училище я в тот год не попал.

Разозлившись на все и всех, и чтобы доказать свою пригодность к летной работе, пошел... в цирковое училище. Без труда сдал экзамены, и меня стали учить специальности ловатора-акробата на воздушной трапеции, висящего вниз головой и ловящего партнеров руками.

Решения, принятые в минуту досады, редко бывают правильными. Это понимал отец и решительно вмешался в мою судьбу. По его «приказу» покинул Москву, вернулся в Баку и поступил в Азербайджанский политехнический институт.

В этом институте была большая и сильная комсомольская организация. Половина новых товарищей и друзей — члены ВЛКСМ. Они мне нравились своей организованностью, дисциплинированностью, большой энергией. Добросовестно выполнял все поручения, которые мне давала комсомольская организация.

После IX съезда ВЛКСМ в 1931 году, когда комсомол взял шефство над Воздушными Силами страны, тысячи комсомольцев пошли в авиацию. Последовал их примеру и я. Но помня приговор, вынесенный молодым военным врачом в 1927 году, действовал «в обход». Со второго курса Азербайджанского политехнического перевелся на факультет воздушных сообщений Ленинградского института путей сообщения, который вскоре был реорганизован в Институт инженеров Гражданского воздушного флота.

В Ленинграде мне повезло попасть в группу, как они тогда назывались, «парттысячников». Шестеро из них были значительно старше нас. Некоторые даже участвовали в гражданской войне. Годы занятий в этой группе оставили неизгладимый след в моей жизни. Парттысячники служили для нас, молодых студентов, образцом беззаветной преданности делу, идеям коммунизма. Они и подготовили меня к вступлению в 1938 году в члены Коммунистической партии.

Обучение в ленинградском институте было поставлено очень хорошо. Занятия вели высококвалифицированные специалисты. Намного лет запомнились лекции профессоров Беяева, Кочкиной, Молчанова, Рынина, практические занятия в институтской эскадрилье, которой командовал опытный летчик Корф. Студенты летали в качестве экспериментаторов и летчиков-наблюдателей. Естественно, что для многих из нас эти полеты были любимыми «учебными часами».

Заметив, что я проводил в эскадрилье

не только часы, отведенные расписанием, но и свободное время, что буквально наслаждался каждым полетом, Корф разрешил летчику Никольскому научить меня азам техники пилотирования.

Сверхпрограммные полеты вновь пробудили желание стать профессиональным летчиком. Физически я чувствовал себя отлично и был уверен, что медицинская комиссия уже не станет непреодолимым барьером. Поэтому проработав на инженерной должности год с небольшим, подал рапорт о переводе меня в летное училище. Мотивировал это тем, что нашей авиации для испытания самолетов и экспериментальной работы вскоре потребуются инженеры-летчики. Руководство института не соглашалось — тогда «двойное» обучение было роскошью. Естественно, что обратился за помощью в комсомольскую организацию института.

После долгого и горячего обсуждения заявления бюро комитета комсомола поддержало мою просьбу. С этим решением пошел к начальнику института. Вдохнувшись, он подписал документ об откомандировании меня на 1 год в летную школу, а в конце беседы, отечески потрепав по плечу, старый коммунист сказал:

— Ну, что ж, парень, добился своего. Надеюсь, что станешь хорошим инженером-летчиком, — и, улыбнувшись, добавил, — а работая испытателем, попутно завоюешь для нашей Родины и мировые авиационные рекорды.

Предсказание сбылось. За свою летную работу мне повезло установить 8 мировых авиационных рекордов.

Так я стал курсантом Батайской школы летчиков. Закончив ее успешно, в 1934 году вошел в строй тогда очень маленькой группы советских летчиков-инженеров.

За 35 лет летной работы довелось держать в руках штурвал десятков типов самолетов. Летал на многократно проверенных другими почтовых и пассажирских машинах по трассам Аэрофлота; в годы Великой Отечественной войны выполнял трудные рейсы через линию фронта в глубокие тылы немецко-фашистских захватчиков, доставлял грузы отважным советским партизанам; высаживал наших героев-разведчиков, настоящие имена которых тогда не называли порой и командиру экипажа; в послевоенные годы сам испытывал новые самолеты и вертолеты, созданные нашими конструкторами.

Многое пришлось пережить в эти годы, попадать в трудное положение, но всегда полет, особенно, если он завершался успешным выполнением задания, доставлял истинное удовольствие, и я с благодарностью вспоминал тогда о членах комитета комсомола института, поддержавших в 1933 году мою просьбу о направлении в летную школу, о друзьях-парттысячниках, своим примером учивших меня верности Родине, настойчивости в преодолении трудностей.

**Е. МАРИНСКИЙ,**  
подполковник запаса,  
Герой Советского Союза,  
писатель

## АВИАЦИЯ МОЯ РОДНАЯ

**В** одном из стихотворений летчика-поэта Ивана Шамова есть такие слова:

Авиация моя родная,  
Ты питаешь мужеством меня.

Очень близки мне эти строки. Еще будучи мальчишкой, заболел авиацией. Помню, возле нашего городка приземлились два самолета. Естественно, мы все оказались около них. Но что сам стану летчиком, не мог представить себе даже в мечтах.

И вот 1940 год. Я студент Московского геолого-разведочного института имени «Орджоникидзе». Нас, несколько человек, вызывают в комитет комсомола. Комсомолец — на самолет! Стране нужны летчики. Ранним утром через всю Москву добираемся до Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Теоретические занятия, изучение материальной части, потом полеты. Наш инструктор Любушкин был самозабвенно влюблен в небо. Лично знал Чкалова, много о нем рассказывал. Учил нас летать, быть смелыми и честными людьми. В феврале 1941-го я закончил аэроклуб, был направлен в военную авиационную школу летчиков-истребителей. А вскоре грянула война.

В жизни каждого человека есть незабываемые события. Одним из них для меня стало боевое крещение 6 января 1944 года под Кривым Рогом. «В небе — «Фокке-Вульф-189», — доложили с пункта наведения. Группе летчиков во главе с командиром эскадрильи старшим лейтенантом Федором Архипенко было приказано уничтожить вражеский самолет.

Мы взлетели, и вскоре в полукилометре выше нашего строя увидели зарисованный полосами и пятнами для маскировки особенно ненавистный для наземных войск корректировщик артиллерийского огня и наводчик вражеских бомбардировщиков «ФВ-189» — «раму», как называли его за двухбалочный фюзеляж.

— Мариинский, атакуйте! — приказал мне комэск.

Даю максимальные обороты мотору и передо мной совсем близко возни-

кает вражеская машина. Неожиданно навстречу полоснула пулеметная очередь — огонь вел вражеский стрелок. Момент трудный, но знаю, рядом товарища, надо доказать, что способен выполнить приказ командира — сбить врага. А сбить его необходимо во что бы то ни стало. Ведь вражеский корректировщик фотографирует нашу линию обороны, направляет огонь по нашим войскам, и там, на земле, надеются на нас. Вспоминаю советы товарищей, подхожу к «раме» снизу сзади, жму на гашетки и вижу, как дернулся у своей турели вражеский стрелок, убитый прямым попаданием снаряда; от левого крыла корректировщика, крошась, отлетела белая консоль, загорелся правый мотор. «Рама» резко нырнула вниз. Еле успеваю развернуться вслед за ней. Добить! От второй очереди вражеская машина камнем идет к земле. Чувство неудержимой радости охватывает меня. Открыт мой боевой счет — счет мести ненавистному врагу, принесшему столько горя нашему народу.

Потом событию лично еще 18 фашистских самолетов, будут ситуации и намного потрудней, мне комсомольцу, ставшему членом партии, присвоят высокое звание Героя Советского Союза, но не изгладится из памяти этот день. Буду всегда помнить о нем еще и потому, что после этой первой победы написал заявление в нашу партийную организацию с просьбой принять меня в ряды коммунистов.

Это было большой честью и большой ответственностью — идти в бой коммунистом. В жарких схватках с врагом доказывали мои товарищи свою преданность идеям великого Ленина, делу партии. Помнится, лейтенанту Аскирко начальник политотдела дивизии вручил карточку кандидата в члены ВКП(б) прямо на аэродроме, перед вылетом на задание. Аскирко заверил, что оправдает высокое звание коммуниста в бою. Спустя несколько минут он в воздухе сбил два фашистских самолета.

О самоотверженности и героизме советских летчиков-комсомольцев можно судить хотя бы по примеру нашего гвардейского истребительного авиаци-

онного полка, воевавшего под Москвой, Сталинградом, на Курской дуге, во время Львовско-Сандомирской операции, под Берлином и Прагой. Летчики полка сбили 546 вражеских самолетов, уничтожили немало живой силы и техники. Десять воздушных бойцов полка стали Героями Советского Союза.

Как же мне не гордиться высоким званием комсомольца 40-х годов, Ленинским комсомолом, пославшим меня в авиацию, если всем лучшим, что есть во мне, я именно им и обязан. Как же не радоваться успехам авиаторов-комсомольцев 70-х годов, продолжателям наших традиций. На замечательной технике летают они! Грозным оружием управляют!

Говорят, все познается в сравнении. Последний самолет, на котором мне довелось летать, был МиГ-15, по существу первый массовый серийный реактивный истребитель. Мы гордились этой машиной, ее отличными боевыми качествами.

А недавно довелось побывать у военных летчиков. Нынешние пилоты дружат со сверхзвуковыми скоростями и высотами. И несмотря на сложность устройства, надежность техники высокая! Летать на современных машинах, обслуживать их — не только большая честь и ответственность. Нужны глубокие специальные знания. И разве не знамение времени, что ныне появилась специальность «военный летчик-инженер».

И еще — гордость за воздушных воинов. Мужество, преданность Родине, верность воинской службе, взаимная выручка, которые отличали моих фронтовых товарищей, свойственны и нашим боевым наследникам. Воспитанные на славных революционных и боевых традициях Коммунистической партии, Ленинского комсомола, Военно-Воздушных Сил, воины-авиаторы зорко охраняют воздушные рубежи Родины. И если агрессор посмеет их нарушить, советская авиация вместе с другими видами Вооруженных Сил даст врагу достойный отпор.

☆☆☆



☆☆☆

**В. НОВИКОВ,**  
командир самолета Ту-154

## СЧАСТЬЕ БЫТЬ НУЖНЫМ

Сколько бы лет ни прошло, какие бы значительные — счастливые или горькие события ни пережил, комсомольская юность не забывается. Ее, как первую любовь, вспоминаешь с нежностью и волнением. В ней, в комсомольской юности нашей, начало мечты о небе, начало крылатой судьбы.

В небо нас позвала не жажда славы. Мы чувствовали, что предстоит бой с фашизмом — злейшим врагом человечества. Бой жестокий. И чтобы выдержать его, нам нужны были стальная воля и могучие крылья.

В тесном содружестве с Ленинским комсомолом Осоавиахим в предвоенные годы проделал немалую работу по подготовке летных кадров. И мне он помог стать летчиком.

В 1940 году для подготовки пополнения для авиации, помимо действовавших аэроклубов, спецшкол ВВС, были созданы учебные авиаэскадрильи. Помню, как к нам в школу (жил я тогда в Башкирии, в Янауле) пришел представитель Осоавиахима, рассказал об учебной

авиационной эскадрилье. Школьное комсомольское бюро и райком ВЛКСМ обсудили наши кандидатуры и среди других решили рекомендовать на учебу и меня.

Перед самой войной наш курс закончил обучение. Из 350 человек восемь оставили для работы инструкторами, в том числе и меня. Два первых военных года я готовил пополнение для фронта, а сам на фронт попал только в 1943 году, переучившись в учебно-тренировочном отряде Уральского управления ГВФ на самолете Р-5. Был направлен на Западный фронт в 1-й авиационный полк ГВФ (позже он стал называться 120-м отдельным гвардейским ордена Александра Невского), с ним и прошел до конца войны.

Далеко отодвинулись эти огненные годы, но никогда не сотрутся они в памяти. Навсегда остались в сердце фронтовые друзья.

Кроме обычной боевой работы летчики нашего полка поддерживали связь с партизанами, снабжали их оружием, боеприпасами, медикаментами, вывозили раненых на Большую землю. 4100 вылетов за линию фронта сделал наш полк. Трудными, исключительно сложными были эти полеты.

За нашими самолетами охотились немецкие истребители, на пути их поджидали вражеские зенитки. Нелегко было отыскивать партизанские посадочные площадки. Но ничто не могло остановить летчиков — коммунистов и комсомольцев, ведь мы знали, как ждут нас партизаны, как надеются на нашу помощь, как дорога им связь с Большой землей...

Из 250 моих боевых вылетов 39 — в тыл врага — помнятся особо. В двадцать девятом нашу машину атаковал

вражеский истребитель. Уходя от него к земле, мы попали под огонь зениток. Не помогло отчаянное маневрирование — самолет подбили. Он упал километрах в 50 за линией фронта.

Что делать? В полку уже бывали такие случаи. Штурману Вильчинскому, например, трижды пришлось возвращаться в полк «пешком» через линию фронта. А командир эскадрильи Петр Сидоров со своим штурманом Александром Ефременковым, когда они были сбиты, вынуждены были переплыть зимой Днепр и идти к партизанам...

●●●

Взвесив все за и против, мы с штурманом Иваном Семеновым решили искать партизан. Только на шестые сутки добрались в отряд «Победа», а оттуда на самолете нашего же полка возвратились домой.

Помню, как наш товарищ пилот Мамкин вывозил на Большую землю детей, отбитых партизанами у фашистов. Много страшного пришлось вынести этим ребятишкам, и тем горячее было желание летчиков скорее спасти их... В этом полете самолет Мамкина подожгли. Раненый, обожженный летчик сумел перетянуть через линию фронта и приземлить машину.

Нашим стареньким самолетам крепко доставалось, но они достойно несли свою нелегкую службу. И конечно, как тут не вспомнить добрым словом техников и механиков, инженеров, тех, кто «лечил» самолеты... Инженером эскадрильи был Сергей Константинович Столяров. Опытный авиационный инженер! Еще до войны его наградили орденом Трудового Красного Знамени. По его

## Взлетная полоса

Здравствуй, в моторном  
роките,  
В гуле турбин неистовом,  
Ветром тугим спаявшая  
Землю и небеса,

Неотвратимо четкая,  
Как сердцевина истины,  
Трусость и фальшь поправшая  
Взлетная полоса.

Я к тебе с белой корыстью  
Вышел тропой окольной —  
Слушать в июльской роздыми  
Буйные голоса.

Душу омой мне скоростью,  
Кинь меня в небо вольное,  
Кинь меня в море звездное,  
Взлетная полоса!

● Летчики. Фото Д. ПЕТРЯЕВА.

инициативе на самолеты были установлены пламегасители, чтобы летчики могли незамеченными пересекать линию фронта на бреющем полете...

Сергей Константинович сейчас на пенсии. А многие из фронтовых товарищей и сегодня продолжают трудиться. Инспектором по безопасности полетов работает в Сочинском аэропорту бывший летчик Алексей Силов. Наш командир полка Иван Васильевич Сулимов — на общественной работе, в ДОСААФ. Здесь, во Внуковском аэропорту трудится Михаил Осипович Волга, опытный бортмеханик-инструктор, в дни войны он был техником. В службе перевозок в Домодедове — бывший командир эскадрильи Зотов. Только недавно ушел на пенсию мой первый инструктор — Борис Алексеевич Миньков. Он тоже прошел фронт, потом был летчиком Полярной авиации, летал в Антарктиду, работал в Аэрофлоте.

Моя послевоенная судьба сложилась счастливо. Демобилизовавшись в 1947 году, я начал работать в гражданской авиации и так и не расстанусь с небом вот уже 38 лет! Летал на Ли-2, Ил-14, Ту-124, Ту-104, Ту-134, а сейчас командир Ту-154. За освоение новой авиационной техники, а также за высокие производственные показатели был награжден орденом Ленина и орденом «Знак почта».

Каждый раз, переходя на новую машину, учишься заново и будто опять возвращаешься в молодость. Работа в авиации не позволяет человеку останавливаться на достигнутом. Разве можно сравнить самолет, на котором я поднялся когда-то в небо, с тем, на котором летаю сейчас? Даже в самых смелых мечтах не мог представить тогда мощь и красоту нынешних самолетов. Ту-154 — прекрасная машина, надежная,

комфортабельная, но и строгая — от экипажа требует глубоких знаний, твердых навыков пилотирования.

Партия и правительство развитию авиации уделяют постоянное внимание. За короткий срок гражданская авиация изменилась качественно — стала реактивной, а теперь и сверхзвуковой. Все совершеннее становятся самолеты, улучшается и наземное оборудование, повышается качество обслуживания пассажиров. Недавно например, мы осваивали новую систему захода на посадку по пониженным минимумам. Такие системы действуют пока в нескольких аэропортах, а в будущем будут внедряться во многих. Это позволит повысить регулярность полетов.

Каждый день приносит новые рейсы во все концы необъятной нашей Родины, новые дела и заботы. Времени требует и общественная работа — как депутату Моссовета мне приходится встречаться с избирателями, выполнять работу в комиссии по транспорту и связи. Как и мои друзья, часто бываю на встречах с молодежью в школах и в нашем доме культуры. Хочется рассказать им, сегодняшним комсомольцам, о том, чему довелось быть свидетелем в суровые военные годы, передать им нашу любовь к делу, счастливо выбранному на всю жизнь.

Всех нас проводил в небо когда-то комсомол. Он не только дал нам крылья, но помог обрести свое место в строю, помог стать нужными родной стране. А быть нужным — не это ли и есть главное счастье?

☆☆☆

Лейтенант С. ЯКИМЕНКО,  
военный летчик

## ОГОНЬ ЗАЖИГАЕТСЯ ОТ ОГНЯ

Гвардейский истребительный авиационный Проскуровский Краснознаменный орден Кутузова и Александра Невского полк имени Ленинского комсомола... Полк, в который мы прибыли в прошлом году после училища. Нас, молодых летчиков, комсомольцев, первым встретил Владимир Белецкий, секретарь комитета ВЛКСМ. Он привел нас в комнату боевой славы полка, познакомил с его историей.

Полк сформирован в 1939 году. За героизм и мужество личного состава в борьбе с белофиннами награжден орденом Красного Знамени. В годы Великой Отечественной войны защищал Ленинград, сражался на Воронежском фронте, на Курской дуге, освобождал Украину, Литву, Белоруссию, Польшу. На счету полка 9450 боевых вылетов, 398 сбитых самолетов противника, 56 уничтожено на земле. Весь личный состав награжден орденами и медалями, двадцать человек удостоены звания Героя Советского Союза.

Это наши отцы. Это они, комсомольцы 30-х годов, горячо откликнувшись на призыв партии и ленинского комсомола идти в авиацию, одели военную форму, стали летчиками, воздушными бойцами, а когда враг напал на Отчизну — ее защитниками. «Огонь зажигается от огня», — сказал Владимир Белецкий, — нынешнее поколение авиаторов с честью хранит и множит их боевые традиции. К боевым наградам полка прибавились новые — за успехи в боевой и политической подготовке, в освоении новой техники. Ваша, нынешних комсомольцев, задача — продолжить дела старших товарищей, командиров».

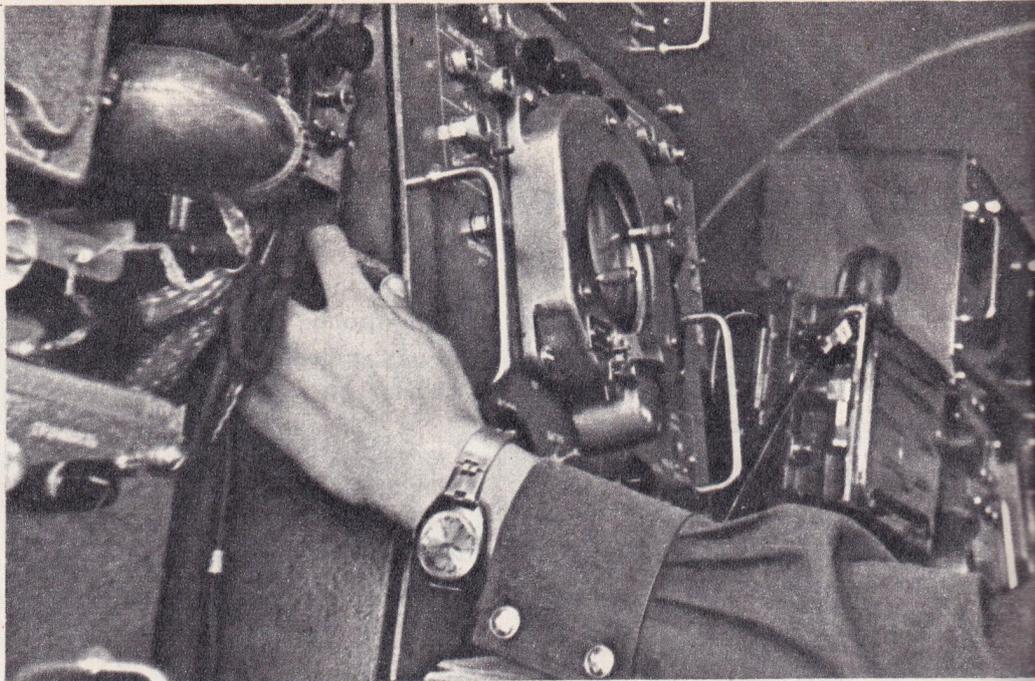
Вместе с товарищем по училищу, Владимиром Полторановым, нас назначили в эскадрилью Владимира Гавриловича Костырина. Мы волновались: Костырин — первый боевой командир после училища, как-то он встретит нас, примет. Хорошо встретил, просто, радушно. Мы увидели: командир строг, требователен, любит свое дело. У нас появилась уверенность, что на земле мы не засидимся, летать будем много, в строй войдем быстро.

В процессе работы, полетов мы еще больше узнали комэска. То обеспокоенный, то приветливый, то строгий, но неизменно выдержанный, корректный, он живет своей эскадрилей, ее делами, успехами. И эскадрилья, весь ее личный состав, живет им, командиром. Лет-



*До службы в армии Рашид Искандиров закончил курсы радистов ДОСААФ. В армии стал оператором радиопеленгатора, вступил в комсомол, завоевал звание отличника учебно-боевой подготовки. Участвуя в социалистическом соревновании, взял обязательство к концу года повысить свою специальную классность.*

Фото Г. ТОВСТУХИ



чики его уважают как ученики мастера, подражают ему. В общении с ним никто не чувствует себя скованно. А если дело касается полетов, воздушных боев, тактических приемов, с ним можно и поспорить — он даже любит это, — но доказательно, используя опыт и знания.

В «каче» — старом и вечно новом знаменитом летном училище, мы летали на том же типе машин, что и здесь, в боевом авиационном полку. Тип тот же, а самолеты совсем иные. По высотности, скорости, силе оружия... Имеют свои особенности и в эксплуатации, пилотаже, при ведении боя. И первый, кто нам это рассказывал, вводил в курс дела, в суть полетов на новом для нас самолете, — это Борис Сергеевич Донской, командир звена, гвардии майор. Когда я смотрю на него, мне кажется, что именно таким и должен быть летчик-истребитель. Среднего роста, крепкий, спокойный, уверенный в себе человек. Эту уверенность он вселяет и в тех, кто его окружает — в товарищей, в подчиненных ему летчиков. Он строг, внимателен, добр.

Все у нас есть для боевой учебы. И современная методика, разработанная с учетом психологической закалки летчиков. И классы подготовки по различным дисциплинам — аэродинамике, технике, тактике, самолетовождению, в которых собраны комплекты наглядных пособий, схем, диаграмм, макетов, методических разработок. Есть и совершенные тренажеры, имитирующие полет по кругу, на пилотаже до потолка самолета, на перехват цели, по системе в сложных погодных условиях...

●●●

Ровной чередой бегут учебные будни — дни занятий, учений, тренировок. Минуты и часы, проведенные в небе, переплавляются в боевое мастерство. В короткий срок мы получили хороший

налет по приборам в закрытой кабине, приступили к полетам на боевом самолете в сложных метеословиях, летаем на пилотаже до потолка самолета, на перехват целей, ведем свободный воздушный бой один на один...

Но боевая учеба дело серьезное, сложное, не все получается сразу. У моего друга, комсомольца Владимира Полторанова не получалась посадка. Не совсем, конечно, не получалась — он же летчик! — просто чистоты нужной не было. Вот здесь и пришел на помощь наш командир звена. Занимаясь с Владимиром, гвардии майор Донской рассказывал, как надо распределять внимание при планировании на посадку, как выдерживать скорость и направление, как контролировать высоту по местным предметам, расположенным на линии снижения, как изменять вертикальную скорость по мере подхода к земле.

После занятий и тренажей командир провез летчика на учебно-боевом самолете. Специально для отработки расчета, шлифовки посадки. И дело пошло. Лейтенант Полторанов летает уверенно, грамотно.

Большую роль в учебе играет взаимная дружеская помощь. Помощь и в смысле получения знаний, и в смысле моральной поддержки. С Полторановым мы неплохо успевали и раньше, в училище, и прежде всего потому, что охотно делились своими знаниями. Он хорошо знал аэродинамику, я — тактику истребительной авиации. То и другое становилось нашим общим достоянием. Так и с другими предметами. Все у нас было общим. И сейчас тоже. Мы вместе готовимся к полетам, изучаем материальную часть и оружие, делимся опытом (хоть и небольшим еще), обсуждаем как лучше выполнить тот или иной элемент задания в воздухе.

Вместе выполняем и общественную

работу. Гвардии капитан Виктор Васильевич Таратушко, секретарь партийной организации эскадрильи, военный летчик 1-го класса, поручил мне редактировать Боевой листок эскадрильи, отражать ход социалистического соревнования в летные дни, пропагандировать передовиков, их опыт, показывать отстающих. Помогают мне все летчики, мои товарищи по эскадрилье, но больше других комсомолец Полторанов.

Мы вместе готовимся и в партию. Помогает нам гвардии капитан Таратушко. Рассказывает о делах коммунистов полка, о том, как они решают задачи боевой подготовки, крепят дисциплину и боеготовность.

●●●

Огонь зажигается от огня... В полку свято соблюдается традиция: из поколения в поколение передается эстафета боевого братства и войскового товарищества, крепкой дисциплины, высокой требовательности друг к другу, личной ответственности за общее дело. Продолжая традиции части, я ставлю перед собой высокую цель — стать настоящим воздушным бойцом, надежным защитником Родины. Конечно, это не просто, для этого нужно время, усилия, знания. Для этого надо овладеть самолетом так, как овладели им лучшие летчики, гвардейцы В. Костырин, Б. Донской, Б. Романчиков — мастера боевого применения и пилотажа, которые в свою очередь восприняли науку побеждать от фронтовых асов, ветеранов полка Героев Советского Союза П. Чупикова, А. Куманичкина, С. Крамаренко...

☆☆☆



**В. САБЕЦКИС,**  
мастер спорта СССР  
международного класса

## В НЕБЕ РОДИНЫ

**М**оя летная биография началась десять лет назад в родном городке Тельшяй Литовской ССР. Там, в местном авиатехспортклубе, я совершил первые полеты на планере и заразился этими полетами навсегда.

Через год мне пришлось переехать в Каунас, чтобы продолжать учебу в Политехническом институте. И здесь получил возможность не расставаться с небом. В Каунасе есть прекрасный авиаспортклуб имени И. Жибуркуса и условия для полетов на планерах в нем еще лучше. Меня приняли в клуб и начали учить такие опытные наставники, как заслуженный тренер республики начальник клуба А. Ионушас, инструкторы-летчики мастера спорта И. Быков, В. Жалюкас, П. Бета и другие.

Хотя я в клубе был новичок, но сразу же почувствовал обстановку благожелательности, заботливости и товарищества. Вскоре крепко подружились с молодыми планеристами комсомольцами Р. Коронкявичусом и А. Рукасом. Хорошие взаимоотношения установились и с другими спортсменами.

Познавать тайны и тонкости парящего полета нам тогда помогали уже признанные парители, мастера спорта международного класса В. Шлюмба, Р. Гармуте и другие. Так за пять лет учебы в институте я не только получил диплом инженера, но одновременно в авиа-

спортклубе ДОСААФ прошел большую школу планеризма, выполнил нормативы мастера спорта.

В 1975 году меня пригласили в сборную команду СССР. Такое большое доверие радовало и пугало — справлюсь ли? Ведь в сборной находились такие мастера парящего полета, как Э. Лаан, Ю. Кузнецов, Л. Ключева, Е. Руденский, О. Пасечник, В. Панафутин. Но когда встретился с ними, то понял — бояться нечего. Надо мной и моим товарищем В. Микалаускасом, также приглашенным в сборную, старшие товарищи взяли шефство. Они учили нас, где искать невидимые потоки, как выпаривать с малых высот, как тактически строить план полета на соревнованиях и при выполнении полетов на установление рекордов. По вечерам ветераны сборной долго разбирали наши полеты, указывали на ошибки, советовали, как надо поступать в том или другом случае.

Занятия в Каунасском авиаспортклубе и в сборной страны были для меня высшей школой планеризма. Учеба не прошла даром. Скоро почувствовал, как повысились мои знания и мастерство. Результаты полетов значительно улучшились. Небо Родины влекло еще сильнее.

Своеобразным экзаменом для меня стал чемпионат СССР в 1976 году, в котором участвовал впервые. Мы вместе с В. Шлюмбой и Р. Гармуте составляли команду Литвы. Экзамен прошел успешно. Наш коллектив занял второе место, а я стал абсолютным чемпионом страны. Должен сказать, что на этих соревнованиях еще раз убедился в замечательных качествах советских спортсменов, их бескорыстии. Как дорога и полезна была для меня помощь моего старшего товарища Витаутаса Шлюмбы.

Успех на чемпионате показал, что наши крылья выросли, стали еще крепче, и это призывало нас выполнять еще более сложные и ответственные полеты. Комсомольцы Р. Коронкявичус, А. Рукас, В. Шлюмба и я в 1977 году установили четыре всесоюзных рекорда.

И вот мне доверили защищать честь Советского Союза на международной арене. Вместе с Олегом Пасечником мы стали чемпионами по отдельным упражнениям и бронзовыми призерами по сумме многоборья.

1978 год для нас особый. Мы отмечаем 60-летие Ленинского комсомола. Воспитанники комсомола планеристы Эда Лаан, Олег Пасечник и Витаутас Шлюмба встречают славный юбилей новыми успехами. Они установили пять всесоюзных рекордов.

Хорошо выступали летом наши спортсмены на очередных соревнованиях планеристов социалистических стран в Болгарии. Эда Лаан стала абсолютной чемпионкой, Олег Пасечник завоевал серебряную медаль в открытом классе, я занял третье место в стандартном классе планеров.

Советские планеристы сейчас имеют все необходимое для полетов. Они приложат максимум усилий для того, чтобы порадовать Родину новыми спортивными достижениями.

Каунас

☆☆☆

**Е. МАРАКУЦА,**  
мастер спорта

## ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ ЛЕНИНЦЕВ

**Ш**естьдесят лет! Сколько трудных и славных дорог пройдено комсомольцами за эти годы. И всегда огонь сердец, крылатость мечты, неиссякаемый задор, энтузиазм и пылкая целеустремленность отличает члена Союза молодежи, надежного и верного помощника великой партии Ленина.

Вот и сейчас самое заветное для меня и моих ровесников с комсомольскими билетами — отблагодарить Родину, давшую нам все, делом своих рук, души, ума и возможностей, порадовать новыми трудовыми спортивными достижениями и победами. Так было, есть и будет. На том стояла и стоит великая армия юности.

Сила нашей молодежи в преемственности поколений, в стремлении сохранить и продолжить славные традиции, попутно рождая новые.

Мой отец, как тысячи юношей и девушек тридцатых годов, по призыву комсомола пошел в аэроклуб, научился летать сам, а потом обучал других. Когда настал для страны трудный час войны, воспитанники Осоавиахима мужественно сражались с ненавистным врагом. Их подвиги, героизм, любовь к Родине пример для нас, комсомольцев семидесятых годов. Они нам проложили путь, чтобы легче было добиться намеченной цели. Для нас построены великолепные тренировочные базы, мы обеспечены самолетами, парашютным снаряжением — всем, что необходимо для занятий спортом.

Разные дороги приводят сегодня тысячи юношей и девушек в аэроклубы ДОСААФ. И я с детства мечтала стать летчицей. Рассказы отца о полетах, воздушный праздник в родном городе заронили в душу мысль об авиации. Помню, не исполнилось мне и 16 лет, когда я уже переступила порог Гомельского авиаспортклуба, но оказалось, что самолетного отделения нет. Тогда подала заявление в парашютный кружок. Не думала, что «огорчительный» выбор станет такой прекрасной судьбой. С того времени прошло немногим более 10 лет. Позади 3000 прыжков. И ни малейшего успокоения. Одно стремление: еще и еще прыгать, чаще подниматься в небо...

Из года в год улучшались результаты, росло мастерство. Первая победа в 1972 году — выиграла первенство на чемпионате Белоруссии по парашютному спорту. После этого было немало побед и не меньше поражений. Дважды завоевывала звание абсолютной чемпионки Вооруженных Сил, в семьдесят четвертом стала чемпионкой СССР. Особенно интересно было на соревнованиях по установлению ночных и дневных рекордов

в прыжках на точность приземления, ведь стать рекордсменом мира — мечта каждого спортсмена.

Но разве я могла достичь таких результатов, если бы не помогли старшие товарищи, друзья по команде. Большое спасибо первому инструктору Э. Казанову, тренерам, которые вели меня по ступенькам мастерства, помогая в трудную минуту, — А. Прусову, В. Слободенюк, В. Тихонову, тренеру сборной команды СССР, в составе которой нахожусь с 1975 года, В. Жарикову.

Быть членом сборной — это почет и ответственность. Ведь мы защищаем флаг Родины.

Когда приходит успех, радость победы окутает все тревоги и волнения. В этом году я победила на международных соревнованиях в ГДР. Мой успех — это успех всей команды, очередная победа моих товарищей.

В аэроклубах ДОСААФ Белоруссии занимаются сотни моих ровесников — рабочие, студенты, служащие. Они стремятся повысить свои результаты, чтобы завоевать право войти в сборную страны. Комсомольцы Галина Азаренок, воспитанница Могилевского авиаспортивного клуба, неоднократная чемпионка Белоруссии, член сборной команды СССР. Мой земляк Николай Усов добился хороших показателей в парашютном многоборье. Студентка Минского института физкультуры Татьяна Хвостова — кандидат в сборную команду страны.

Немало воспитанников аэроклубов республики ежегодно уходят на службу в ряды Советской Армии. Совершенствуют свое мастерство в армейских спортивных командах Л. Галанов, Г. Пугачева. Все, кто научился сам прыгать, обучает других, помогает работникам аэроклубов готовить молодых парашютистов — такое правило стало основой жизни и работы каждого комсомольца-спортсмена. Надеюсь встретить комсомольский юбилей новыми победами на международных соревнованиях, высокими результатами на первенстве страны.

Гомель

☆☆☆

**В. ПАТРИН,**  
студент, мастер спорта

## РАВНЯЯСЬ НА КОММУНИСТОВ

**Н**аша молодость крепко-накрепко связана с Ленинским комсомолом, организацией молодежи, которая целиком посвятила себя борьбе за счастье трудовых людей. И я уверен, нет ничего благороднее на свете, чем эта борьба. Одному вахту нести у огненной мартеновской печи или за штурвалом комбайна, другому авиационные трассы открывать или научный поиск вести. Мне выпала забота — создавать новые машины. Заканчиваю Харьковский авиационный институт, будущий инженер... Скоро на производство.

Хорошо знаю главную обязанность комсомола — трудиться на своих самых обыденных постах с задором, энтузиазмом, творить, созидать. А что значит хорошо трудиться, об этом с предельной ясностью сказал нам XXV съезд КПСС. Всемерно поддерживая решения съезда, комсомол выдвинул как самую свою главную заботу дня: «Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых!» Начавшееся под этим лозунгом массовое движение Леонид Ильич Брежнев назвал ярким, убедительным доказательством верности молодого поколения идеалам коммунизма, заветам Ленина, делу родной Коммунистической партии.

Я, как и многие мои сверстники, вырос в рабочей семье. Большое счастье — быть комсомольцем и идти в ногу со своим поколением!

Первую трудовую закалку получил на одном из челябинских заводов. Был в нашем цехе хороший человек. Это коммунист Николай Дурнев. Благодарен ему не только за то, что научил владеть резцом. Он научил меня гораздо больше: никогда не кривить душой, смотреть правде в глаза, не пасовать перед трудностями. Здесь же на заводе увлекся авиамоделизмом. И надо же: интересные занятия помогли окончательно определить жизненную дорогу, привели в лабораторию авиационного института. Помню, всем цехом провожали меня в Харьков, на экзамены...

И вот скоро стану инженером. Авиамоделизм помогает в учебе, в успешном овладении будущей профессией.

Уже десятый год строю и испытываю авиационные модели на соревнованиях. Рад, что в год 60-летия ВЛКСМ мне выпала большая честь в составе сборной команды страны впервые защищать флаг моей Родины на международном турнире. Стартовал со скоростной моделью самолета. Пусть мои результаты пока еще скромные, но не теряю надежды, что вскоре возьму новые рубежи.

Благодарен своим старшим товарищам за постоянную помощь и поддержку. У Валентина Тукьянова, Михаила Кривушца, Леонида Липинского учусь преданности делу, одержимости и таким разным, но отнюдь не взаимоисключающим качествам, — доброте и требовательности.

Что еще сказать о моих товарищах по институту, по комсомольской организации? Они мирные люди. Но всегда готовы встать на защиту своей Родины. Потому что они настоящие советские патриоты. Студенты — активисты ДОСААФ увлеченно занимаются авиационным спортом, стрельбой, мотоспортом, участвуют в соревнованиях по многоборью ГТО. А если понадобится — хватит ребят и силы, и закалки, и умения, чтобы стать настоящими солдатами.

Боевым качествам патриота-ленинца, труженика, бойца мы учимся у коммунистов. Поколение, к которому я принадлежу, всегда будет ценить то, что завоевано кровью отцов. И мы с честью продолжаем славные традиции старших, героически сражавшихся на фронтах гражданской и Великой Отечественной войн, строивших Магнитку и Братск, покорявших целину и поднявших в космос...

Харьков

☆☆☆



## ВСЕ ИДЕТ ПО ПРОГРАММЕ

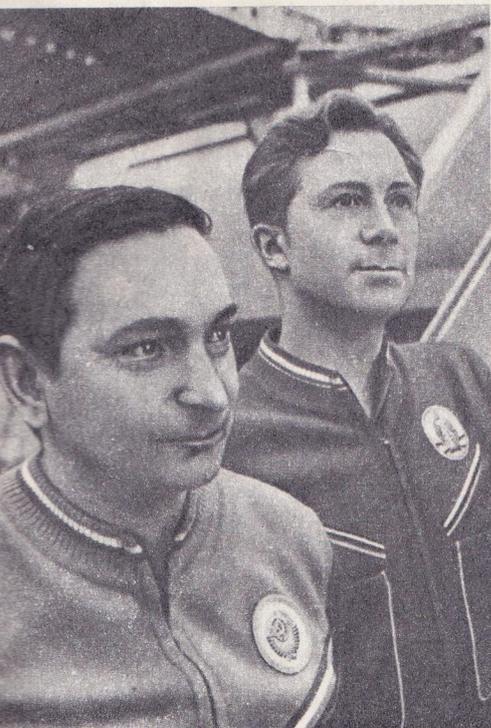
*Космическая эстафета  
продолжается*

**Ч**етвертый месяц работает на околоземной орбите экипаж научно-исследовательского комплекса «Салют-6» — «Союз». За это время основной экипаж комплекса выполнил обширную программу технологических, научно-технических и медико-биологических экспериментов, а также исследований земной поверхности и атмосферы в интересах науки и народного хозяйства.

Весьма интересна выполненная В. Коваленком, А. Иванченковым, при участии их товарищей, членов экипажей кораблей «Союз-30» и «Союз-31», серия технологических экспериментов по космическому материаловедению на установках «Сплав-01» и «Кристалл». Доставленная на «Салют-6» грузовым кораблем «Прогресс-2» установка «Кристалл» позволяет осуществить в невесомости основные виды технологических процессов кристаллизации полупроводниковых материалов из жидкой и газовой фаз. На ней 17 июля, впервые в условиях невесомости, формирование монокристалла осуществлялось перемещением капсулы в электронагревательной камере. В этом эксперименте проводилось выращивание монокристалла арсенида галлия из высокотемпературного раствора. 26 июля был проведен эксперимент с целью получения из газовой фазы объемных кристаллов. Процесс формирования структуры кристаллов протекал без контакта со стенками ампулы. Максимальная температура нагрева каждого исходного вещества достигала 1100° С.

Экипаж станции успешно продолжает эксперименты и на установке «Сплав». На ней, в частности, также впервые в мировой практике, в условиях невесомости проведены плавление и кристаллизация нескольких видов оптических стекол. Цель этой работы — проверить возможности получения в космосе новых оптических материалов для науки и перспективных областей техники.

В соответствии с программой проведения научно-технических экспериментов



● Дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Валерий Федорович Быковский и космонавт-исследователь гражданин Германской Демократической Республики Зигмунд Йен.

Фото А. ПУШКАРЕВА

мука и гражданина Польской Народной Республики М. Гермашевского, а на корабле «Союз-31» — третий международный экипаж в составе командира корабля летчика-космонавта СССР дважды Героя Советского Союза В. Ф. Быковского и космонавта-исследователя гражданина Германской Демократической Республики З. Йена.

Командир корабля «Союз-31» полковник Валерий Федорович Быковский — ветеран советской космонавтики. В 1963 году он выполнил первый космический полет на корабле «Восток-5». После него всесторонне готовились к полетам по другим программам освоения космоса. Второй раз Валерий Федорович совершил полет на корабле «Союз-22». В ходе его опытный космонавт, вместе с бортинженером В. Аксеновым, среди других разделов программы провел испытания многозональной фотоаппаратуры МКФ-6, разработанной специалистами СССР и ГДР. Сейчас модернизированный аппарат МКФ-6М установлен на станции «Салют-6» и эффективно используется для фотосъемок в интересах различных отраслей науки и народного хозяйства.

Космонавт-исследователь подполковник Зигмунд Йен — гражданин Германской Демократической Республики. Воспитанный в рабочей семье, активный член Союза свободной немецкой молодежи, Зигмунд Йен еще юношей решил посвятить свою жизнь службе в вооруженных силах Германской Демократической Республики. В 1955 году он поступил в Высшее офицерское училище ВВС и ПВО имени Франца Меринга. В 1956 году курсант Йен вступил в Социалистическую единую партию Германии. Успешно закончив училище, Зигмунд Йен продолжал настойчиво совершенствовать свое летное мастерство.

В 1966 году Зигмунд Йен был направлен на учебу в Военно-воздушную академию имени Ю. А. Гагарина. После ее окончания снова служил в военно-воздушных силах Национальной Народной Армии ГДР. Летал днем и ночью, в сложных метеоусловиях. Ему присвоено почетное звание «Заслуженный военный летчик ГДР».

В 1976 году З. Йен отобран кандидатом для подготовки к пилотируемому космическому полету по программе «Интеркосмос». В Центре подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина он прошел полный курс обучения по программе космического корабля «Союз» и орбитальной научной станции «Салют».

Во время полета на борту орбитальной научной станции «Салют-6» В. Быковский и З. Йен вместе с В. Коваленком и А. Иванченковым выполнили серию различных научно-технических исследований, технологических и медико-биологических экспериментов, фотографировали различные районы поверхности Земли и океана.

Важнейшая проблема, которая изучается в каждом полете и, очевидно, будет изучаться еще долго, — человек и невесомость. Длительность пребывания в космосе будет непрерывно расти, и важно знать, как невесомость влияет на живой организм. Поэтому полет третьего

международного экипажа работники медицины СССР и ГДР постарались использовать с максимальной пользой. Они подготовили немало интересных совместных экспериментов. Так, впервые в практике космических полетов совместный экипаж «Салюта-6» выполнил эксперимент «Аудио» по определению влияния комплекса факторов космического полета на слух космонавтов. Он проводился с помощью прибора «Эльба», разработанного народным предприятием «Прецизионик» в г. Дрездене.

В целях дальнейшего совершенствования медицинского контроля за состоянием здоровья космонавтов в полете был осуществлен эксперимент «Речь». На основе изучения частотных, амплитудно-временных характеристик речи оценивалось состояние космонавта в реальных условиях полета. Ведь не только по датчикам, но и по тембру, громкости, темпу речи, выбору слов можно судить об эмоциональном состоянии человека.

В ходе недельного пребывания третьей международной экспедиции на борту станции «Салют-6» были продолжены эксперименты «Вкус», «Опрос» и «Досуг», которые проводились предыдущими международными экипажами с участием космонавтов-исследователей ЧССР и ПНР.

Космонавт-исследователь З. Йен совместно с основным экипажем «Салюта-6» провел четыре эксперимента биологического и биотехнического плана. Их цель — выяснить влияние невесомости на развитие, обмен веществ, образование сложных клеточных структур и развитие клеток млекопитающих. Для проведения экспериментов использовались четыре прибора, сконструированные совместно специалистами СССР и ГДР.

Во время пребывания на борту станции В. Быковского и З. Йена был выполнен интересный технологический эксперимент «Беролина», подготовленный совместно специалистами СССР и ГДР. В процессе эксперимента изучалось влияние невесомости на ход технологических процессов и свойства полученных материалов как при выращивании кристаллов, так и при изготовлении аморфных материалов.

В рамках программы «Интеркосмос» при полете третьего международного экипажа было продолжено многозональное фотографирование отдельных участков земной поверхности с помощью аппаратуры МКФ-6М, а также фотофиксация некоторых атмосферных явлений в интересах народного хозяйства обеих стран. Большое значение для совершенствования будущих систем дистанционного зондирования Земли из космоса имеют данные, полученные совместным экипажем комплекса «Салют» — «Союз» во время проведения эксперимента «Биосфера», научно-технических экспериментов «Поляризация» и «Репортер».

3 сентября полет третьего международного экипажа был завершен. Космонавты посвятили его 30-й годовщине Германской Демократической Республики. Спускаемый аппарат корабля «Союз-29» доставил на Землю космонавтов В. Быковского и З. Йена с результатами выполненных на борту «Салюта-6» исследований и экспериментов.

Полет научно-исследовательского комплекса «Салют-6» — «Союз-31» продолжается.

Г. МАКСИМОВ,  
инженер

В. Коваленко и А. Иванченков 29 июля осуществили выход в открытый космос для демонтажа и частичной замены научной аппаратуры, установленной на внешней поверхности станции. С помощью этой аппаратуры в течение 10 месяцев проводилось изучение микрометеорной обстановки и влияния космической среды на свойства различных материалов. Космонавты пробыли в условиях открытого космоса 2 часа 5 минут. Материалы и аппаратура, демонтированные с внешней поверхности станции, возвращены на Землю для последующих исследований в конструкторских организациях и институтах Академии наук СССР.

Как и в первые недели полета, на борту «Салюта-6» его основной экипаж продолжает вести наблюдение и фотосъемку земной поверхности и акватории Мирового океана, медико-биологические исследования и эксперименты. В июне, июле, августе и сентябре у В. Коваленко и А. Иванченкова были не только рабочие будни, но и, так сказать, рабочие праздники. Или были 7 июля и 8 августа — дни приема с Земли грузовых транспортных кораблей «Прогресс-2» и «Прогресс-3». Транспортные операции снабжения, выполненные автоматическими грузовыми кораблями, позволили значительно увеличить продолжительность активного функционирования и общую эффективность использования пилотируемого орбитального комплекса в интересах науки и народного хозяйства.

Особенно же радостными, праздничными для В. Коваленко и А. Иванченкова стали июньско-августовские недели, начинавшиеся 27 июня и 26 августа. В эти дни ко второму причалу станции «Салют-6» пристыковывались пилотируемые транспортные корабли «Союз-30» и «Союз-31». На корабле «Союз-30» для совместной работы на околоземной орбите прибыл международный экипаж в составе летчика-космонавта СССР П. Кли-

Имя Героя Советского Союза генерал-полковника авиации в отставке Николая Петровича КАМАНИНА широко известно в нашей стране и за рубежом. Его справедливо называют человеком интересной судьбы, в которой отразилась история нашей советской авиации. Вот некоторые штрихи его биографии: год рождения — 1908, комсомолец с 1922 года, в 1929 году окончил Борисоглебскую школу летчиков, служил на Дальнем Востоке в авиаэскадрилье им. В. И. Ленина, член партии с 1932 года. В 1934 году на самолете Р-5 пробился через горные хребты на Чукотку и далее к ледовому лагерю челюскинцев и одним из первых удостоился звания Героя Советского Союза. В годы войны — командир авиадивизии, штурмового авиакорпуса. В пятидесятые годы возглавлял Добровольное общество содействия авиации, работал в ДОСААФ СССР и многое сделал для развития и пропаганды авиационного спорта. Н. П. Каманин — один из тех, кто организовывал подбор и обучение космонавтов, снаряжал в полеты первых первопроходцев Вселенной.

☆☆☆

Наш корреспондент встретился с Н. П. Каманиным и попросил его ответить на ряд вопросов.



# КОМСОМОЛЬЦАМ СЕМИДЕСЯТЫХ...

Николай Петрович, вы на десять лет старше ВЛКСМ, которому исполняется сегодня 60 лет. Отмечая эту знаменательную дату, мы поздравляем и вас, комсомольца двадцатых годов с семидесятилетием и желаем вам доброго здоровья, счастья, успехов в вашей патриотической деятельности. Расскажите, пожалуйста, о своем вступлении в комсомол.

Двадцатые годы — понятие общее, относительное. Одно дело — год 1929-й, первый год пятилетки, другое — год 1922-й, голод, разруха, нищета, безработица, бандитизм, мобилизация всех сил на восстановление народного хозяйства. Именно в 1922 году в Меленках, школьная комсомольская ячейка разбирала мое заявление о приеме в комсомол. На собрании мне задали много вопросов; что такое НЭП, Интернационал, продналог, какие задачи поставил В. И. Ленин на III съезде комсомола? Мне шел всего лишь пятнадцатый год, но, кажется, на эти вопросы я ответил удовлетворительно, и секретарь ячейки Николай Трескин тут же дал поручение — возглавить в классе кружок международной политики. И вот раз в неделю после уроков мы оставались в классе, читали международные обзоры в «Рабочей газете», в которых рассказывалось о работе Генуэзской конференции, о Рапальском договоре, Гаагской конференции, о нашумевшей ноте Керзона и других событиях, глубоко волновавших не только взрослых, но и нас,

школьников. Комсомольская организация в школе организовала не только политучебу, но и военную подготовку, мы изучили винтовку, ходили на стрельбище, лихо и четко маршировали строем, выполняли задания ЧОНа (части особого назначения) по борьбе с бандитами. Такова наша комсомольская юность.

Вопрос о юношеской мечте стать авиатором является не новым, но у каждого человека эта мечта зарождается по-своему. Расскажите, Николай Петрович, как человек, посвятивший всего себя авиации, когда и почему вы «заболели» небом!

Пожалуй, надо прежде всего сказать о том, что у нас в Меленках с 1924 года существовал кружок Общества друзей Воздушного флота. В школе у нас была комната этого кружка, а в ней — журналы, книги по авиации. Мы зачитывались этой литературой, а однажды недалеко от города приземлился настоящий самолет. Мы сбежали к месту вынужденной посадки и стали помогать летчику в устранении неисправности. Так впервые мы увидели «живой» самолет. А когда начался сбор средств на авиацию, мы, конечно, не жалели своих мальчишеских сбережений — гривенников и полтинников на создание новых крылатых машин, которые снились нам во сне, утверждая в сознании мечту о больших крыльях.

По комсомольской путевке вы, Николай Петрович, поступили в военную школу летчиков, затем служили на Дальнем Востоке в авиационной эскадрилье имени В. И. Ленина. Скажите, на каких типах самолетов вы тогда летали, на каком летали в лагерь челюскинцев, затем, в годы войны воювали против гитлеровцев, а в послевоенный период готовили космонавтов с самолета в кабину космического корабля!

Должен сказать, что ответ на этот вопрос — по существу своеобразная история нашего Воздушного флота. В самом деле, в школе мы начали летать на стареньком иностранном биплане «Авро» с мотором «РОН», в училище — уже на отечественном Р-1, в эскадрилье имени В. И. Ленина — на совершенном по тому времени Р-5, самолете-ветеране, сослужившем добрую службу и даже в годы минувшей войны. На нем мне удалось пробиться в ледовый лагерь челюскинцев и вывезти на материк из ледового плена 34 человека. В годы войны 5-й штурмовой авиационный корпус, которым мне пришлось командовать, имел на вооружении легендарный штурмовик Ил-2, именуемый гитлеровцами «черной смертью».

В послевоенный период будущие космонавты летали уже на реактивных самолетах, и это явилось наглядным отражением прогресса в области авиации, ставшей колыбелью космонавтики.

## В честь юбилея



● МОСКВИЧИ ВЛАДИМИР МАСЛЕНКИН И ЮРИЙ РОДЖЕРС ДОБИЛИСЬ ВЫДАЮЩЕГОСЯ УСПЕХА: ИХ КОРДОВАЯ СКОРОСТНАЯ МОДЕЛЬ С ДВИГАТЕЛЕМ 2,5 СМ<sup>3</sup> РАЗВИЛА СКОРОСТЬ 289 И 306,08 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС. ЭТИ РЕЗУЛЬТАТЫ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПРЕВЫШАЮТ МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ.

МОСКВИЧИ ПОСВЯЩАЮТ СВОИ ДОСТИЖЕНИЯ 60-летию ВЛКСМ.

**Николай Петрович, в послевоенные годы вы работали в оборонном Обществе и многое сделали для развития авиационного спорта. Что было характерного в пятидесятые годы для авиационных спортсменов?**

В жизни моей и моих сверстников оборонное Общество сыграло большую роль. Тысячи летчиков боевой авиации крещение небом получили в аэроклубах Осоавиахима, и когда мне доверили возглавить Добровольное общество содействия авиации (ДОСАВ), я принял это с сознанием ответственности перед страной, партией, комсомолом.

Живо помню беседу с К. Е. Ворошиловым о задачах оборонного Общества. Он сказал, что на IX съезде комсомола ему поручили призвать комсомольцев взять шефство над Военно-Воздушным Флотом и что лозунг «Комсомолец — на самолет!» стал боевым девизом молодежи. К. Е. Ворошилов сказал, что в годы войны многие организации Осоавиахима, особенно на территориях, подвергшихся фашистской оккупации, прекратили свою деятельность и требуется восстановить сеть аэроклубов с аэродромами, материально обеспечить деятельность учебно-спортивных организаций, секций и кружков. В этом я быстро убедился, ознакомившись с положением дел в Обществе.

То были первые послевоенные годы. Страна залечивала раны войны. И надо сказать, что вместе с восстановлением народного хозяйства, партия уделяла много внимания возрождению многогранной деятельности оборонного Общества. И это дало свои результаты. Пя-

тидесятые годы отмечены взлетом мастерства наших авиационных спортсменов — летчиков, планеристов, парашютистов, авиамоделлистов, дерзко и успешно штурмовавших рекорды. Хочется назвать имена известных авиаспортсменов — Я. Форостенко; М. Чечневой, А. Бодрягиной, Н. Голованова, С. Анохина, В. Ильченко, П. Сторчиенко, И. Федчишина и многих других. В организациях оборонного Общества росли и ныне растут замечательные кадры военно-прикладных профессий, прекрасные спортсмены, энтузиасты оборонно-массовой работы, настоящие патриоты Советской Отчизны.

Через журнал «Крылья Родины», к созданию которого приложил я свою руку в памятный для меня 1950 году, прошу передать мои добрые пожелания ветеранам советской авиации, всем летчикам и космонавтам и комсомольцам семидесятых годов от комсомольца двадцатых.

**Спасибо, Николай Петрович! Примите сердечные поздравления с вашим семидесятилетием. Долгих лет вам жизни на благо нашей Родины!**

☆☆☆

● Герой Советского Союза Н. П. Каманин (справа) на соревнованиях авиамоделлистов, (Фото 1950 года).

## Читайме в следующем номере

- ПОД ЗНАМЕНОМ ОКТЯБРЯ.
- ПОЧЕТНЫЙ И СВЯЩЕННЫЙ ДОЛГ.
- ТОВАРИЩ ПАРТОРГ.

Активисты оборонного Общества.

- ЗВЕЗДА НЕ ТУСКНЕЕТ...  
О летчике — герое боев — руководителе первичной организации ДОСААФ.
- МУЖАЮТ РЕБЯТА...  
Третий Всесоюзный финал военно-спортивной игры «Орленок».

Молодежи о жизни ВВС.

- ПО ВЫСШЕМУ БАЛЛУ.
- ПЕРВАЯ ПОБЕДА.

Воспитанники ДОСААФ.

- И ПРОСИТСЯ СЕРДЦЕ В ПОЛЕТ.
- ЗРЕЛОСТЬ.  
Очерк о летчике-космонавте СССР А. Елисееве.
- НА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ СТАРТАХ.

VII летняя Спартакиада — на марше.

В помощь авиационному спортсмену.

# ПОБЕДА СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ

**У**бедительной победой советских спортсменов завершился третий чемпионат мира по вертолетному спорту, проходивший с 28 июля по 6 августа на аэродроме Витебского аэроклуба.

Первое место в командном зачете, 38 медалей из 42, в том числе 12 золотых, 11 серебряных и столько же бронзовых, 4 медали 1, 2 и 3-й степеней, шесть чемпионов по упражнениям и, наконец, звание абсолютных чемпионов мира по вертолетному спорту — ими стали Владимир Смирнов и Любовь Приходько — первая абсолютная чемпионка мира — таков итог нашей победы. К ней спортсмены сборной СССР пришли хорошо подготовленными со своей тактикой борьбы за первенство, о которой еще в 1973 году американский журнал «Аэрокурьер», обобщая итоги второго чемпионата, писал, что участники, выступающие в личном зачете, будут иметь лучшие шансы на победу только тогда, когда станут придерживаться командной тактики. И это действительно так.

Наши спортсмены всегда являются борниками командной тактики. Интересы команды для них превыше всего. Коллективизм, доброжелательность, взаимная поддержка, передача опыта в сочетании с отбором талантливых спортсменов, их индивидуальной подготовкой в клубах, проводимые по единому плану систематические тренировки — вот далеко не полный перечень слагаемых нашей победы. Они, эти слагаемые, обеспечили успех в нынешнем чемпионате.

Победители были приняты в ЦК ВЛКСМ. За достигнутые высокие результаты абсолютные чемпионы Л. Приходько и Вл. Смирнов награждены знаками «Спортивная доблесть», а старший тренер сборной А. Бесфамильный удостоен Почетной грамоты ЦК ВЛКСМ.

*III чемпионат  
мира  
по вертолетному  
спорту*

Полные мужские команды из пяти пилотов прибыли из Польши, Венгрии и национального клуба США. По четыре — в командах Великобритании и ФРГ. Наблюдателями были представители Болгарии.

К сожалению, на чемпионате не набралось трех женских команд, дающих право розыгрыша командного первенства. Поэтому семь советских, три американские и одна польская спортсменки выступали только в личном зачете. В нашей делегации это участницы второго чемпионата мира мастера спорта СССР международного класса неоднократный призер внутрисюзовных соревнований Людмила Беспалова и абсолютная чемпионка СССР 1977 года Любовь Приходько, мастера спорта, впервые принимающие участие в чемпионате мира, Татьяна Дрянничева, Людмила Корнева, Татьяна Костарева, Лилия Петухова и Надежда Мареева.

По праву страны-организатора помимо мужской команды из пяти спортсменов советская делегация имела еще пять участниц, выступающих на личном первенстве. Честь вертолетного спорта Страны Советов защищали участники II чемпионата: заслуженный мастер спорта Александр Капралов, мастера спорта СССР международного класса Альберт Ламбакахар, Владимир Смирнов, Станислав Игнатенко, а также дебютанты мастера спорта Константин Карасев, Валентин Попов, Виктор Соловьев, Вячеслав Жарнов, Валерий Смирнов, Анатолий Уланов и Владимир Брен.

Наши спортсмены выступали на отечественных вертолетах Ми-1, Ми-2 и Ка-26. Пилоты Венгрии — на Ми-1 и Ка-26, Польши — на Ми-2. Английские спортсмены демонстрировали свое мастерство на легких вертолетах «Хьюс-500Д», США — на спортивных вертолетах «Белл-206». У летчиков ФРГ (все они военные) помимо «Белл-206» были вертолеты с очень высокими пилотажными возможностями «Белл-ИИ-1Д» и «Белков-105».

#### ФЛАГ ПОДНЯТ

30 августа, 8 часов 30 минут. От гостиницы «Витебск» трогается колонна пурпурно-красных комфортабельных автобусов «Икарус» с делегациями стран-участниц чемпионата. По пути на аэродром они останавливаются на площади Победы. По традиции, сложившейся в нашей стране, делегации возлагают цветы к Вечному огню у монумента борцам, отдавшим свои жизни за свободу и независимость нашей Родины.

Вот и аэродром. Он в праздничном убранстве. Повсюду афиши, красочные эмблемы (впрочем, они на всем пути следования), транспаранты. На одном из них начертаны слова: «Авиация служит народу в мирных целях». Именно под этим девизом проходил чемпионат. Он способствовал укреплению дружественных связей между спортсменами, популяризации и дальнейшему развитию вертолетного спорта, взаимному обмену опытом спортсменов, знакомству с достижениями вертолетной техники, розыгрышу командного и личного первенства, повышению летного мастерства спортсменов, выявлению лучших из них.

По-летнему щедро светит солнце. На небе ни облачка. Легкий ветерок колышет флаги стран-участниц. Более ста тысяч зрителей прибыло на аэродром, чтобы посмотреть выступления спортсменов.

Ровно одиннадцать часов. Под звуки фанфар выходят на линейку участники

чемпионата. Впереди судейская коллегия. Главный судья соревнований Отто Ритдорф (ФРГ), заместитель главного судьи Петр Казначеев (СССР), главный секретарь Николай Любченко (СССР), старшие судьи по упражнениям Эдгар Браун (Великобритания), Ол Хэзард (США), Владимир Коркин (СССР), Ришард Налита (ПНР), Иозеф Паррагх (ВНР). Вслед за судьями на линейке выстраиваются делегации Советского Союза, Великобритании, Венгерской Народной Республики, Федеративной Республики Германии, Польской Народной Республики, Соединенных Штатов Америки.

Спортсменов и гостей тепло приветствуют председатель организационного комитета чемпионата председатель исполкома Витебского областного Совета народных депутатов И. А. Шебеко, президент комиссии ФАИ по вертолетному спорту Ральф Алекс (США). Он объявляет III чемпионат мира по вертолетному спорту открытым.

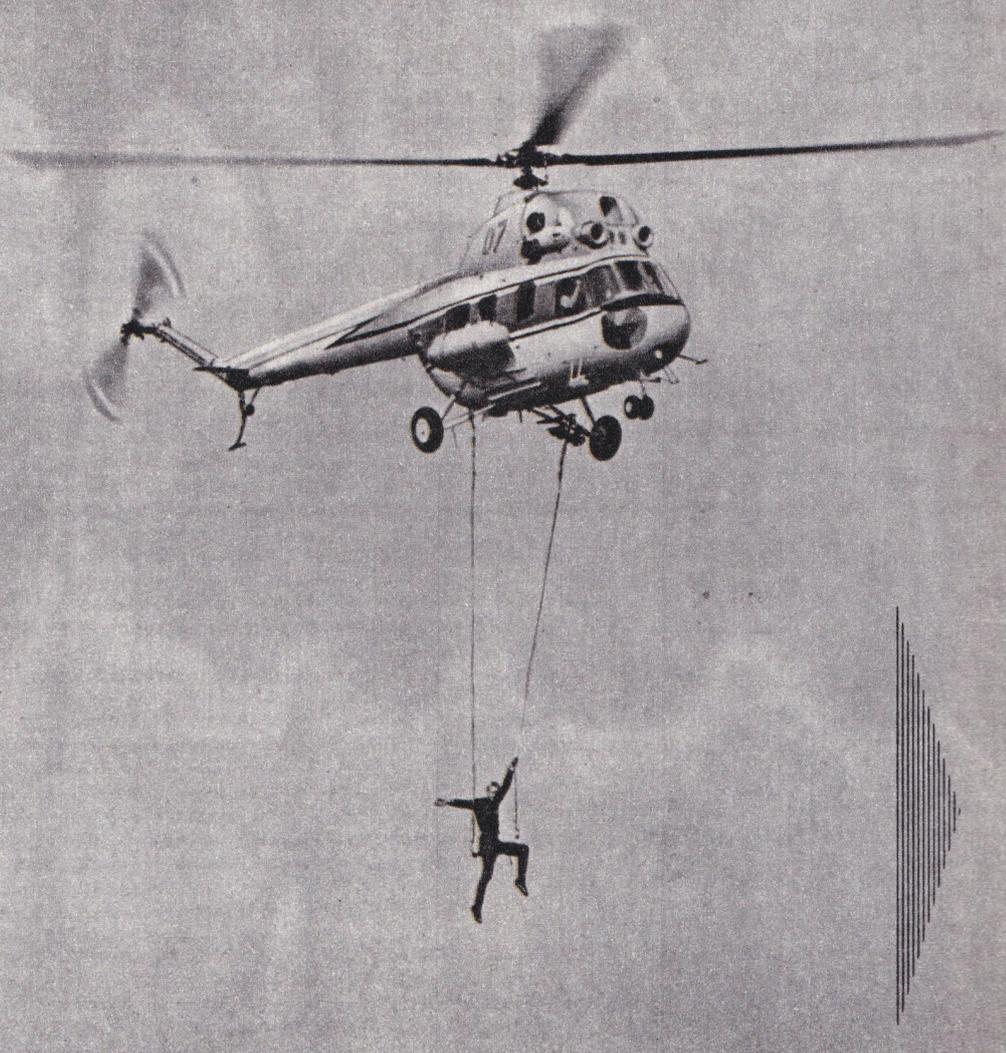
Под звуки Гимна Советского Союза флаг соревнований поднимают абсолютный чемпион мира по вертолетному

спорту 1973 года заслуженный мастер спорта СССР А. Капралов и лучшая вертолетчица мира 1973 года мастер спорта СССР международного класса Т. Егоркина.

Гостеприимные горожане преподносят делегациям хлеб-соль, вручают участникам чемпионата цветы. Начинается большой авиационный праздник.

#### ВИРТУОЗЫ ПОДНЕБЕСЬЯ

Так можно двумя словами охарактеризовать все, что демонстрировали наши спортсмены-летчики, планеристы, парашютисты. Праздник открыла пятёрка вертолетов-знаменосцев. В четном строю с интервалами в 50 метров они несут пять флагов — Союза Советских Социалистических Республик, Белорусской ССР, Международной авиационной федерации, Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту и флаг Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Головную ма-



Н. БАЛАКИН.

Фото В. ТИМОФЕЕВА.

Спец. корреспонденты

«Крыльев Родины»



● Один из моментов соревнований.

В центре (сверху вниз)

- Уточнение полетного задания.
- Команда Венгерской Народной Республики.
- Инженер П. Орешников ставит задачу техническому составу.



● Владимир Смирнов и Любовь Приходько — абсолютные чемпионы мира.



● Советская сборная —

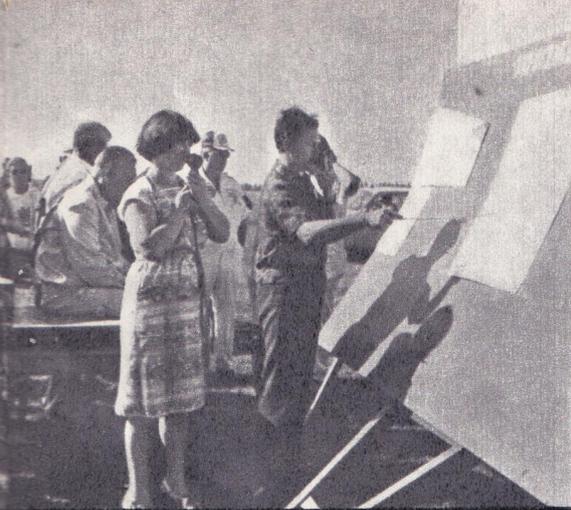


**ЧЕМПИОНЫ МИРА:**

● Татьяна Дрянничева

● Людмила Бес...





● Тереза Цвик (ПНР) — бронзовый призер чемпионата.



● Медицинский осмотр проводит врач Л. Вартанов.

● Старший тренер сборной СССР А. Бесфамильный беседует со спортсменами.



победитель чемпионата.



Салова

● Валерий Смирнов и Вячеслав Жарнов.



шину ведет командир вертолетного подразделения Центрального аэроклуба мастер спорта Е. Орлов. Его ведомые мастера спорта А. Ивановский, Ф. Рычков, А. Бессонов и А. Уланов.

Неожиданно над аэродромом на высоте сто метров проносятся пять реактивных спортивных самолетов Л-29. Ими управляют воспитанники Курского аэроклуба мастера спорта Анатолий Чуев, Евгений Васюнов, Гавриил Хильченко, Анатолий Калашников, Егор Родионов. Покидая летное поле, самолеты веером расходятся в стороны и лишь один из них, делая поворот на горке, возвращается. В кабине — Анатолий Чуев. Мастер высокого класса, он с удивительной легкостью демонстрирует высший пилотаж.

Реактивный самолет тает в голубом небе, а на смену ему появляются три самолета-работяги, как их называют, Ан-2. Они буксируют на длинных фалах по одному парашютисту — это мастера спорта Центрального аэроклуба Николай Филлимонов, Владимир Силенков и Игорь Салосин приветствуют участников и гостей.

Разнообразна парашютная программа праздника. В ней прыжки с флагами, с цветами, на точность приземления, двойная отцепка, прыжок с малой высоты и многое другое.

Впечатляет пилотаж на парашютах «Крыло», напоминающих собой наполненный воздухом парус. Управляют парашютами спортсмены ЦАК братья-близнецы Александр и Владимир Халло, Сергей Мирный, Анатолий Банников и Николай Яковлев. Маневрируя, они выстраиваются во фронт, затем по команде старшего перестраиваются в кильватер и становятся в вираж. Разноцветные дымы обозначают след скольжения парашютистов.

Мастерский пилотаж на самолетах Як-50 показали члены сборной команды СССР спортсмены Минска Валентина Янова и Евгений Фролов.

Бесшумно появляется над аэродромом планер «Летува». Им управляет летчик-испытатель Литовского экспериментального завода спортивной авиации мастер спорта СССР Витаутас Шлюмба. Послушный воле мастера, планер с удивительной легкостью выполняет прямолинейный полет, спираль, боевые развороты, горки, виражи. Затем он на большой скорости пронесется над аэродромом на низкой высоте, взмывает вверх и, сделав маневр, производит посадку.

Планер едва успевает коснуться земли, а в небе уже слышится гул вертолетов Ми-2. Пять вертолетов производят посадку, из них высаживается тридцать одна девушка. Они держат транспаранты с буквами, образующими слова «Привет участникам чемпионата мира!»

Широка и многообразна вертолетная программа: пилотаж трех вертолетов на точность, буксировка парашютистов, высадка спортсменов с цветами, доставка на аэродром гимнастов на трапециях и другие номера.

Запомнился зрителям индивидуальный пилотаж на вертолете Ка-26, выполненный мастером спорта СССР Анатолием Бесфамильным. Его выступление можно сравнить с классическим танцем на сцене или фигурным катанием на льду.

По традиции авиационно-спортивный праздник заканчивается парашютным десантом. В заключение хочется сказать, что многие номера программы выполнены спортсменами ЦАК СССР и Белоруссии.



## ПОБЕДЫ И ПОРАЖЕНИЯ

Программа чемпионата включала пять упражнений. По четырем из них определялось командное первенство, а также победители по многоборью в личном зачете: это — «визит», то-есть прибытие на аэродром соревнования в установленное время; полет на малой высоте с выполнением на точность комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута; воздушная навигация; вертолетный слалом.

С первых же стартов советские пилоты показали превосходство над пилотами остальных стран-участниц.

Первым выполнялось второе упражнение — полет на точность. И хотя наши спортсмены в нем лидировали, лишь трое (Л. Приходько, Л. Корнева и Л. Беспалова) прошли по квадрату без единого штрафного очка, заняв соответственно первое, второе, и третье места. Остальные были оштрафованы за выходы из коридора, невыдерживание высоты полета, а также времени разворота.

Всем спортсменам, за исключением Терезы Цвик (ПНР), начислены премиальные очки за экономию времени. Особенно их много у наших пилотов. Объяснить это можно с одной стороны отличной тренировкой, какая наблюдалась у спортсменов Л. Приходько, Л. Корневой, Л. Беспаловой, В. Смирнова, В. Соловьева и других. Вместе с этим надо отметить излишнюю погоню некоторых спортсменов за сокращением времени в ущерб качеству выполнения упражнения. Так, например, Майкл Смит (Великобритания) получил 65,05 премиальных очков. Он выполнил упражнение за 1 мин. 19,9 с. (при установленном времени 3 мин 30 с). Но за неточность эволюций на него начислено 150 штрафных очков. В итоге Майкл занял 30-е место. Низкие показатели и у остальных британских спортсменов, хотя все они сэкономили время.

Ни одному спортсмену не удалось избежать штрафных очков в первом упражнении («визит»). При безукоризненной скорости и высоте полета на последнем участке пути все были оштрафованы за неточное выдерживание времени прибытия и полета по «коробочке». Некоторые спортсмены не сов-

сем точно прошли ворота линии прибытия и линии финиша. Особенно не повезло Терри Рапп, Бобу Грино (США) и нашему спортсмену Анатолию Уланову. Их «визит» закончился нулевыми оценками. Наименьшее количество штрафных очков начислено на В. Смирнова (0,2 очка), К. Карасева (1 очко) и Валерия Смирнова (2,8 очка). Им присуждено соответственно первое, второе, и третье места.

У женщин первое место заняла Л. Беспалова. На втором Л. Приходько. Сенсацией дня был «визит» польской спортсменки Терезы Цвик. Имея мизерный налет (70 часов), она выполнила упражнение с минимальным количеством штрафных очков (5) и заняла третье призовое место.

Для определения уровня мастерства спортсменов большое значение имело третье упражнение — воздушная навигация.

Сложность упражнения состоит в том, что маршрут объявляется участникам за час до полета. Спортсмен на маршруте должен опознать десять ориентиров, произвести посадку на поворотных пунктах, где выполняются им определенные задания, и вернуться к финишу в расчетное время. Розыгрыш этого упражнения показал, что все участники чемпионата умеют ориентироваться на местности. Лишь одна американская спортсменка Мишель Монзо потеряла ориентировку и совершила вынужденную посадку.

Следует однако заметить, что не оказалось спортсмена, у которого фактическое время было бы равным расчетному. Минимальные отклонения допустили ставшие победителями по упражнению В. Смирнов — 0,05 секунды и Т. Дряничева — 0,07 секунды. Второе место заняли Н. Костарева и К. Качановский (ПНР), третье Л. Приходько и К. Карасев.

Зрелищным было четвертое упражнение — вертолетный слалом. Нелегко пронести ведро с водой через двенадцать ворот, установленных под различными ракурсами к линии полета на площадке, размером 200×120 метров, затем поставить его на стол. Не каждому удалось это выполнить, не потеряв ни одного грамма воды. Ведро над столом раскачивается под влиянием набегающего от вента потока воздуха. Конечно, можно уметь маневром погасить раскачивание. Но... время. Оно неумолимо бежит. И очень многие участники не уложились в отведенные четыре минуты. Особенно это относилось к спортсменам Венгерской Народной Республики и Польской Народной Республики. Минимальное время у советских спортсменов, которые, как и в предыдущих упражнениях, выступили ровно, заняв все призовые места: первые — экипажи Л. Приходько и Т. Дряничева, Валерий Смирнов и В. Жарков; вторые — Л. Беспалова и Л. Корнева, К. Карасев и Вл. Смирнов; третьи — Т. Дряничева и Л. Корнева, Вл. Смирнов и А. Капралов.

— Главное в этом упражнении — синхронность, — говорит старший судья Ришард Калита, инженер, начальник отдела качества в объединении авиационной промышленности Польской Народной Республики, — два члена экипажа должны работать как один. Именно такую синхронность показали советские пилоты, у них многому мож-



но поучиться. Директор объединения авиационной промышленности ПНР Кшиштоф Кучинский учредил специальный приз лучшему иностранному спортсмену-летчику, выступавшему на вертолете Ми-2. С удовлетворением хочу сказать, что обладателем нашего приза является советский спортсмен Валерий Смирнов. Хорошо летают и советские спортсмены. В ряде случаев они не уступают мужчинам.

После того, как были подведены итоги чемпионата (см. таблицы командного и личного первенства), разыгрывалась произвольная программа (свободный пилотаж). Накануне дня выполнения уп-

ражнения спортсмены представили в судейскую коллегию свой комплекс, составленный из отдельных фигур.

Лучшую слаженность и красоту композиции, технику выполнения фигур, артистизм демонстрировали летчики ФРГ Карл Циммерман и Вольфганг Кольман. На своих вертолетах «Белков-105» они выполняли не только пикирование, развороты или виражи, но и «бочки» и даже косую петлю...

В советской команде лучшими в этом упражнении оказались Александр Капралов (третье место), Любовь Приходько (первое), Людмила Корнева (второе) и Татьяна Дряничева (третье).

Чемпионат, проходивший в острой спортивной борьбе, завершен. Он подвел итог подготовки команд. Определил победителей среди мужчин и среди женщин. Выявил плюсы и минусы. Руководители команд, тренеры, да и сами спортсмены знают теперь, в чем их сила, где они отстают от других, что им предстоит сделать, чтобы к будущему четвертому чемпионату мира по вертолетному спорту прийти еще более подготовленными.

Витебск

## Зарубежные участники — о мировом чемпионате

● **РАЛЬФ АЛЕКС (США)** — президент комиссии ФАИ по вертолетному спорту.

Третий чемпионат мира по вертолетному спорту в Витебске прошел лучше, чем два предыдущие. Прежде всего хочу подчеркнуть, что организация чемпионата была замечательной. Все те, кто пожелал посмотреть выступления авиационных спортсменов, смогли побывать на аэродроме. И пилоты, и судейский аппарат, и все, кто обслуживал чемпионат, работали очень много. Все было сделано для того, чтобы спортсмены показали и свои возможности и возможности вертолетов.

Обстановка доброжелательности, взаимного уважения создавала ту атмосферу, при которой участники чемпионата лучше узнавали друг друга.

Советские пилоты любят и работать и отдыхать. Они по праву оказались чемпионами. Но и им надо много работать, чтобы удержать победу. Хочу сказать, что ни одна страна не имеет таких возможностей для тренировок своих спортсменов, какие имеет Советский Союз.

Пилоты Соединенных Штатов заняли второе место. Они мало тренировались. С расширением вертолетного спорта возможности стран увеличатся. Надеюсь, что следующая спортивная борьба за-

тит в вашу страну. Такое происходит один раз в жизни. Мы увидели, какие огромные возможности имеет ваша экономика. Запад и Восток могут быть хорошими партнерами.

● **ВИНФРИД МЕНГЕС** — руководитель делегации ФРГ.

Мы прибыли сюда в Витебск на чемпионат мира по вертолетному спорту с чувством дружественных контактов. И теперь, после чемпионата, я рад сказать, что наши чувства не изменились.

Каждый из нас ожидал, что советские пилоты выйдут на старт хорошо подготовленными. И это предположение подтвердилось. Они одержали выдающуюся победу.

Мы довольны и нашими результатами. Хочется поблагодарить организаторов за все то, что создавало на чемпионате рабочую обстановку.

Надеюсь, что мы вновь встретимся во время четвертого чемпионата. Он должен, на мой взгляд, состояться в стране, где так же, как в Советском Союзе, будут предоставлены все возможности зарубежным делегациям для работы и отдыха.

● **ОТТО РИТДОРФ (ФРГ)** — главный судья чемпионата.

Быть главным судьей на чемпионате мира — это очень трудная работа. Но мне, скажу честно, было легко. Так организовано работала международная судейская коллегия. Для этого ей были созданы самые благоприятные возможности.

Для нашей делегации — это первый ви-

### КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО (мужчины)

Команды	Упр. № 1		Упр. № 2		Упр. № 3		Упр. № 4		Многоборье	
	К-во очков	Место								
Великобритания	719,3	3	502,25	6	719,8	5	488,9	6	2430,25	6
ВНР	680,6	6	645,55	5	732,3	4	518,8	5	2577,75	5
ПНР	721,6	2	725,55	3	741,7	2	712,6	4	2801,45	4
США	693,8	5	722,75	4	709,2	6	859,4	2	2985,15	2
ФРГ	714,6	4	748,95	2	734,5	3	772,4	3	2970,45	3
СССР-1	741,5	1	883,9	1	747,75	1	925,0	—	3298,15	1
СССР-2	736,2	—	873,0	—	776,7	—	925,0	1	3280,9	—

### ЛИЧНОЕ ПЕРВЕНСТВО ПО СУММЕ ЧЕТЫРЕХ УПРАЖНЕНИЙ

Занятое место	Фамилия спортсмена	Страна	Количество очков
<b>Женщины</b>			
1	Любовь Приходько	СССР	1092,05
2	Людмила Беспалова	СССР	1079,6
3	Наталья Костарева	СССР	1058,5
4	Людмила Корнева	СССР	1052,2
5	Татьяна Дряничева	СССР	1033,15
6	Надежда Мареева	СССР	1022,75
7	Лилия Петухова	СССР	990,75
8	Бетти Джонсон	США	797,8
9	Тереза Цвик	ПНР	763,7
10	Терри Рапп	США	632,71
11	Мишель Монзо	США	459,15
<b>Мужчины</b>			
1	Владимир Смирнов	СССР	1104,5
2	Валерий Смирнов	СССР	1103,1
3	Виктор Соловьев	СССР	1094,2
4	Константин Карасев	СССР	1088,6
5	Вячеслав Жарков	СССР	1067,05
6	Станислав Игнатенко	СССР	1060,35
7	Александр Капралов	СССР	1059,2
8	Валентин Попов	СССР	1044,7
9	Альберт Ламбабахар	СССР	1032,05

Занятое место	Фамилия спортсмена	Страна	Количество очков
10	Владимир Брен	СССР	1016,6
11	Брюс Уэбстер	США	1005,75
12	Вольфганг Кольман	ФРГ	977,7
13	Лен Кэсдорф	США	968,95
14	Станислав Касперек	ПНР	965,2
15	Карл Циммерман	ФРГ	951,55
16	Лешек Малиновский	ПНР	950,9
17	Нед Джиллэйнд	США	945,4
18	Кшиштоф Качановский	ПНР	930,75
19	Джон Уильямс	США	923,15
20	Юрген Камман	ФРГ	916,3
21	Ласло Фейерэдьхаз	ВНР	899,7
22	Майкл Смитт	Великобритания	885,05
23	Александр Пшидатец	ПНР	864,95
24	Юлиуш Левандовский	ПНР	850,5
25	Хартмут Циммер	ФРГ	818,45
26	Анатолий Уланов	СССР	814,9
27	Янош Мадьяр	ВНР	780,75
28	Ласло Ретхати	ВНР	776,55
29	Ричард Джордж	Великобритания	765,1
30	Воб Грино	США	717,65
31	Дьердь Ковач	ВНР	716,8
32	Давид Джордж	Великобритания	713,3
33	Габор Антуш	ВНР	629,1
34	Грэхем Тейлор	Великобритания	498,8



## ПЕРЕД ГЛАВНЫМ ЭКЗАМЕНОМ

**М**еждународные соревнования парашютистов социалистических стран особенно большое значение имели в этом году — впереди чемпионат мира.

В Мишкольц (Венгрия) собрались 72 лучших парашютиста из Болгарии, Чехословакии, ГДР, Кубы, Польши, СССР и Венгрии. Хозяева выставили две команды. Нашу спортивную делегацию представляли Н. Кокорев (начальник команды), В. Жариков (тренер), А. Дунаев (судья), спортсмены — В. Гурный (Минск), Г. Сурабко (Чернигов), И. Тёрло (Львов), В. Покатилов (Донецк), Н. Урмаев (ВВС), Н. Сергеева (Москва), И. Крючкова (Серпухов), В. Закорецкая, А. Швачко (Ворошиловград), Е. Маракуца (Гомель).

Во время торжественного открытия зрители и участники тепло встретили выступления советских парашютистов — построение «звезды» из пяти человек и полет девушек на парашютах-крыльях по спирали... За этот эффектный номер команде было присуждено первое место и вручен специальный приз.

Как всегда высоких результатов наши спортсмены добились в акробатике. И среди мужчин, и среди женщин они завоевали первенство. Ровно, без срывов выступила заслуженный мастер спорта Наташа Сергеева. Ее время выполнения комплекса — 7,36 с; 7,60; 7,26 и 7,70 с, средний результат 7,48 с. Лишь одну сотую долю секунды проиграла победительнице Александр Швачко. Третье место заняла Барбара Бухгольц (ГДР) — 7,67 с. Валентина Закорецкая показала высокое время, но судьи очень внимательно и довольно придирчиво следили за ее действиями, строго штрафую за малейшую ошибку. На этот раз немало штрафных очков получила и чемпионка мира Ирина Валкофф (ГДР).

Среди мужчин победил Николай Урмаев — 6,40; 6,30; 6,83; 6,80 с. Второе место занял абсолютный чемпион мира Григорий Сурабко — 6,66; 6,06; 8,63 и 6,33. На третьем прыжке Гриша получил 2,5 с штрафа. За ним Рейнхард Сеида (ГДР) — его средний результат — 7,03 с.

Интересно отметить, что 15 мужчин и 7 женщин показали среднее время комплекса меньше 8 секунд. Значительно шагнули вперед в акробатике парашютистки ГДР — четверо вошли в десятку лучших, почти во всех попытках они выполнили фигуры за время менее 8 секунд. Но многие из них не избежали штрафа.

Как и было намечено программой соревнований, участники выполнили по 6 прыжков на точность приземления. Четверо мужчин закончили упражнение без поражения — во всех попытках точно поразили цель. Дополнительный прыжок с

отклонением 1 см вытеснил лишь одного спортсмена, которому присуждено четвертое место. Трое — В. Гурный (СССР), Я. Софранек (ЧССР), А. Партч (ГДР) разделили между собой первое место. Результаты в этом упражнении очень высокие. Достаточно сказать, что спортсмен, набравший в сумме 6 прыжков 25 см, занял 20-е место в турнирной таблице.

Достижение высоких показателей, конечно, помогла и отличная парашютная техника. Почти все спортсмены (кроме кубинцев) выступали на парашютах-крыльях: ПО-9 серии 2 (СССР), «РЛ-10» (ГДР) и «Страто-Клауд» производства США.

Среди женщин по-снайперски прыгала Ирина Крючкова — 0,00 м. Она и завоевала золотую медаль. В этом упражнении снова отличились спортсменки ГДР, занявшие последующие четыре места: И. Валкофф (11 см), К. Веснер (23 см), С. Шнейдер (26 см), Б. Бухгольц (33 см). К сожалению, не избежали срывов наши девушки: в одном из приземлений судьи произвели замеры результатов — А. Швачко — 34 см, Н. Сергеевой — 38 см, В. Закорецкой — 61 см. Это, естественно, сказалось на распределении мест в сумме двоеборья, где занятое место играет особенно большую роль.

На этих соревнованиях личные места в сумме двоеборья выводились по новой системе, по которой будет определяться первенство на чемпионате мира: занятое спортсменом место в прыжках на точность приземления возводится в квадрат, к полученной сумме плюсуется занятое место в квадрате по акробатике.

Абсолютными чемпионами стали парашютисты Ирина Крючкова (17 штрафных очков) и Владимир Гурный (26 очков). Серебряные медали завоевали представители ГДР Барбара Бухгольц (34 очка) и

Рейнхард Сеида (58 очков), бронзовые — Наташа Сергеева (СССР) — 37 очков и Норберт Кнаппе (ГДР) — 65 очков.

Как не похвалить спортсменов ГДР в групповых прыжках на точность приземления — работали они красиво, четко строили заход и приземлялись точно. Из 12 приземлений лишь один раз произведен замер — 5 см, во всех остальных — цель поражена: еще пять золотых медалей в копилку сборной ГДР и первое место в сумме многоборья!

Наша женская команда заняла второе место. В общем зачете тоже второе.

Должен отметить, что нашим девушкам было трудно наравне бороться с другими командами. Буквально накануне соревнований заболела Е. Маракуца и не смогла выступить. Теперь каждый результат оставшейся четверки шел в зачет. Это осложняло путь к пьедесталу почета. Если бы не отдельные срывы некоторых участниц, команда могла быть первой.

Очень напряженная борьба шла между мужскими командами в групповых прыжках. Три четверки — Венгрии, ГДР и Советского Союза не получили на первой попытке ни одного штрафного сантиметра. После двух туров лидируют парашютисты ГДР — 0,00 м, у венгров — 3 см, у наших — 7 см. На третьем прыжке все венгерские парашютисты приземлились точно в цель, ГДР — 3 см, СССР — 1 см. К сожалению, из-за плохой погоды не удалось разыграть четвертого прыжка. Итак, первое—второе места разделили команды Венгрии и ГДР, на третьем — наши ребята.

В командном зачете в сумме многоборья золотые медали выиграли советские парашютисты (366 штрафных очков), серебряные завоевали представители ГДР (702) и бронзовые — Венгрии (2013).

Итак, сборная команда СССР привезла на Родину 29 медалей, из них 11 золотых, 12 серебряных, 6 бронзовых и 14 кубков и призов.

Заккрытие соревнований организаторы провели на площади в городе Мишкольц. Здесь же состоялись показательные выступления парашютистов. От нашей команды прыжок совершил абсолютный чемпион мира Григорий Сурабко.

В целом сборная команда СССР выступила на соревнованиях успешно. Многие спортсмены показали ровные высокие результаты. Но есть еще и недостатки в подготовке команды: отдельные срывы спортсменов настораживают.

Необходимо усердно поработать над чистотой выполнения комплекса фигур, обработкой «ноля» на малой высоте. Кроме того, чувствовалась скованность, напряженность, некоторых членов команды. А это значит — нужно чаще участвовать в крупных международных соревнованиях, приучать спортсменов работать в трудных условиях борьбы. В этом году наши члены сборной участвовали лишь в одной, некоторые — в двух международных встречах. Как видно, этого недостаточно. Например, команда ГДР в этом году пять раз уже выступала на соревнованиях и результаты заметны.

**А. КОЛЯДИН,**  
руководитель делегации

Мишкольц (Венгрия) — Москва

# ФЛАГИ НАД КОРДОДРОМОМ

## Советские авиамоделисты — победители международного турнира

**Б**ыстротечно время в спорте. Кажется, совсем недавно у нас, в Ереване, спортсмены социалистических стран оспаривали первенство в классах моделей свободного полета. И вот внимание уже переключилось на новую встречу: в польском городе Ченстохове состязались скоростники, пилотажики, гонщики и строители копий самолетов.

И ереванский, и ченстоховский турниры проходили под одним девизом: «Дружба и братство». Соревнования авиамоделистов оборонных обществ стран социалистического содружества стали традиционными. Они не только выявляют победителей, но укрепляют дружбу, помогают сообща определить пути дальнейшего совершенствования мастерства, внедрить проверенные практикой тактические приемы...

Советские авиамоделисты ехали к друзьям. Их встретили друзья. Первое слово на польской земле было «дружба». И это слово звучало как пароль — призыв. Призыв к укреплению спортивных связей, к товарищескому обмену конструкторским и спортивным опытом, к творческим дискуссиям. Каждая команда имела своего шефа, или, как говорят поляки, опекуна. Нашим опекуном был Ян Россински — начальник цеха машиностроительного завода. Он член Варшавского аэроклуба. Гонщик. Конструктор микродвигателей. Десятикратный чемпион Польши, один из первых удостоенный высшей спортивной награды — Золотого значка с тремя алмазами. Имя его популярно среди советских авиамоделистов: в составе польской сборной он выступал в Киеве, Ленинграде и Вильнюсе; неоднократный призер международных турниров. В Ченстохове Россински не стартовал из-за перенесенной ранее болезни. Здесь же, на соревнованиях, мы встретились и с его первым инструктором. Это — Лех Комуда, воспитавший не один десяток первоклассных авиамоделистов; ныне в сборной четыре его бывших кружковца. На этой встрече Комуда в роли спортивного арбитра. Беседы с Россински и Комудой — ветеранами польского авиамоделизма — были очень полезными.

Память будет хранить воспоминания о встрече посланцев нашей страны с руководителями партийных и административных органов Ченстоховского воеводства, с членами Польско-Советского общества дружбы, с молодежью металлургического завода имени Болеслава Берута. Руководитель советской спортивной делегации А. Назаров от имени всех участников турнира поздравил польских друзей с Днем возрождения Польши — национальным праздником республики, который широко отмечается 22 июля.

☆☆☆

Международные соревнования прошли исключительно организованно. Для этого много потрудились хозяева — Центральный аэроклуб Польши и коллектив Ченстоховского аэроклуба (руководители Збигнев Менджицки и Анджей Тайхман), на базе которого проходила встреча. К ней было приурочено открытие отличного авиамоделейного комплекса, отвечающего всем современным требованиям. Этот комплекс, на котором можно проводить чемпионаты любого ранга, построен методом народной стройки, с помощью предприятий и организаций воеводства.

Старты изобиловали острыми поединками. И не случайно: среди участников — сильнейшие авиамоделисты мира и Европы.

Внутреннюю победу по всем классам одержала советская сборная. Назовем победителей. Скоростники-москвичи В. Масленкин, Ю. Роджерс и харьковчанин В. Патрин, экипажи гонщиков — москвичи Н. Маслов—В. Ефремов, харьковчане В. Барков—В. Сураев и киевляне В. Онуфриенко — В. Шаповалов. Пилотажики — киевлянин А. Листопад, рижанин А. Колесников и В. Еськин из Иваново. Прапорщик В. Югов из команды Военно-Воздушных Сил — строитель моделей-копий (по этому классу от нашей команды выступал один спортсмен). В успехе сборной большая заслуга ее тренера Ю. Сироткина, умело организовавшего подготовку команды к турниру.

Наша победа во многом зависела от умения команды вести борьбу с сильнейшими соперниками в сложной и напряженной обстановке крупных соревнований. На призовые места могли рассчитывать участники, обладающие выдержкой, умением бороться до конца. И отдать надо должное советским спортсменам, зарекомендовавшим себя с лучшей стороны.

Ход спортивной борьбы на всех стартах отражает турнирная таблица, которая публикуется. Сейчас важно сделать разбор спортивной практики, проследить путь, по которому авиамоделисты шли к победе.

☆☆☆

Начнем со скоростников. У ведущих Масленкина и Роджерса в первом запуске были невысокие скорости полета моделей — значительно ниже результатов, показанных дома, на тренировках. Погодные условия (низкое давление воздуха, сильный ветер, дождь) осложняли запуски, что не могло не отразиться на скоростях. В ходе стартов пришлось «вводить» другой полетный режим двигателей. Для этой цели был подобран соответствующий объем камер, увеличены диаметры винта при неизменном шаге. Наличие систем питания под дав-

● На кордодроме. Перед запуском.



лением с центробежным регулятором подачи топлива обеспечивало повышенную мощность силовых установок. Заметим, к слову, что системой питания под давлением была оснащена лишь модель Любомира Бончева (Болгария), у остальных — обычная система «поилка».

Наши модели отличались от моделей соперников жесткими крыльями с большим удлинением, что помогало увереннее «бороться» с сильным ветром. Правда, на моделях венгерских скоростников еще большие удлинения, но крылья эластичные, а это отрицательно влияло на полет, особенно в сильный ветер.

Скоростной старт был очень напряженным, динамичным. Лучшие результаты показаны лишь в заключительном третьем туре.

Надежность техники, умение приспособить ее к конкретной метеорологической обстановке, — один из главных компонентов успеха москвича Масленкина, механика Центрального авиамодельного клуба ДОСААФ. В 1976 году он стал чемпионом страны, в 1977-м отстоял высокий титул. В 1978-м победа в Польше и на чемпионате Советского Союза.

Аспирант Московского института инженеров гражданской авиации Роджерс после почти шестилетнего перерыва выступает второй год, но уже достиг немало, если учесть, что польская встреча — второй по счету международный турнир, в котором он участвует.

Особо следует сказать о дебютанте — харьковском студенте Патрине. От соревнования к соревнованию он добивается все более высоких результатов. Тренеры сборной возлагают на харьковчанина большие надежды.

Уверенно поднимаются по ступенькам мастерства польские и венгерские скоростники.

Старт моделей-копий самолетов собрал сильнейших. Среди его участников были победители прошлого мирового чемпионата — член Ченстоховского аэроклуба чемпион мира Е. Островски, третий призер Л. Подгурски — оба из Польши, и наш Югов — второй призер. Интерес к поединкам был огромен. Ожидалось, что борьба за первенство будет очень острой.

Но надежды эти не оправдались. Напряженной борьбы не получилось, поскольку основной соперник Югова — чемпион мира Островски не смог выполнить полет — разбил модель.

У его товарища по команде Подгурского тоже не обошлось без неприятностей — в третьем туре поломка модели на посадке. К тому же после стеновой оценки он отстал от Югова на 379 очков.

Наш спортсмен уверенно выполнил шестиминутную полетную программу — автоматический запуск двигателя, уборка и выпуск шасси и щитка, управление оборотами двигателя и другие элементы. Югов неустанно совершенствует взлет,

посадку, работу двигателя модели-копии, стремясь приблизить ее к полету прототипа. В его микросамолете, впервые в классе моделей-копий, воспроизведены почти все элементы механизмов прототипа — Як-18ГМ (винт изменяемого шага, редуктор, пневмосистема, система управления рулями высоты, поворота, элеронами, триммерами). Все это дает преимущество при стеновой оценке копии. Высокий уровень проектирования, изготовления, а также полет модели, ар-

## ИТОГИ РОЗЫГРЫША ЛИЧНО-КОМАНДНОГО ПЕРВЕНСТВА

● **СКОРОСТНЫЕ МОДЕЛИ** (первые шесть мест, в зачет — лучший результат). Масленкин (СССР) — 236,84 км/ч; 241,61; 253,52. Роджерс (СССР) — 233,76; 236,84; 253,52. Молнар (Венгрия) — 0; 253,52; 0. Рахвал (Польша-1) — 240,00; 250,00; 250,00. Мулт (Венгрия) — 0; 241,61; 0. Патрин (СССР) — 240,00; 225,00; 240,00. Всего участников — 22. Командные результаты. СССР — 747,04; Венгрия — 735,13; Польша-1 — 707,25; Болгария — 705,93; ГДР — 663,52; Чехословакия — 649,54; Польша-2 — 615,87.

● **ПИЛОТАЖНЫЕ МОДЕЛИ** (в зачет — два лучших результата). Габриш (Чехословакия) — 2567, 2904, 2831, 2572. Листопад (СССР) — 2513, 2849, 2694, 2781. Колесников (СССР) — 2364, 2535, 2892, 2902. Еськин (СССР) — 2106, 2748, 2498, 2681. Крыжка (Чехословакия) — 2104, 2508, 2738, 2618. Чех (Чехословакия) — 2156, 2599, 2519, 2570. Всего участников — 25. Командные результаты. СССР — 16853, Чехословакия — 16260, Венгрия — 14155, ГДР — 13891, Польша-1 — 13476, Польша-2 — 12542, Болгария — 11973, Румыния — 3315, Монголия — 1657.

● **ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ.** Ефремов — Маслов (СССР) — 3'49" 4'11" 4'07" 4'01", финал — 8'14". Балогх—Дорант (Венгрия) — 4'13 4'10" 4'10" 4'01" 8'23". Барков—Сураев (СССР) — 4'15" 3'54" 0 3'58" 0. Шаповалов—Онурфриенко (СССР) — 3'55" 4'01" 4'08" 0. Колев—Петров (Болгария) — 4'08" 4'06" 4'10" 4'04". Гинев — Рашков (Болгария) — 4'21" 4'37" 0 4'27". Всего экипажей — 20. Командные результаты. СССР — 11'38", Венгрия — 12'54", Болгария — 13'00", Польша-1 — 15'05", ГДР — 15'16", Польша-2 — 16'35"

● **МОДЕЛИ-КОПИИ** (в зачет — стеновая оценка + лучший результат из трех). Югов (СССР) — 2853+2643. Подгурски (Польша) — 2474+2886. Райхарт (Чехословакия) — 2192+2763. Гаудинский (Польша-1) — 2074+2524. Файгль (Чехословакия) — 1851+2609. Оченасек (Чехословакия) — 1671+2253. Всего участников — 17. Командные результаты — Чехословакия — 13339, Польша-2 — 10241, Польша-1 — 9950, Болгария — 8123, ГДР — 7980, СССР — 5496 (один участник), Румыния — 0.



● Чехословацкого пилотажа И. Габриша (в центре) и польского скоростника А. Рахвала (справа) заинтересовала скоростная модель победителя турнира В. Масленкина.

битры отметили в 1976 году в Швеции, на чемпионате мира (2-е место), в том же году в Румынии (1-е место), в 1977-м на чемпионате СССР (3-е место), в 1978-м в Польше (первое место) и на чемпионате страны 1978 г. (первое место).

— Достигнутое, конечно, не предел, — говорит Югов. — Впереди новые турниры и к ним упорно, настойчиво надо готовиться.

Среди гонщиков выделялись наши спортсмены, отличающиеся слаженностью действий, наличием добротной техники. Между ними и шла борьба за первенство. Удача же сопутствовала дуэту московских инженеров Маслову—Ефремову, обыгравшим всех соперников. Вот уже пятый год они выступают вместе и не безуспешно — на счету экипажа ряд крупных побед. Здесь, в Ченстохове, порадовали блестящим результатом: в первом туре их модель преодолела десятикилометровую дистанцию за 3 минуты 49 секунд. До сих пор ни один экипаж — ни советский, ни зарубежный — не показывал такого результата.

— В дождь, сильный ветер, когда в течение дня несколько раз меняется температура воздуха, — говорит Маслов, — очень важно так отрегулировать двигатель, чтобы его точно «настроить» на конкретные погодные условия... И москвичам это удалось. Победа в Польше — награда Маслову и Ефремову за их напряженный труд экспериментаторов. Сейчас Маслов работает над новыми схемами модели самолета и силовой установкой.

— Наши соперники — болгарские и венгерские гонщики, — говорит Маслов, — уже эксплуатируют новый микродвигатель, отличающийся высокими техническими характеристиками. И нам нужны более совершенные двигатели для гоночных моделей.

И, наконец, о пилотажных моделях. В этом, единственном классе мы уступили первенство только в личном зачете (команда же — впереди). Здесь победил Иозеф Габриш — опытный чехословацкий пилотажник. Неоднократный чемпион мира, участник ряда турниров, проводившихся в нашей стране, он еще и еще раз доказал, что находится в хорошей спортивной форме. Сейчас Габриш возглавляет авиамоделный отдел Свазарм Словакии. «Хозяинство» у него солидное: более двухсот авиамоделных клубов. И несмотря на большую занятость организаторской работой, он находит время и для спортивных тренировок, продолжая успешно выступать за сборную Чехословакии.

☆☆☆

Федерация авиамоделного спорта СССР обсудила итоги выступления советской сборной в Польше. Отмечен ее успех, анализировались также недостатки, допущенные в ходе состязаний. Федерация определила пути дальнейшего совершенствования мастерства главной спортивной команды страны.

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

Ченстохов (Польша) — Москва



## Имени Ленинского КОМСОМОЛА

# ДОСТОЙНАЯ СМЕНА

...УЖЕ ТРИ ЭКИПАЖА не возвратились с задания. В районе Алакурти (Карельский фронт) предстояло сфотографировать один из крупнейших вражеских аэродромов. Всего же на небольшом расстоянии друг от друга их было три. «Треугольником смерти» называли между собой это место летчики. Сотни зенитных орудий и пулеметов защищали его от наших воздушных разведчиков.

Теперь боевой приказ получил экипаж, в состав которого входил штурман Дмитрий Ухловский. Ожидая вылета, он еще и еще раз продумал маршрут. Надо так подойти к аэродрому, чтобы в момент наиболее сильного огня пронестись над ним с максимальной скоростью, успев в эти короткие мгновения сфотографировать объект.

Все небо покрылось облачками разрывов, когда разведчик подошел к аэродрому. Отошли. В считанные секунды развернулись и на максимальной мощности двигателей молнией мелькнули над аэродромом. Расчет оказался точным. Задание успешно выполнено.

Снимки расшифрованы. И вот уже три полка направились на бомбежку. Аэродром врага перестал существовать. Об этом свидетельствовали, в частности, фотографии, снятые Ухловским вскоре после бомбежки.

За мужество и смелость грудь отважного штурмана украсил орден Отечественной войны второй степени.

Снимок, сделанный в тот памятный день, как фронтовая реликвия, хранится теперь в Свири в местном музее.

После Свири — Ладога, Видлица, Петрозаводск, Мурманск, Дальний Восток. Ранение. Три месяца в госпитале. И снова возвращение в родной полк.

...О своем боевом пути, о друзьях-товарищах, не жалевших своей жизни в борьбе за счастье, за честь и достоинство социалистической Отчизны, обо всем этом рассказывает молодежи ветеран автомобильного завода имени Ленинского комсомола электрик центральной лаборатории Дмитрий Иванович Ухловский. Он, как и другие участники Великой Отечественной войны, ведет большую работу в оборонном Обществе, членом за-

водского комитета которого является.

Славное имя Ленинского комсомола ко многому обязывает коллектив объединения (сюда входят предприятия, расположенные в Кинешме и Лихославле), награжденного за трудовые подвиги орденами Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени. История завода — история становления нашей советской индустрии, развития советского легкового автомобилестроения. Большой вклад в строительство завода, в создание своих легковых машин, начиная с «КИМ» и кончая «Москвичами», сделала молодежь и ее авангард — комсомол.

На завод, получивший имя КИМ (Коммунистический интернационал молодежи) и еще находившийся в калыхах и чертежах, пришли юноши и девушки из подмосковных деревень, представители предприятий столицы. Его строительство было объявлено московской комсомольской стройкой третьей пятилетки.

Как гордились молодые производственники, когда впереди колонны завода на Красной площади в день 1 Мая 1940 года прошли первые три автомобиля «КИМ-10». О том, какое это имело значение, можно судить по пожелтевшим теперь страницам газет.

«Правда» в те дни писала: «Во главе колонны Таганского района шел коллектив завода «КИМ». Да, кимовцы имели право возглавлять праздничное шествие, да, им есть чем гордиться! Рабочие и инженерно-технические работники молодого завода выпустили к Первомайскому празднику три первых советских малолитражных автомобиля. Они — эти маленькие, но быстрые автомобили — и открыли московскую демонстрацию в нынешнем году».

Война. Молодежь, комсомольцы заполнили призывные пункты. В истребительных батальонах, действующих частях отважно сражались посланцы завода.

Эвакуация. Кимовцы строят танки на далеком Урале, помогая ковать победу над фашистскими ордами, посягнувшими на нашу любимую Родину. Возвращение в столицу. В декабре 1946 года

# Имени Ленинского комсомола

начинается выпуск «Москвичей», получивших признание не только в Советском Союзе, но и за его пределами. В майские дни 1967 года с конвейера завода сошел миллионный «Москвич».

Двухмиллионный «Москвич-412» завод выпустил через семь лет после первого миллиона. Теперь с его конвейера сходит ежедневно 600—620 машин. Выпускается и много товаров народного потребления.

На дорогах планеты, в семидесяти странах мира, трудятся малолитражки «Москвич».

Десять лет назад, когда страна готовилась отметить полувековой юбилей комсомола, молодежь пресово-кузнечного корпуса выдвинула предложение о присвоении заводу имени Ленинского комсомола. Это предложение горячо поддержал весь коллектив. Вскоре почетное и высокое звание присвоили заводу, где почти каждый второй рабочий — комсомольского возраста.

Завод занимает одно из ведущих мест в автомобильной промышленности, его коллектив среди передовиков пятилетки. За высокие производственные успехи большую группу рабочих и мастеров Правительство наградило орденом Трудовой Славы III степени и медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

Решающая сила любого коллектива — люди. Герои Социалистического Труда ветераны коммунисты Н. Г. Усачев и В. П. Карпов служат примером для комсомольцев, являются их наставниками. Большинство наставников — участники Великой Отечественной войны, коммунисты, активисты оборонного Общества, постоянно ведущие военно-патриотическую работу среди молодежи.

— Нашу смену нам и воспитывать, — справедливо считают они.

Павел Аркадьевич Логотов — начальник бюро технического контроля цеха технического обслуживания и ремонта автомобилей. Он — активный участник Курской битвы, прошел путь от Москвы до Берлина, кавалер орденов Красного Знамени, Красной Звезды, ордена Славы III степени. Хромировщик управления инструментальных штампов и приспособлений Владимир Федорович Федосеев имеет три боевых ордена. После войны пришел на завод и вот уже 32 года честно на нем трудится. За отвагу и мужество Ольга Васильевна Рощина награждена орденами Красной Звезды и Славы III степени. Работает в отделе технического контроля кузнечного цеха. Кавалер многих орденов старший мастер цеха технического обслуживания и ремонта автомобилей Сергей Ефимович Бутусов заслуживает особо теплых слов. В боях за советскую Родину он потерял обе руки. Но и сейчас на трудовом посту. Передовой производственник С. Е. Бутусов награжден орденом Октябрьской Революции. Часто встречается с молодежью, рассказывает ей о фронтовых делах.

Среди лучших воспитателей Василий Иванович Андронов, ветеран войны и труда, начавший работать еще на заво-

де «КИМ» до Великой Отечественной войны. Охотно выступает перед комсомольцами Герой Советского Союза Николай Петрович Осиев — начальник военизированной охраны.

Молодежь завода, носящего имя Ленинского комсомола, стремится быть достойной своих наставников, старших товарищей.

Со временем сверяя свой шаг, комсомольская организация в рапорте на имя XVIII съезда ВЛКСМ приняла конкретные обязательства, направленные на успешное выполнение заданий десятой пятилетки. Слова подкреплены делами. К открытию съезда комсомольско-молодежная бригада Олега Рощина из заготовительного цеха инструментально-штампового производства выполнила половину плана пятилетки. Бригада Евгения Лынова выступила с инициативой развернуть среди молодежи движение под девизом «Сверхплановую продук-

циативно, с выдумкой, создавая микроклимат дружбы, взаимной помощи.

Дружеская атмосфера царит и в бригаде Ядвиги Поплавской. Ловкие руки обойщиков — девчат и ребят — от операции к операции превращают салоны автомашин в яркие, нарядные. Здесь развито чувство бережливости и ответственности за порученное дело. Непроизводительный расход материалов и комплектующих изделий доведен до минимума. Участок коммунистического труда второго обойного отделения — первый, которому в цехе сборки № 1 присвоено почетное звание «Коллектив высокой культуры труда».

Особым вниманием окружены подростки. Уже десять лет действует молодежная комиссия, которую возглавляет заместитель директора по кадрам В. В. Барановский. К каждому подростку прикреплен наставник из числа лучших рабочих. Тесная связь поддерживается



● В учебном пункте. Занятия ведет М. Федоров.

цию — на сэкономленных энергоресурсах!». Бригада сумела сберечь столько электроэнергии, что ее достаточно для выпуска 1250 автомобилей.

Достоинно встречает юбилей Ленинского комсомола бригада Виктора Блохина из цеха шасси № 1. Как правило, она лидирует в социалистическом соревновании. Особо стоит отметить работу одной из лучших свердловских, обслуживающей автоматическую линию, Зои Гобеевой. Свое комсомольское поручение — она культуротг — выполняет иници-

и с родителями ребят, что имеет весьма существенное значение для их воспитания. Итоги отрядные: на заводе почти нет юношей, не выполняющих норм выработки, нарушающих дисциплину. Весной устраиваются дни открытых дверей. Завод тогда посещают свыше четырех тысяч ребят. И вот результат: на предприятии и в базовое профессионально-техническое училище ежегодно приходят свыше 800 выпускников школ.

Активно работает комсомольский оперативный отряд дружинников. В нем

# Имени Ленинского комсомола

свыше двухсот молодых рабочих, прошедших специальную подготовку, все они примерные производственники.

Самое серьезное внимание обращается на моральную закалку молодежи. Так, например, коллектив модельного участка заготовительного цеха обсудил и принял нравственные принципы жителя образцового коммунистического города. Это — марксистско-ленинское мировоззрение, преданность делу нашей партии, горячая любовь к Родине, постоянная готовность к защите социалистических завоеваний, образованность, стремление к знаниям, строгое соблюдение норм социалистического общежития.

Непрерывно растет число комсомольцев — ударников коммунистического труда. Их теперь на заводе около трех с половиной тысяч. За большие производственные успехи 394 комсомольца награждены ЦК ВЛКСМ значком «Мастер-умелец». Рапорт Ленинского комсомола ЦК КПСС в честь 60-летия Октября удостоились подписать 456 комсомольцев, пятерым из них предоставлено почетное право быть сфотографированными на крейсере «Аврора». Это — Люба Бирюкова из цеха моторов, Николай Судариков — депутат Верховного Совета РСФСР, делегат XVIII съезда ВЛКСМ — из цеха штампов, Николай Мочалов из цеха шасси № 2, Николай Махонин из инструментального цеха и Василий Самойло из литейного.

Исключительные условия созданы для отдыха рабочих, в частности, для молодежи. Имеется великолепный новый Дворец культуры, Дворец спорта, Ледовый дворец, бассейн, легкоатлетический манеж, четыре футбольных поля, теннисные корты. В секциях спортивного клуба «Москвич» занимаются тысячи человек. На счету автозаводцев много спортивных побед.

На заводе гордятся заслуженным мастером спорта В. Бубновым, семикратным чемпионом по автоспорту, участником ралли Лондон — Сидней. Член ко-

митета ДОСААФ, он успешно готовит к соревнованиям молодежь, занимающуюся в спортивно-техническом клубе оборонного Общества. Большую победу одержали автозаводцы в авторалли «Кремлевские звезды — 78». Первое место заняла команда в составе водителей-испытателей В. Агашина, В. Филимонова, водителя В. Бабурова, инженера В. Рейна, мастера А. Нижегородцева и водителя Г. Козлова.

Высокие результаты достигнуты в соревнованиях по мотокроссу, которые входят в зачет VII Спартакиады Москвы по военно-техническим видам спорта. Выступавшие в классе 250 куб. см. В. Горянов, М. Кошурников и Ю. Миллер отлично прошли сложную трассу и стали первыми. На автосоревнованиях формулы «карт» на приз газеты «Пионерская правда» победу одержала команда молодых спортсменов: Г. Ромашкин, И. Мартынов и Н. Максимкин.

На первенстве страны по картингу в Ленинграде победителем вышел комсомолец Аркадий Кузнецов. Ныне он служит в армии.

Автоспорт на автозаводе — явление закономерное. Но автозаводцам не чужды и авиационные виды спорта. Есть среди них — парашютисты, работает кружок ракетного моделизма при детской технической станции. Заводскому комитету ДОСААФ следует активнее взяться за пропаганду авиационных знаний, за привлечение молодежи к авиационному спорту. А желающим найдется более чем достаточно.

Недавно на заводе проходил Пленум Московского городского комитета ДОСААФ, обсуждавший вопрос об опыте работы автозаводцев по военно-патриотическому воспитанию. Здесь же побывала большая группа руководителей областных, краевых и республиканских комитетов ДОСААФ. Заместитель председателя комитета Б. Трофимов подробно доложил о делах первичной организации. Гости показали цветной фильм,

посвященный работе заводского оборонного коллектива.

Много хороших, полезных дел на его счету. Это — торжественные проводы молодежи, призванной в Советскую Армию; экскурсии в воинские части и встречи с отличниками боевой и политической подготовки; походы по местам боевой и трудовой славы.

Исключительно теплой была встреча комсомольцев завода с экипажем атомной подводной лодки «Ленинский комсомол». Задуманный шел разговор в кают-компани о военно-патриотических связях, любви моряков к морю, любви рабочих к своему заводу, их преданности идеалам коммунизма, о делах двух коллективов, носящих одно имя — Ленинского комсомола.

Тесную связь держат цеховые организации оборонного Общества со своими посланцами, ныне советскими воинами. Вот письмо от Саши Орлова. Он пишет: «Служба началась хорошо. Часть наша с богатыми традициями, и я надеюсь здесь, в армии, не уронить честь Московского автомобильного завода имени Ленинского комсомола». Отлично несет службу Иван Марков. Он комсорг, член комсомольского бюро подразделения.

Популярны на заводе вечера «Служу Советскому Союзу». На одном из них своими воспоминаниями поделился дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации А. В. Ворожейкин. На боевом счету отважного летчика — 52 сбитых самолета противника.

Встречи с героями-фронтовиками оставляют след в памяти молодежи.

Высокое звание Ленинского комсомола носит славный коллектив столичных автозаводцев. Он его оправдывает с честью.

**И. ЖАРКОВСКИЙ**

Москва

## ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ...

Этот истребительный авиационный полк был сформирован, когда Ленинскому комсомолу пошел двадцать первый год. С тех пор, несмотря на «разницу» в возрасте, они идут плечом к плечу в едином строю создателей и защитников первого в мире социалистического государства.

Младший «брат» шефа Военно-Воздушных Сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии оказался достойным сыном матери-Родины. Подобно сказочному Мальчишу-Кибальчишу, он с первого и до последнего дня Великой Отечественной войны бился с врагами мужественно, умело, стойко.

В его послужном списке тысячи боевых вылетов, сотни воздушных боев, 454

победы. Многие славные соколы удостоены высокого звания Героя Советского Союза, а воспитанник Шосткинского аэроклуба, боевой летчик этого полка, ныне генерал-полковник авиации Иван Никитович Кожедуб стал кавалером трех медалей «Золотая Звезда».

Приведу только один эпизод из боевой биографии трижды Героя Советского Союза. Он произошел над Берлином, когда наши наземные войска уже штурмовали окраины столицы третьего рейха.

Вместе с Дмитрием Титаренко Кожедуб вылетел на свободную охоту. Подошли к северной части города. Прямо по курсу на высоте 3500 метров показалось около сорока «Фокке-вульф-190» с бомбами на внешней подвеске. Фаши-

сты тоже заметили советских летчиков и открыли огонь с дальней дистанции. Пара Кожедуба отвернула в сторону. Что делать? Соотношение сил: один против двадцати! Но раздумывать некогда.

— Приготовиться к бою! — скомандовал Кожедуб.

— Понял! — ответил Титаренко. Кожедуб стремительно атаковал замыкающий «фоккер» и тут же сбил его. Снова молниеносная атака. Часть фашистов шаркнулась в сторону. Пара Кожедуба ушла вверх. Однако основная группа врага продолжала полет с прежним курсом. Как ей помешать, не дать отбомбиться прицельно? Решение приходит мгновенно — вклиниться в боевой порядок врага.

# Имени Ленинского комсомола

— Держись, Дима! — услышал Титаренко голос друга. — Сейчас мы им покажем.

На огромной скорости советские асы пронеслись между вражескими самолетами. Внезапные атаки следовали одна за другой. Поначалу впечатление было такое, будто красноезвездных не пара, а целая группа. Гитлеровцы заматывались. Но замешательство их длилось недолго. Разобравшись в обстановке, начали атаковать сами. Поздно! К месту боя спешили высланные на помощь охотникам советские истребители. Они и завершили дело.

Мужественно и мастерски били врага и другие летчики полка. К Дню Победы он стал именоваться «гвардейский истребительный авиационный Проскуровский полк». На его Боевом знамени сияли три ордена — Красного Знамени, Кутузова и Александра Невского. Летчикам гвардейцам выпала честь участвовать в небе Москвы, в первом послевоенном воздушном параде.

Кончилась война, но проскуровцы остались на переднем крае. Начинался штурм невиданных скоростей, высот и дальностей полета. Авиация переходила на реактивную тягу. Гвардейцы в числе первых в Военно-Воздушных Силах осваивали новые самолеты и демонстрировали их москвичам на всех воздушных парадах вплоть до юбилейного в 1967 году, который состоялся над аэропортом Домодедово.

Сколько замечательных пилотажников-виртуозов выросло в полку за послевоенное время! Ф. Оноприенко, В. Медведев, Г. Басистов стали заслуженными военными летчиками СССР. А кто не знает в военной авиации летчика-истребителя Александра Бабаева?! Фронтовик, безупречно освоивший реактивную технику, творил в небе Тушина чудеса. Генерал Бабаев и ныне продолжает военную службу. Он возглавляет авиацию Группы советских войск в Германии.

За личное мужество и отвагу, прозвоненные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, высокие результаты в боевой подготовке, освоение сложной боевой техники и в связи с 60-летием Советской Армии и Военно-Морского Флота генерал-полковнику авиации Бабаеву Александру Ивановичу 21 февраля 1978 года присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Есть летчики гвардейского полка и среди советских космонавтов. При подготовке к одному из воздушных парадов в звено капитана Виктора Швецова получил назначение воспитанник Магнитогорского аэроклуба старший лейтенант Павел Попович. Он быстро освоил новый для себя истребитель МиГ-19, побывал на нем за звуковым барьером. Однако участвовать в параде Павлу Романовичу не пришлось. Его ждали иные высоты. 12 августа 1962 года после усиленных тренировок он стартовал на космическом корабле-спутнике «Восток-4», чтобы вместе со своим небесным братом Андрияном Николаевым совершить первый в истории групповой многодневный

полет в космическом пространстве. За этот подвиг Андриян Николаев и Павел Попович были удостоены высоких званий Героя Советского Союза и летчика-космонавта СССР.

Через двенадцать лет в соответствии с программой исследований в околоземном космическом пространстве 3 июля 1974 года полковник Павел Попович стартовал на космическом корабле «Союз-14» вместе с бортинженером подполковником-инженером Юрием Артюхиным. Пятнадцать суток работали космонавты на борту орбитальной научной станции «Салют-3». Был сделан еще один важный шаг в освоении звездных трасс.

За успешное осуществление полета на орбитальной научной станции «Салют-3» и транспортном корабле «Союз-14» и проявленные при этом мужество и героизм Президиум Верховного Совета СССР наградил Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР тов. Поповича Павла Романовича орденом Ленина и второй медалью «Золотая Звезда».

Ныне дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации Павел Романович Попович продолжает работать в Центре подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина, передает свой богатый опыт новому поколению командиров космических кораблей.

Однако вернемся к истории полка имени Ленинского комсомола.

Шли годы, менялась техника, менялись и люди. Неизменным оставалось одно — беспредельная любовь летчиков к Родине, их беззаветная преданность делу партии, высокие морально-боевые и психологические качества, виртуозное профессиональное мастерство. И еще — верность боевым традициям ветеранов.

На воздушном параде в небе аэропорта Домодедово пилотажный «ромб» сверхзвуковых истребителей вел гвардии майор Роберт Восканян.

— Нашему поколению, — говорил он после посадки, — повезло. И Юрий Беркуль, и Евгений Аведиков, и Юрий Галкин, не говоря уже о летчиках-инженерах, пришли в авиацию, когда она стала реактивной. На наших глазах был взят звуковой барьер, начался штурм невиданных высот, освоение ракетного вооружения. Мы шли по стопам фронтовиков, старшего поколения гвардейцев. И примечательно, что они передали нам эстафету из рук в руки.

Служит в нашем полку гвардии капитан Герман Ткаченко, — продолжал Восканян. — На параде он входил в пилотажную девятку. Его отец водил своих питомцев в бой с фашистами на Ла-5. Потом летал на Ла-9. Когда ветерану пришлось время прощаться с небом, его сын начал осваивать МиГ-15. Сын пошел дальше отца.

— А как стали летчиком вы? — спросил я Восканяна.

— Мой отец ушел в запас по болезни, когда мне исполнилось четырнадцать, и я только что вступил в комсомол. Его эстафета перешла ко мне через руки друзей. На всю жизнь благодарен ветеранам за науку. Разве забыть строгую заботливую помощь Мантурова, Гаврилова, Фокина и Уницкого! Не будь их по-

мощи, вряд ли многие из нас получили бы право участвовать в этом вот воздушном параде. Ведь за редким исключением все мы пришли в гвардейский полк прямо из училищ, можно сказать со школьной скамьи...

Разговор такой состоялся более десяти лет назад.

Много воды утекло с той поры. Участников юбилейного парада, которые еще остались в гарнизоне, можно сосчитать по пальцам. Переменчива военная служба. Иные вышли в генералы, командуют соединениями, другие ушли на заслуженный отдых. Но жизнь в полку продолжается с прежним накалом. Эстафету принимает молодежь. Так было, так есть и так будет.

Полк носит имя Ленинского комсомола.

— У нас сильная и боевая комсомольская организация, — говорит политработник гвардии майор Борис Плотников, — состоит она в основном из специалистов, которые готовят самолеты к полетам. Что касается летчиков, то большинство их из училища приходят уже коммунистами. В прошлом году прибыли лейтенанты Виктор Бычков и Владимир Полторанов. Оба — члены КПСС. У Владимира отец летчик. Александр Владимирович Полторанов длительное время испытывал самолеты, ныне продолжает работу в гражданской авиации.

— Есть ли в полку еще летчики сыновья летчиков? — спрашиваю Плотникова?

— Конечно! — отвечает политработник. — Один из лучших пилотажников полка гвардии капитан Кудрявцев. Он у нас еще и душа художественной самодеятельности. Поет прекрасно...

В тот день, когда состоялась наша беседа с политработником, к гвардейцам приезжала группа писателей во главе с Сергеем Баруздиным. Гости побывали на полетах, восхищались мастерством пилотирования ракетноосцев. Особенный восторг писателей вызвал пилотаж Владимира Петрова.

Взлет на форсаже. Вслед за уборкой шасси — бочка. Бочку сменил боевой разворот. Потом пикирование, полет на малой высоте в перевернутом положении...

Вот на взлетную полосу вырулила пятетка истребителей с изменяемой геометрией крыла. Ее вел гвардии подполковник Е. Беляков. Услышав эту фамилию, писатели оживились. Дело в том, что они смотрели документальный фильм, в котором Беляков был снят еще капитаном.

— Так растут люди в этом полку, — не без гордости сказал писателям гвардии подполковник Геннадий Бенов.

А потом был товарищеский ужин. Первый тост летчики и писатели подняли за мирное небо, которое есть кому и есть чем защищать.

А. МИХАЙЛОВ

Н-ский авиагарнизон

☆☆☆



# ПО ГАГАРИН- СКОЙ ДОРОГЕ

● Курсант авиационного училища летчиков Владимир Джанибеков готовит очередной номер газеты «Сокол». (Снимок 1961 года).

**В** жизни каждого человека есть события, которые навсегда остаются в памяти и, словно вехи, делят прожитые годы на этапы. И как бы события ни возникали — случайно или планомерно, — они изменяют, казалось, окончательно выбранный путь и ритм повседневного труда.

...Суворовское училище Володя Джанибеков закончил с золотой медалью. Осталось позади детство в маленькой шинели. Наступила пора из множества предоставленных страной трудовых и творческих дорог выбрать ту, которая по душе, где можно проявить и развить свои способности. Для Володи выбор был, казалось, прост. За семь лет пребывания в училище полюбил четкость и строгость уставного воинского порядка, привык к ранним подъемам, командиры и преподаватели привили стремление к постоянному пополнению своих знаний, научили многому тому, что требует от человека военная профессия. И естественным было первое решение: стать кадровым военным и всю жизнь посвятить защите Родины.

Начало второй половины XX века, когда юный Джанибеков выбирал свой жизненный путь, было богато сообщениями в печати о достижениях науки в области ядерной физики, физики твердых тел, астрофизики, о множестве интереснейших еще не решенных проблем атомного ядра и его составляющих.

Под влиянием этих сообщений Володя стал думать, что его призвание — физика. Так пришло другое решение: поступить на физический факультет Ленинградского Государственного университета.

Задуманное удалось успешно выполнить. Владимир стал студентом физиче-

ского факультета и курсантом Ленинградского аэроклуба, руководителем парашютной секции университетской организации ДОСААФ. Он не предполагал, что после первых полетов на планере будет все чаще ловить себя на мысли о том, что главное его призвание не физика, не работа в лабораториях, а авиация. Небо звало сильно, властно.

Дружеской была беседа с военкомом. Полковник понял и поддержал стремление бывшего воспитанника Суворовского училища, активиста оборонного Общества стать военным летчиком.



В 1961 году бывший аэроклубовец Владимир Джанибеков стал курсантом Ейского высшего военного авиационного ордена Ленина училища летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова, легко вошел он в еще памятный строгий военный распорядок, в напряженный ритм теоретических и практических занятий, в комсомольскую жизнь своего подразделения. Сутки были заполнены до предела. Ведь летчик должен многое знать: устройство самолета и двигателя, аэродинамику и математику, тактику, метеорологию и многое, многое другое. А помимо этого, грамотному, хорошо рисуемому комсомольцу поручили редактировать стенгазету.

В напряженном ритме шли месяцы, годы учебы, и наступил день первого самостоятельного вылета — самый, пожалуй, волнующий в жизни каждого курсанта — будущего летчика, за ним все более сложные полеты, требовавшие умения практически использовать в небе знания и навыки, полученные в классах и во время занятий на тренажерах.

Инструкторы и преподаватели единодушно отмечали, что комсомолец, активист военно-научного общества училища Владимир Джанибеков учится усердно, усваивает знания, предусмотренные программой, прочно и глубоко. За 4 года курсант Джанибеков сдал 52 экзамена: сорок четыре раза ему ставили оценку «отлично», восемь раз — «хорошо». Он освоил пилотирование всех типов самолетов, обучение на которых предусмотрено программой. Высокие оценки по всем предметам, хорошие командирские навыки и проявившиеся в процессе командования классным отделением педагогические качества предопределили судьбу летчика-инженера. Пришел приказ: «лейтенанта Джанибекова Владимира Алексеевича оставить в училище инструктором-летчиком».

Пять лет Владимир Джанибеков щедро делился с курсантами знаниями и навыками, радовался их успехам, переживал за тех, кто не сразу осваивал технику пилотирования, помогал им преодолеть трудности. Обучая подчиненных, Джанибеков постоянно учился сам: у опытных инструкторов наиболее эффективными методами подготовки летчиков, исподволь самостоятельно готовился к работе летчиком-испытателем, о чем начал всерьез думать, когда пришел к выводу, что приобрел определенный объем знаний и навыков, необходимых для этой трудной профессии. Как и прежде, активно участвовал в общественной жизни училища, охотно, с душой выполнял обязанности комсомольского вожака эскадрильи. В эти же годы сложилась семья...

В училище приехал летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза Герман Степанович Титов. Космонавт-2 рассказывал о своем полете, о новых программах

в исследовании космического пространства, о том, как сложна и интересна профессия космонавта.

Несколько дней Владимир ходил, что называется, сам не свой. Перспектива освоить космическую технику, выполнять полеты со скоростью в десятки раз быстрее сверхзвуковой, на огромнейших высотах захватило все его существо. Но переход на новую дорогу означал ломку устоявшегося ритма жизни, расставание со ставшим родным коллективом училища, с привычной работой учителя будущих летчиков. Но больше всего пугала предстоящая медкомиссия — вдруг найдет какой-либо изъян в организме... И все же он решил испытать судьбу.



В Звездном городке небольшую группу молодых офицеров, зачисленных в отряд, встречал летчик-космонавт СССР Борис Волюнов. Первое знакомство с Центром подготовки космонавтов произвело на Джанибекова огромное впечатление, вызвало настоящую гордость за невиданные свершения советского народа и советской науки в освоении космического пространства. Здесь, в Звездном, уже в 1970 году было как бы сжато в один день почти десятилетие, в течение которого космонавтика прошла путь от полтора часового полета в космос Юрия Гагарина до восемнадцатисуточного полета Андрияна Николаева и Виталия Севастьянова. Здесь жили и работали люди, которые завершали труд большого коллектива ученых, инженеров, техников и рабочих, люди, на которых лежала ответственность перед народом за выполнение программы конкретного полета.

Общительный по характеру, любознательный, трудолюбивый новичок быстро привык к обстановке в отряде, втянулся в напряженный ритм жизни. Своим отношением к делу, к общественным поручениям Джанибеков быстро завоевал уважение товарищей, коммунистов. Они без колебаний приняли его в свои ряды. Молодой коммунист не жалел сил, чтобы оправдать доверие товарищей. Он стремился как можно быстрее и лучше изучить космическую технику, овладеть новой специальностью.

Физическая подготовка, лекции и изучение космического корабля в Центре, поездки на завод, работа в тренажере, медицинские тренировки, учебные полеты... Недели мелькали одна за другой. Коротки они в Звездном для начинающего свой путь в космос. А знать и уметь будущий командир космического корабля должен очень много, даже больше чем летчик. Значит, сделал вывод Владимир, нужно работать еще и вечерами, и в субботу — полный день, и в воскресенье — до обеда.

Обстановка напряженной работы, творчества, дружеской взаимопомощи и высокой требовательности, сложившаяся в отряде космонавтов вообще и в группе подготовки к полету по программе «Союз—Аполлон» в частности, была по душе Джанибекову. Он вошел в нее всем существом и счел большой удачей, что довелось готовиться совместно с опытными космонавтами Алексеем Леоновым и Валерием Кубасовым, Анатолием Филиппенко и Николаем Рукавишниковым; такими же, как он, новичками Юрием Романенко и Александром Иванченковым.

Все между ними было просто и откровенно: «старик» помогал «молодым» изучить космический корабль, а «молодые» учили «стариков» произносить слова по-английски. Они были вместе на занятиях и на отдыхе, в поездке в США, в Хьюстон и при встрече астронавтов в нашей стране. Вместе переживали за Филиппенко и Рукавишникова, когда те на корабле «Союз» ушли в космос для испытаний новых систем корабля, дежурили в Центре управления полетом. Владимира Джанибекова как отлично подготовленного командира корабля, дублера, способного оказать товарищам помощь, включили и в оперативную группу управления «Союзом-19», который с А. Леоновым и В. Кубасовым на борту ушел в знаменательный полет для стыковки с американским космическим кораблем «Аполлон».

Еще продолжался полет комплекса «Союз—Аполлон», еще работали на орбитальной станции «Салют-4» П. Климух и В. Севастьянов, а на заводе уже начали монтаж новой станции «Салют» с двумя причальными узлами. Для будущих экипажей этой станции и экипажей кораблей, которым планировалось посещение «Салюта-6» на орбите, разрабатывались и уточнялись программы работы. И снова Владимир Джанибеков и Юрий Романенко вместе работали и готовились к полетам. Молодые командиры кораблей напряженно изучали усовершенствованные системы, проходили очередную серию тренировок на различных тренажерах, готовились к выполнению новых научных, технических и медико-биологических исследований и экспериментов. Пришлось учиться и, казалось, совсем далекому для профессии летчиков искусству ведения телерепортажей.

На все это были отведены считанные месяцы. Уложиться в сжатые сроки помогли трудоспособность и опыт подготовки к полету по программе ЭПАС, накопленные знания устройства корабля «Союз» и общий широкий кругозор, рациональное использование рабочего времени.

За годы пребывания в Звездном Джа-

нибеков приобрел обширные знания космической техники. Верный традициям отряда, он теперь сам помогал товарищам, в том числе и более опытным, но по каким-то причинам не сумевшим освоить то, что необходимо для успешного выполнения определенных задач в ближайшем полете.

В декабре 1977 года Владимир проводил в самый длительный полет своих друзей Ю. Романенко и Г. Гречко — основной экипаж будущего комплекса «Салют-6» — «Союз». Самому Джанибекову с бортинженером Олегом Макаровым предстояло лететь к ним через месяц. Задание было весьма сложным: провести испытания второго стыковочного узла «Салюта-6», выполнить на борту ряд исследований и экспериментов и через неделю, оставив для Романенко и Гречко свой корабль, вернуться на Землю на их корабле. Иными словами, требовалось «проложить трассу» для следующего корабля «Союз» с первым в мире интернациональным экипажем.

Мужество, глубокие знания, высокое чувство ответственности перед Родиной позволили Владимиру Джанибекову и Олегу Макарову успешно выполнить все задачи, предусмотренные программой полета. Первый полет в космос стал для Владимира естественным продолжением пути в небо, избранного на Ленинградском аэроклубовском аэродроме, продолжением на новом, самом высшем техническом уровне того пути, который проложил такой же, как он, питомец комсомола Юрий Гагарин.

Закономерно, что Джанибеков и его товарищ по отряду и полету Юрий Романенко стали делегатами XVIII съезда ВЛКСМ. И выступавший по поручению космонавтов на одном из заседаний съезда Ю. Романенко очень точно передал участникам всесоюзного форума авангарда советской молодежи мысли и чувства всех космонавтов — воспитанников Ленинского комсомола.

«Советские космонавты, — говорил Романенко, — гордятся своей принадлежностью к Коммунистическому Союзу Молодежи. Мы счастливы, что в рядах Ленинского комсомола прошли замечательную школу готовности к подвигу, школу гражданской зрелости и коммунистической убежденности...»

В такой школе вместе с товарищами учился жить, мужал, закалялся летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза Владимир Александрович Джанибеков.

М. ГОРЯЧЕВ





## Я ИДУ НЕ ОДИН

Передо мной выцветшие от времени листки фронтовой газеты. На одной из ее страниц снимок летчика. Он сидит, слегка приподнявшись, в кабине истребителя. Грудь перетянута парашютными лямками. Под снимком слова: «Младший лейтенант Сергей Рубцов, сбивший в воздушных боях десять вражеских самолетов».

Это о тебе, командир.

Скуп военный язык. Посторонний скользнет взглядом и перевернет страницу. Но я не в силах этого сделать. Все пережитое оживает в памяти. Давно минувшее становится реальным, осязаемым, будто произошло это не тридцать семь лет назад, а совсем недавно. Будто вчера...

Авиационное училище. Вспоминаю о нем, а думаю о тебе. Весельчак и остролов, ты всегда был с нами, молодыми курсантами, всегда что-то рассказывал, бурно жестикулировал и заразительно смеялся. И оттуда, где находился ты, всегда слышались взрывы смеха.

Но однажды, уже не в серой, а в темно-синей шинели, с квадратиком младшего лейтенанта на голубых петлицах, важно вошел в наш «кубрик». Постоял. Покосив глазами, нашел меня и шагнул навстречу. Я встал и поприветствовал тебя. Старшего друга и командира. Ты принял это как должное, даже не улыбнулся. Затем, полубиняв, взял меня за ремень и отвел к окну. Негромко и просто сказал, что едешь служить на Украину и пришел попрощаться.

Говорили недолго — ты торопился. Уходя, окинул взглядом «кубрик», и глаза подернулись грустью: «Два с половиной года...» Потом, чуть насмешли-

● Сергей РУБЦОВ. (Год 1942-й.)

Фото В. ФЕДОСОВА

во, но дружески улыбаясь, не приминув сделать мне небольшое нравоучение. Как говорят, в назидание на будущее. Командир ведь! Тут же отступил на два шага, остановился, мол погляди, каков? Прочитав в моих глазах восторг, засмеялся, подмигнул залихватски. Повернулся кругом и ушел.

А потом началась война. Она застала нас в Подмоскowie. Мы охраняли подступы к столице, и на наш аэродром часто в одиночку садились летчики. Некоторые из них оставались служить в нашем полку, другие, разыскав свои части, улетали. Помнится, я стоял у крыла своего МиГ-3 и еще издали увидел человека. Он шагал по самолетной стоянке. Рослый, хорошо сложенный, несмотря на тяжелую летную одежду, шел быстро, прыгая через осенние лужи. Что-то знакомое показалось в его походке. Но он прервал мои размышления, крикнул:

— Слушай, летчик! Где тут у вас штаб?

Это был ты, дружище! И мы крепко обнялись. Тут же выяснилось, что прилетел не случайно, пригнал в ремонт свой самолет. Пока его чинили, ты летал с нами на боевые задания на одном из наших МиГ-3, великодушно врученном тебе нашим комэском, оказавшимся твоим земляком (тогда это было просто — война!), а потом получил свой самолет и поставил его на левом фланге нашей стоянки. Ты не знал тогда, куда пойдет твой полк, убывший на переформирование: на фронт или в тыл. Здесь же был фронт, и ты остался с нами. Новичок в боевых делах, ты как-то сразу выделился среди нас, уже обстрелянных, имеющих боевой опыт летчиков. И с первых же дней тебе стали поручать трудные задания.

Однажды перед штурмовкой вражеского аэродрома потребовалось выявить расположение зенитной артиллерии. На истребителе МиГ-3 не было специальной фотоаппаратуры. Поэтому способ разведки был единственный — боем. Принять огонь на себя. Что может быть сложнее и опаснее такого задания!

Над аэродромом клубились облака. Видимость была такой, о которой летчики говорят немногословно: «мура». И на разведку ты вылетел без напарника. Тебя не было долго. Мы ждали, с тревогой поглядывали на часы, теряя надежду. Знали: противник хорошо защищал свои аэродромы. Наконец, кто-то тихо сказал:

— Все... Горючее кончилось...

Но вот послышался надтреснутый, захлебывающийся звук мотора. Вдали показался МиГ-3 и, покачиваясь, теряя скорость, тяжело перевалил через верхушки деревьев и сел с ходу, не считаясь с правилами старта.

Ты не доругил до стоянки (охлаждающая жидкость и масло вытекли из разбитых систем, двигатель, раскалившись, заглох), но вышел из кабины и спокойно, будто ничего не случилось, доложил командиру о выполнении задания, затем взял лист бумаги, разложил на плоскости и быстро, на память, начертил схему расположения зенитных средств аэродрома противника.

Мы смотрели на твою истерзанную машину и недоумевали: как прилетел на

ней? Да и как вообще вырвался из такого страшного пекла? Ведь даже стекла приборов в кабине были разбиты. Подумав, ты сказал только одно слово: «маневрировал». Однако, судя по вычерченной схеме и остатку боезапаса на твоём самолете, ты не просто метался из стороны в сторону, чтобы уйти от огня. Ты видел и запомнил, откуда он появляется, этот огонь, успевал посылать ответную очередь из своего оружия.

Придя в летную комнату, мы долго сидели молча. Думали: как ты остался жив и что ты за человек? А ты, будто угадывая наши мысли, спокойно, даже чуть деловито, снял поочередно один за другим унты, вытряхнул на подставленную газету осколки стекла, застрявшие в длинном меху, надел снова и... улынулся:

— Ну и огонь был, братцы! Ну и струхнул я! Вспомнить стыдно. — Помолчал, глядя куда-то вниз, подумал, затем, вдруг встрепенувшись, поднялся и продолжил: — Первое, что мы сделаем, когда пойдем на штурмовку, уничтожим огневые точки, потом, как на полигоне, без помехи.

Вскоре твоя слава, слава лучшего разведчика перемаяла пределы нашей части, а затем и соединения. О тебе знал фронт. Дерзкий, отчаянный, ты прорывался в тыл врага и под ураганным огнем добывал сведения о его передвижении, о силах и средствах. Тебе не раз приходилось отбиваться от «мессеров», увозить израненную машину из огня зенитной артиллерии. Но ты всегда доставлял самые точные сведения. А в начале декабря 1941 года был первым очевидцем отхода фашистских колонн на запад от Москвы.

В тот памятный день ты возвратился из разведки, как никогда, радостным и возбужденным — своими глазами увидел панику отступающих фашистов. В великой битве за Москву наступил решающий перелом, а затем дни наступления наших войск. А когда нам вручили Гвардейское Знамя, ассистентом у Знамени стоял ты — лучший летчик части.

Удивительный ты человек, Серега. Рядовой летчик, ты очень скоро, не думая о первенстве, стал особо уважаемым человеком в нашем коллективе. Сыграли роль и мастерские разведки, и смело проведенные схватки с воздушным противником, и случай, который навсегда остался в нашей памяти.

Опыт воздушных боев все более и более убеждал нас, что зveno, состоящее из трех самолетов — очень грозоздкая группа. Втроем маневрировать трудно. При развороте на максимальной скорости всегда отстает внешний ведомый. Потому что радиус его самолета больше, чем радиус самолета ведущего.

При развороте на минимальной скорости трудно держаться внутреннему, ибо скорость его самолета меньше чем минимальная. Самолет может сорваться в штопор.

Мы убедились, что летать лучше не тройкой, а парой. В составе пары маневрировать проще, удобнее, ведомый, чтобы удержаться, может менять место в строю. Однако все привыкли к звену из трех самолетов.

Но жизнь требовала пересмотра тактики. И кому-то надо было ставить этот

вопрос перед командованием. И ставить именно «снизу». Никто не решался. А ты решился. «В доставе пары маневрировать лучше», — сказал ты комэску, капитану Томилину...

— Верно, — согласился Виктор Матвеевич и спросил: — А если нас будет не двое, а четверо?

— Наши силы увеличатся вдвое, — ответил тогда командиру. — А чтобы сохранить высокую маневренность группы, четверку можно разбить на пары. И шестерку можно. И эскадрилью. Суть в том, чтобы было две пары, а не полторы. Чтобы не было третьего «лишнего», который отрывается при первом же резком маневре...

Томилин молчал, ждал, что скажешь дальше. Ты продолжил:

— Вот мы все говорим, что нам, дескать, ни к чему учиться у врага. Фашисты летают парами. Учиться, я так понимаю, это не значит слепо во всем подражать. Учиться — это значит перенимать приемы мастерства, а овладеть каким-то приемом, не смотреть на него как на нечто незыблемое, навсегда узаконенное. Наоборот, развивать этот прием, совершенствовать, применять его в комплексе с другими, думать над новым. Тактика — дело творческое...

В книге «Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» в главе «Авиация в битве под Москвой» отмечено: «Получила некоторое развитие и тактика родов авиации... Авиационные части, вооруженные новыми типами истребителей, стали переходить к выполнению задач в составе пар самолетов».

Когда я читаю эти строки, всегда вспоминаю тебя и тот разговор с нашим комэском.

Вскоре тебя назначили командиром звена, а через некоторое время, после гибели Толи Шевчука — заместителем командира эскадрильи. Никто не удивился этому. Даже бывалый летчик, командир звена лейтенант Бочаров (кандидат на повышение по службе) отметил, что командование не ошиблось, поставив тебя над нами.

Тяжелое то было время. Делали по четыре-шесть вылетов в день. На глазах гибли боевые товарищи. Пройдешь по аэродрому, сколько самолетных стоянок свободных... Войдешь в общежитие, сколько коек не занятых... Не спишь от дум. Всем не спится. И тебе тоже. Утром, идя к полковому автобусу, думаешь: «Не летчик я сегодня — развалина, никуда не годен». Но это только до твоего прихода. Придешь ты, начнешь рассказывать разные истории, наснешь выдуманные, усталость как рукой снимет. Здоровым человеком на аэродром приезжаешь. Вот почему тебя считали душой эскадрильи нашей.

Да не только мы обожали тебя, Серега. Любому человеку, с кем тебе приходилось встретиться в жизни, ты всегда оставлял частицу своего доброго, приветливого сердца. Помню, возвращаясь с боевого задания, ты неожиданно, прямо перед собой, увидел пару «Ме-109». Не раздумывая, бросился в атаку. Надо сказать, что в воздухе ты не медлил, бросался на врага, не теряя времени. И теперь, сходу прошив очередью первого «мессера», сразу же атаковал второго. Но сзади и выше шла еще пара. Ты не видел ее. Ведущий спикировал и дал очередь по твоему само-

лету. Через несколько мгновений ты летел к земле, отсчитывая секунды, — надо затянуть время раскрытия парашюта. Иначе фашисты расстреляют в воздухе. Земля недалеко. Шлыкнется шест разпускающегося шелка, затем резкий рывок. От динамического удара с ноги слетел унт.

Ты приземлился вблизи небольшой деревушки. Древний дед принес тебе старые опорки. Восторгаясь красотой серого меха и добротностью уцелевшего унта, дед искренне сожалел о потерянном. А когда узнал, что унт упал на окраине ближайшей рощицы, немедленно вызвался идти на поиск. Но ты оставил его и тут же вручил ему уцелевший.

Все это мы узнали позже, на следующий день, когда ты, широко улыбаясь, вошел в летную комнату с парашютом на спине и в необычной обуви. Кто-то из нас, шутки ради, предположил, что унты сменены на «горилку». Мы шумно поддерживали товарища, потребовав, чтобы «дыхнул» на каждого из нас. Никогда не забуду, как мы окружили тебя, а ты, рослый, с могучей грудью, стоял посреди комнаты, щедро дышал на каждого и смеялся весело и счастливо. Ты снова был среди друзей.

Через несколько дней полевая почта доставила тебе треугольничек. Дед собрал, что унт найден, благодарил за подарок, передавал низкий поклон всем друзьям-летчикам. В конце писал, что носить обувь не будет, оставит на память. И мы все вместе писали письмо, убеждали деда носить унты и беречь свое здоровье, чтобы дожить до счастливого дня Победы.

Таким ты и запомнился мне, командир, — храбрым, добрым, способным на хорошие слова и поступки, веселым. Но однажды я был свидетелем такого... Впрочем, лучше по порядку.

Фашист вывалился из облачности прямо перед носом твоего самолета. Атака в лоб была безуспешной. Развернувшись, ты ринулся вдогонку. Фашист на полном газу спешил к спасательному облаку, и, чтобы догнать его, надо было включить форсаж, но сектор заело, форсаж не включился. Какие-то секунды были потеряны, и враг ушел безнаказанно.

На аэродром вернулся ни с чем. И тебе было не узнать, когда ты, потеряв самообладание, в бешенстве размахивая кулаками, гневно кричал на своего механика, виновного в неисправности. За один только промах! Совершенно не видя, что механик и без того убит горем, совершенно забыв, как он чинил твою израненную машину, проводил около нее бессонные ночи, чтобы ты мог вылететь по первому сигналу.

Механик молчал, уставясь в землю виноватыми, полными слез и обиды глазами. Молчали и мы с летчиком Федей Сорокиным, наблюдая эту тягостную сцену. Наконец Сорокин не выдержал, и, дернув тебя за рукав комбинезона, крикнул:

— Замолчи!

Разгневанный, злой, резко повернулся в нашу сторону, быстро глянул на Сорокина, затем на меня и, увидев осуждение в наших глазах, заговорил тихо, почти шепотом:

— Осуждаете? А вы сами дороги на Москву видели?! Они забиты беженцами. Люди идут дни и ночи, идут от сво-

их родных мест, измученные, голодные, обездоленные. У них нет даже сил свернуть, когда появляются фашистские самолеты. А те спокойно, нагло делают заход за хвостом, оставляют после себя трупы женщин, детей...

Ты говорил все громче, торопясь, в глазах твоих горела ненависть. Ты почти кричал:

— Бомбардировщик, который я упустил, может быть, уже делает эти заходы!..

Потом вдруг замолчал и судорожно глотнул воздух. И я впервые увидел, как в самых потаенных глубинах твоего существа рождалась боль. Исказилось лицо, дернулись губы. Ты всхлипнул, сделал безуспешную попытку сдержаться, отвернулся от нас, слепо шагнул и, опустившись руками и головой на крыло самолета, зарыдал.

Я никогда не видел тебя таким, командир! И никогда не забуду, как плакал ты, жизнерадостный и мужественный человек. И как механик, которого минуту назад ты ругал последними словами, обняв твою вздрагивающую от рыданий спину, тихо говорил тебе что-то утешительное. А мы, пряча глаза друг от друга, медленно уходили от твоего самолета.

После ты подошел ко мне мрачный, виноватый. Не поднимая глаз, сказал:

— Прости, дружище. Не сдержался. Поговори с Сорокиным, надо чтоб никто не знал...

Твоя тайна хранилась все эти годы. Теперь я говорю о ней. Ведь все равно не узнаешь. И не обидишься. Кроме того, здесь нет ничего плохого, и ты зря стыдился порыва своего сердца и тех слез.

Когда враг был отброшен на запад и в небе Москвы, как и на земле, наступило затишье, ты, привыкший к напряженной боевой работе, к постоянной опасности, затосковал. Я смотрел на тебя, непривычно хмурого, не улыбочивого, и вдруг понял, вернее почувствовал, что уйдешь от нас. Так и случилось. Ты рвался туда, где кипели сражения. Это стоило немалого труда. Но добился своего и, простившись с нами, улетел. Некоторое время до нас доходили вести о твоих боевых делах. И все мы искренне радовались за тебя. Но война есть война, и законы ее суровы: не все возвращаются из боя. Не суждено было и тебе дожить до Победы.

Столько лет прошло с тех пор. Промчались годы, когда я был командиром звена, авиаэскадрильи, командовал истребительным авиационным полком. Но ты двадцатидвухлетний, такой, каким знал тебя, на всю жизнь остался моим командиром. И всегда и во всем был для меня примером. В полетах, в работе и в дружбе. Я никогда не забывал тебя, мой командир. И в тяжелую минуту ты тоже был моим лучшим советчиком, моей честью и совестью. Был и остался.

Возвращаясь домой после трудового дня, я часто не доезжаю до своей остановки и, не торопясь, шагаю по тихим вечерним улицам. В такие минуты я всегда вспоминаю нашу комсомольскую молодость. Тяжелую и суровую, испытанную огнем и железом. Всегда вспоминаю тебя, и мне кажется, что я иду не один. Со мной рядом всегда идешь ты, мой боевой друг, мой командир.

**Н. ШТУЧКИН,**  
полковник запаса



К 70-летию  
академика  
В. П. Глушко

## КОНСТРУКТОР СЕРДЦА РАКЕТЫ

После своего триумфального полета Юрий Алексеевич Гагарин приехал в опытное конструкторское бюро, возглавляемое дважды Героем Социалистического Труда академиком Валентином Петровичем Глушко. Познакомившись с сотрудниками ОКБ, их работой, первый космонавт планеты Земля написал в книге отзыв: «Двигательную установку принято называть сердцем машины. Очень сложное и совершенное сердце, созданное коллективом ОКБ, работало отлично и вынесло «Восток» 12 апреля 1961 года в космическое пространство. Как командир «Востока» сердечно благодарю вас, дорогие товарищи, за созданные совершенные двигатели и оборудование к ним. Желаю новых больших творческих успехов».

...Созданию могучих двигателей РД-107 и РД-108 для ракеты-носителя «Восток» предшествовали многие годы упорного, вдохновенного труда их конструктора. Более полувека тому назад, в 1922 году юный Валентин Глушко нашел в Одесской городской публичной библиотеке работу К. Э. Циолковского «Исследование мировых пространств реактивными приборами». Книга великого соотечественника-провидца захватила юношу. Он не только прочитал ее, но и всю переписал в свои тетради. Создание аппаратов, способных преодолеть земное притяжение, стало целью жизни Валентина Глушко. Он настойчиво искал и жадно читал все, что хоть в какой-то степени затрагивало проблемы полета в космос и создания для этого технических средств. Через год юноша рискнул написать К. Э. Циолковскому письмо, в котором сообщил, какое огромное впечатление оставила изученная им книга, поделился своими планами на будущее, попросил прислать ему другие труды, посвященные звездоплаванью.

Константин Эдуардович внимательно отнесся к молодому стороннику его идей. Вскоре Глушко получил от основоположника космонавтики ответное письмо и ряд книг. Они утвердили решение юноши серьезно и глубоко заняться изучением многочисленных проблем, решение которых может открыть человечеству путь к звездам. Предельно ясно стало, какими отраслями науки и техники надо овладеть в первую очередь, в какое высшее учебное заведение поступать. В своем письме К. Э. Циолковскому в марте 1924 года Глушко по-юношески восторженно сообщает, что межпланетные сообщения являются его идеалом и целью жизни, которую он хочет «посвятить для этого великого дела».

— Изучение трудов Циолковского, — вспоминает Валентин Петрович, — позволило мне понять, что центральными вопросами при разработке средств достижения космоса в первую очередь являются изыскания оптимального источника химической энергии и овладение им в ракетном двигателе. Нет дви-

гателя, и любая самая совершенная конструкция корпуса ракеты со всей ее начинкой — мертва. Поэтому первейшим этапом в моей практической работе по ракетной технике мне представлялось изучение химии различных взрывчатых веществ.

Едва вступив во второе двадцатилетие своей жизни, Глушко с головой окунулся в работу первой в мире научно-конструкторской организации по ракетостроению — Газодинамической лаборатории — ГДЛ. Здесь в 1929 году по его инициативе была начата разработка электрических и жидкостных ракетных двигателей и ракет. Возглавляемая им небольшая группа выросла в целое подразделение ГДЛ. Неукротимая энергия и пылкий научный поиск вскоре дали практические результаты. На рубеже начала тридцатых годов под руководством В. П. Глушко был создан первый в мире электротермический ракетный двигатель (ЭРД), затем спроектированы и изготовлены жидкостные ракетные двигатели ОРМ-1 (опытный ракетный мотор-первый) и ОРМ-2 и экспериментальный ОРМ.

Проведенные стендовые испытания — а их было более сорока — подтвердили правильность избранных компонентов топлива и основ конструкции самих ракетных двигателей. Успех воодушевил конструктора и его соратников. В последующие годы была создана целая серия жидкостных ракетных двигателей. Росла соответственно их тяга, повышалась надежность... Двигатель ОРМ-50, например, развивал тягу 150 кг, а ОРМ-52, предназначенный для ракет и самолетов — 300 кг. Это были самые мощные жидкостные ракетные двигатели начала тридцатых годов.

С еще большим размахом развернулась научная и конструкторская работа В. П. Глушко в созданном в 1933 году Реактивном научно-исследовательском институте (РНИИ), в который вошли коллективы ГДЛ и ГИРД. В стенах этого института В. П. Глушко и его единомышленники создали и испытали несколько десятков типов ЖРД, среди которых особенно удачным был ОРМ-65 с регулируемой в полете тягой от 50 до 175 кг и удельным импульсом 215 секунд. Двигатели этого типа устанавливались на крылатой ракете «212» и ракетоплане конструкции С. П. Королева РП-318, на котором в 1940 году летчик В. Федоров совершил испытательный полет.

В период Великой Отечественной войны коллектив, возглавляемый В. П. Глушко, отдал много сил созданию двигателя для боевых самолетов. Были сконструированы ЖРД для комбинированных силовых установок с тягой в 300, 600 и 900 кг с ресурсом работы до 60 минут. Эти двигатели устанавливались на опытных самолетах Пе-2Р, Ла-7Р, Як-3, Су-6 и Су-7. Коммунистическая партия и Советское правительство всемерно поддерживали творческую работу коллектива. За создание авиационных ЖРД в 1945 году основные сотрудники ОКБ — ГДЛ были награждены орденами СССР.

☆☆☆

Накопленный опыт решения сложных научных и технических задач позволил конструкторскому коллективу и его руководителю в послевоенные годы сделать принципиально новый шаг — перейти к созданию значительно более мощных ЖРД для ракет различного назначения. И на этом направлении коллектив одержал ряд крупнейших побед. Ракета-носитель с двигателями конструкции В. П. Глушко РД-107 и РД-108 4 октября 1957 года вывела на околоземную орбиту первый искусственный спутник Земли, открыв тем самым новую эру в истории населения планеты Земля — космическую. Многокамерная конструкция двигателей позволила уменьшить их длину, выиграть в весе ракеты. Двигатель оказался достаточно мощным и, вместе с тем, относительно легким, прочным и надежным. Вот уже более 20 лет космической эры двигатели типа РД-107 и РД-108 конструкции В. П. Глушко успешно используются для освоения просторов космоса.

Ракеты-носители конструкции С. П. Королева с этими двигателями и их модификациями обеспечили успешные полеты многих искусственных спутников Земли, а с 1961 года и вывод на околоземную орбиту пилотируемых кораблей типа «Восток», «Восход» и «Союз», межпланетных автоматических станций, летавших к Луне, Венере и Марсу.

Многие автоматические спутники из серии «Космос» выведены в околоземное пространство с помощью двухступенчатой ракеты «Космос». На обеих ступенях ракет этого типа стоят двигатели конструкции В. П. Глушко РД-214 с тягой 74 тонны и РД-119 с тягой 11 тонн. Коллективом ОКБ — ГДЛ разработан четырехкамерный жидкостный ракетный двигатель РД-111, развивающий тягу 166 000 кг и ряд других образцов ракетно-космической техники.

Дважды Герою Социалистического Труда, лауреату Ленинской и Государственной премий академику Валентину Петровичу Глушко исполнилось 70 лет. Он полон сил и энергии. Коллектив возглавляемого им опытного конструкторского бюро, сохранившего в своем названии как символ литеры ГДЛ — первенца ракетного двигателестроения, плодотворно работает над созданием все более совершенных и надежных «сердеч» ракет — носителей автоматических и пилотируемых космических аппаратов, помогающих человечеству лучше узнать свою планету и окружающее ее пространство.

Напряженную научно-конструкторскую работу ученый-коммунист В. П. Глушко сочетает с большой общественной и пропагандистской деятельностью. Он написал немало научных и популярных работ, посвященных ракетной технике и космическим полетам. Валентин Петрович — активист нашего патристического Общества. Он участвовал в работе Ленинградского ГИРДа, Стратосферного комитета ЦС Осоавиахима, руководил подготовкой специалистов по ракетной технике на инженерно-конструкторских спецкурсах Осоавиахима и вот уже более двух десятков лет оказывает большую помощь Комитету космонавтики ДОСААФ СССР.

Миллионы членов ДОСААФ искренне желают маститому ученому-конструктору ракетно-космической техники крепкого здоровья, дальнейших успехов в его деятельности.

И. МЕРКУЛОВ,  
заместитель председателя  
Комитета космонавтики ДОСААФ СССР



## СБОРНАЯ РОССИИ ЗАВОЕВАЛА КУБОК ЦК ВЛКСМ



### Первый командный чемпионат планеристов

В Орле впервые проводился командный чемпионат страны по планерному спорту. В нем приняли участие девять республиканских команд и сборная Москвы. Одновременно на соревнованиях выступали коллективы Министерства авиационной промышленности, экспериментального завода спортивной авиации ЦК ДОСААФ Литовской ССР и Центрального спортивного планерного клуба. Две трети планеристов являлись дебютантами на состязаниях такого уровня.

Мужчины и женщины летали на планерах «Кобра-15». Старт и маршруты для каждой группы были раздельными.

К сожалению, из-за сложных метеорологических условий разыграно минимальное количество упражнений — три, а периметр самого «солидного» треугольника оказался всего лишь 220 километров. Для планеров «Кобра» это, конечно, маловато.

После облета планеров 23 июля начались непрерывные дожди и первое упражнение удалось разыграть лишь 29 июля.

Мужчины соревновались в скоростной гонке по треугольнику 146 км Пугачевка — Новосиль — Сорочьи Кусты — Пугачевка. Нижняя кромка облаков в этот день достигала 1600 метров, средняя скороподъемность в восходящих потоках около 2 м/с, максимальная 4—5 м/с. В процессе полета встречались облачные развалы, что заметно повлияло на результаты парителей.

В личном зачете победил перворазрядник Анатолий Самцов (Латвия), преодолевший маршрут за 2 часа. Из

29 стартовавших мужчин финиша не достигли пятеро.

Женщины летели по 111-километровому треугольнику. Дистанцию прошли 11 планеристок из 12. Немногим более двух часов затратила на весь маршрут победительница в упражнении Янина Паплаускайте, представительница команды экспериментального завода. В командном зачете первенствовали украинцы, вторые — спортсмены РСФСР, на третьем месте — москвичи.

31 июля во втором упражнении для мужчин назначается 220-километровый треугольник. Нижний уровень облаков вначале был 1200—1300 метров, скороподъемность в потоках от 1,5 до 3 м/с. Ничто не предвещало осложнений, однако небо быстро заняла 8—10-балльная облачность. Как ни пытались парители прорваться сквозь атермичные заслоны, никому не удалось пересечь финишную линию. Дальше всех улетел Гинтаутас Некрашius (Литва). Его результат 148 км. Большинство парителей было вынуждено приземлиться на первой же прямой Пугачевка — Хомутово.

Женщины, стартовавшие позже по треугольному маршруту с периметром 185 км, проявили в этот день завидную настойчивость. Восемь из них сумели преодолеть 160-километровый рубеж. Победительница Валентина Кузнецова (РСФСР) приземлилась в 10 километрах перед финишем.

Снова, как и накануне, лучший результат в командном зачете у спортсменов Украины, во втором месте по упражнению планеристы Латвии, на третьем коллектив РСФСР.

Последний старт соревнований со-

стоялся 2 августа. Мужчины повторяли маршрут первого дня. Удовлетворительная видимость (дымка), районы с термическими кризисами, встречавшиеся на пути, и довольно ошутимый ветер на высоте снизили скорость планеристов. Этим и объясняется невысокий по времени лучший результат (2 ч 24 мин 49 с), показанный Эдуардасом Ласаускасом из команды экспериментального завода.

Женщины летали по 117-километровому треугольнику. Только двое из них пересекли финишную полосу. Победила Ирина Борковская, перворазрядница из Белоруссии.

Кубок ЦК ВЛКСМ — главный приз соревнований — завоевала сборная команда РСФСР в составе Валентины Кузнецовой из Орла, белгородцев Геннадия Дорощева и Александра Пархоменко (5191 очко). На втором месте команда Украины (4884 очка), на третьем — Эстонии (4868 очка).

Приз ЦК ДОСААФ СССР за лучший результат среди команд ведомств, а также переходящий кубок журнала «Крылья Родины» завоевал коллектив Экспериментального завода спортивной авиации ДОСААФ, истати, набравший наибольшую сумму очков среди всех команд (5563). В неофициальном личном зачете победили спортсмены этой команды Янина Паплаускайте и Эдуардас Ласаускас. Следует отметить, что заводская команда летала уверенно, дружно. Там действовал принцип — «Все за одного — один за всех». И этот принцип дал благие результаты.

А. РОМАНОВ

Орел

● Команда РСФСР — чемпион страны. Слева направо: Г. Дорощев, В. Кузнецова, А. Пархоменко.

Фото А. КОВАЛЯ

### ПОБЕДИЛИ ПАРАШЮТИСТЫ КОЛОМНЫ

XVIII чемпионат Российской Федерации по парашютному спорту явился хорошим экзаменом, смотра сил спортсменов авиационных клубов перед финальными стартами VII летней Спартакиады народов СССР.

Девять команд-победительниц зональных соревнований — парашютисты Московской области, Смоленска, Брянска, Нижнего Тагила, Куйбышева, Барнаула, Кирова, Краснодара и Белгорода вступили в борьбу за высокие титулы чемпионов.

Благоприятная погода, четкая и слаженная работа судейской коллегии, хорошая организация способствовали проведению соревнований по полной программе.

В групповых прыжках на точность приземления с высоты 1000 м победи-

ла команда Нижнего Тагила в составе мастеров спорта Г. Ермилова, П. Коженикова, В. Иванова, А. Мернера и перворазрядницы Н. Горячевой.

Острейшая борьба развернулась в индивидуальных прыжках на точность приземления. Усложнившиеся погодные условия ставили перед спортсменами сложные задачи на пути к «заветному» нолю. Высокие результаты показала воспитанница Коломенского авиаспортивного клуба ДОСААФ мастер спорта Ракля Садыкова, ее отклонение от центра мишени в сумме пяти прыжков составило 29 см.

Среди мужчин звание чемпиона завоевал кандидат в мастера спорта Александр Ансенов (Рязань) — 6 см. В акробатике лучше среднее время выполнения трех комплексов у пред-

ставителя Куйбышевского аэроклуба ДОСААФ мастера спорта СССР международного класса Лидии Макаренко — 8,066 с и мастера спорта Александра Милованова (Тула) — 6,916 с.

Абсолютными чемпионами Российской Федерации в сумме двоеборья стали — Лидия Макаренко и Василий Горшков (Чебоксары). Вторые места заняли Ракля Садыкова (Коломна) и Михаил Банников (Челябинск), на третьем месте — Лидия Еремина (Барнаул) и Вячеслав Григорьев (Брянск).

Нормативы мастера спорта выполнили Валентина Рожкова (Смоленск) и Александр Ансенов (Рязань).

Хорошую выучку, стремление к победе показал коллектив Коломенского авиаспортивного клуба ДОСААФ (напитан команды Б. Салимов), завоевавший первое место в сумме многоборья.

М. НОВГОРОДЦЕВА,  
главный секретарь соревнований

Белгород

◀ Чемпион по прыжкам на точность приземления А. Терехов.

тить, что почти все команды показали в этом упражнении хорошую подготовку. Во второй половине дня успели выполнить по два зачетных групповых прыжка на точность приземления. Несмотря на «придирчивость» электроноля, зафиксировано 42 попадания в «ноль».

Следующий день встретил спортсменов безоблачным небом. Было принято решение начать розыгрыш акробатических прыжков. Из-за довольно густой дымки, мешающей судьям наблюдать за работой спортсменов в воздухе, пришлось снизить высоту покидания участником самолета до 1800 м и время задержки раскрытия парашюта до 25 с.

В этом упражнении исключительное стремление к победе проявили белорусские спортсмены. Г. Азаренок выполнила комплекс фигур чисто, без штрафных очков за 7,2 с. Этот результат стал своеобразным эталоном для женщин на чемпионате. Ее товарищ по команде В. Лукомский потратил на комплекс еще на секунду меньше. Они и стали лидерами соревнований.

Вечером завершили групповые прыжки на точность приземления. Победу завоевали женская команда Москвы и мужская РСФСР.

В третий день соревнований закапризничала прибалтийская погода. Переменная облачность, часто меняющий свое направление и силу ветер внесли немало поправок в планы спортсменов. Иногда приходилось даже прекращать прыжки. Но как только появлялась малейшая возможность, самолеты снова выруливали на старт. Несмотря на неустойчивую погоду, участники чемпионата показали высокие результаты. Снайперскими приземлениями отличались Л. Макаренко (РСФСР), Г. Азаренок (Белоруссия), А. Данилова (Москва), В. Лукомский (Белоруссия), М. Ануфриев (Казахстан), М. Кожаткин (Москва). В трудных погодных условиях особенно заметно преимущество планирующего парашюта-крыла ПО-9, которые были почти у трети участников.

К сожалению, из-за нелетной погоды в последние дни соревнований так и не смогли разыграть прыжки по групповой акробатике. В итоге пятидневной борьбы звания абсолютных чемпионов оборонного Общества завоевали Г. Азаренок (Белоруссия) и В. Горшков (РСФСР). Общekomандное первенство выиграли парашютисты Российской Федерации.

Во время соревнований я попросил участников высказать свое мнение о прошедшем чемпионате.

● В. ШАРОВ, начальник соревнований:

«Хочу отметить исключительное гостеприимство со стороны Кохтла-Ярвских организаторов первенства. Большую помощь в подготовке и проведении первенства страны оказал горком партии, исполком и горком ДОСААФ.

К каждой команде были прикреплены шефствующие предприятия, которые в свободное от прыжков время организовывали экскурсии по городу, знакомили со своим предприятием, местными достопримечательностями. Хочется отметить и хорошую работу летного состава: на соревнованиях выполнено 1083 прыжка без единой предпосылки к летным происшествиям».

● Ж. МАЛХАСЯН, представитель команды Армении:

«Мы рады, что спортсмены имели возможность не только соревноваться, но и познакомиться с братской республикой, ее достижениями, поближе узнать гостеприимный народ. Особенно интересна была экскурсия на карьер, где ведется добыча сланца. Великаны-экскаваторы, огромный размах работы — это впечатляет!»

Наблюдая за работой спортсменов в воздухе, чувствуешь силу нового парашюта ПО-9. Хочется, чтобы быстрее его получили все сборные команды республики».

◀ Чемпион по акробатике В. Лукомский.

Фото автора



● Абсолютная чемпионка ДОСААФ СССР Г. Азаренок (сидит).



## КОХТЛА-ЯРВЕ: ЧЕМПИОНАТ ДОСААФ

Кохтла-Ярве, город шахтеров на северном побережье Эстонской ССР, гостеприимно принял участников XII чемпионата ДОСААФ СССР по парашютному спорту.

Во время торжественного открытия первенства прошлогодние абсолютные чемпионы ДОСААФ Р. Садыкова и В. Лукомский подняли флаг Общества — флаг соревнований. К участникам подбежали девушки в ярких национальных костюмах и вместе с добрыми пожеланиями вручили спортсменам алые гвоздики — символ сердечной дружбы. Секретарь горкома партии В. С. Сенькив приветствовал всех участников и выразил уверенность, что каждый парашютист с максимальным спортивным упорством будет добиваться наилучших показателей.

На нынешний чемпионат собралось 20 команд — 143 спортсмена — представители всех союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, Центрального аэроклуба СССР, Волчанского авиационного училища летчиков ДОСААФ. На этот раз на аэродроме присутствовало много зрителей, впервые в Эстонии любители авиационного спорта смогли наблюдать выступление сильнейших парашютистов страны.

Соревнования начались с прыжков на точность приземления в 20-метровый зачетный круг с последующей сборной парашюта, бегом на дистанцию 800 м и метанием гранаты в цель. Нужно отме-



## ЧЕМПИОНСКИЕ ЗВАНИЯ ХАРЬКОВЧАН

НА ЧЕМПИОНАТАХ авиамоделистов — школьников и юношей Украины, состоявшихся в Киеве, Днепропетровске и Велой Церкви, успехов добились юные конструкторы малой авиации Харькова. Так, Юра Новиков стал чемпионом республики в классе резиномоторных моделей самолетов. Анатолий Москалец и Юрий Печенежский победили по кордовым гоночным моделям.

Сергей Кравченко, выступая с таймерной моделью, оказался самым сильным в этом классе и впервые получил диплом чемпиона Украины.

Кубок первенства республики по кордовым моделям завоевала команда Харьковской области (тренер мастер спорта международного класса инженер В. Крамских), а юношеская сборная по свободнолетающим моделям — вторая.

Много лет занимается постройкой летающих моделей вертолетов с поршневыми двигателями инженер Владимир Дворкин. И, вот, наконец, успех: в городе Ижевске на всесоюзных соревнованиях по экспериментальным моделям он стал победителем и завоевал памятный приз имени Генерального конструктора вертолетов М. Л. Мила.

**Б. БЕЛЬМАН,**  
судья международной категории  
Харьков

## НЕ ПОДТВЕРДИЛИ СПОРТИВНЫЕ ЗВАНИЯ

104 участника оспаривали первенство Москвы по моделям свободного полета. Чтобы определить победителя по классу моделей планеров, потребовались два дополнительных запуска. Чемпионом столицы стал В. Нажимов — 1260 очков + 4'0" + 4'54".

В классе резиномоторных моделей самолетов лучший — С. Машовец — 1256 очков. У таймеристов победил А. Аборенов — 1131 очко. Огорчает, что из 17 мастеров спорта и кандидатов, участвовавших в чемпионате по резиномоторным и таймерным моделям, свое спортивное звание подтвердили лишь 3 авиамоделиста.

Среди школьников сильнее всего — юные спортсмены Люблинского района.

**Д. КЕЛЛЕР,**  
судья всесоюзной категории

## По следам наших выступлений

### «КОГДА ЗА ДЕЛО БЕРУТСЯ ЭНТУЗИАСТЫ»

ПОД ТАКИМ заголовком в «Крыльях Родины» № 5 за 1978 год была опубликована статья, в которой обобщен опыт горкомов ДОСААФ и комсомола Велой Церкви, Киевской области, по организации авиамодельных кружков в школьных первичных организациях ДОСААФ.

Статья была обсуждена в Центральном комитете ДОСААФ Украинской ССР и республиканской авиамодельной федерацией. Опыт работы белоцерковских активистов, сообщил редакция заместителя председателя комитета Н. Никитин, рекомендовано широко распространить в оборонных коллективах республики.



● Команда-победительница чемпионата ДОСААФ СССР — спортсмены Российской Федерации. Слева направо: Ю. Соболев (тренер), В. Горшков, В. Самойлова, Л. Макаренко, Д. Милованов, М. Банников, Р. Садыкова.

● **Е. ТКАЧЕНКО,** представитель команды Центрального аэроллуба СССР: «Результаты нынешних соревнований заметно выше по сравнению с прошлогодним чемпионатом. Если взглянуть на турнирную таблицу — большинство показателей — «ноль» — 196 или близкие к нему — 0,01 м, 0,02... И достигнуты они в сложных метеорологических условиях.

Чтобы повысить мастерство спортсменов, познакомиться с новейшей методикой подготовки, целесообразно организовывать совместные тренировочные сборы с сильнейшими командами страны.

Наш ПО-9 по своим качествам ни в чем не уступает лучшим заграничным планирующим парашютам».

● **А. ГРУЗДИС,** представитель команды Литовской ССР:

«Питание, размещение, транспорт были организованы на хорошем уровне. Считаю, что удачно выбран коэффициент 0,5 для парашюта ПО-9. Это справедливо. Но, конечно, было бы лучше, чтобы все спортсмены выступали на новой технике».

● **Р. РООД,** главный судья соревнований:

«Да, новая парашютная техника необходима — это и рост результатов, это и повышение мастерства спортсменов. Мне как главному судье чемпионата пришлось встретиться с рядом трудностей при формировании судейской коллегии. На будущее необходимо более четко определять состав судейской коллегии, ведь не всегда есть возможность на месте подобрать высококвалифицированных арбитров. Во время затяжных прыжков судьям пришлось работать в одну смену. А это очень тяжело.

Другая проблема, с которой пришлось столкнуться, — определение результатов по прыжкам на точность приземления, так как спортсмены пользовались различной техникой. Это нечеткость положения о соревнованиях. Логически рассуждая, радиусы зачетных кругов для парашютов должны быть — для ПО-9 — 5 м, УТ-15 — 10 м, Т-4 — 14,28 м. Однако в положении фигурируют только две цифры: для По-9 — 5 м, Т-4 — 7,14 (для остальных тоже 5 м). Надо это учесть при разработке положения будущих соревнований. В заключение хочется сказать спасибо судейской коллегии за хорошую и объективную работу».

Закрывая чемпионат, председатель ЦК ДОСААФ Эстонской ССР генерал-майор Ю. Раудсеп подчеркнул, что результаты лучших спортсменов оборонного Общества будут служить платформой для достижения новых высот на всесоюзных соревнованиях, а в следующем году на финальных стартах VII летней Спартакиады народов СССР.

**Ю. КЕЗДУС**

Кохтла-Ярве

## СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ XII ЧЕМПИОНАТА ДОСААФ СССР

### Упражнение № 1

#### ОДИНОЧНЫЕ ЗАТЯЖНЫЕ ПРЫЖКИ:

**Женщины** — 1. Г. Азаренок (Белоруссия) — 7,50 штрафного очка; 2. А. Данилова (Москва) — 7,83; 3. О. Баженова (Украина) — 8,00; **мужчины** — 1. В. Лукомский (Белоруссия) — 6,56; 2. В. Горшков (РСФСР) — 7,10; 3. Д. Милованов (РСФСР) — 7,40.

### Упражнение № 2

#### ОДИНОЧНЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ

**Женщины** — 1. Г. Азаренок (Белоруссия) — 0,030; 2. О. Баженова (Украина) — 0,070; 3. Р. Садыкова (РСФСР) — 0,090; **мужчины** — 1. А. Терехов (Казахстан) — 0,000; 2. М. Кожаткин (Москва) — 0,010; 3. Г. Олейник (Украина) — 0,030.

### Упражнение № 3

#### ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ

**Женщины** — 1. Москва (А. Данилова, Н. Эглит, И. Тивелькова) — 0,350 штрафного очка; 2. РСФСР (Л. Макаренко, Р. Садыкова, В. Самойлова) — 0,800; 3. Эстония-1 (Л. Иванова, Л. Булгакова, Г. Завражнова) — 0,870; **мужчины** — 1. РСФСР (В. Горшков, М. Банников, Д. Милованов, В. Потапов) — 0,750; 2. Казахстан (М. Ануфриев, А. Терехов, А. Носых, С. Питаленко) — 0,765; 3. Ленинград (Е. Полозов, Б. Максимов, Н. Ярцев, А. Петин) — 0,770.

### ЛИЧНОЕ ПЕРВЕНСТВО ПО МНОГОБОРЬЮ

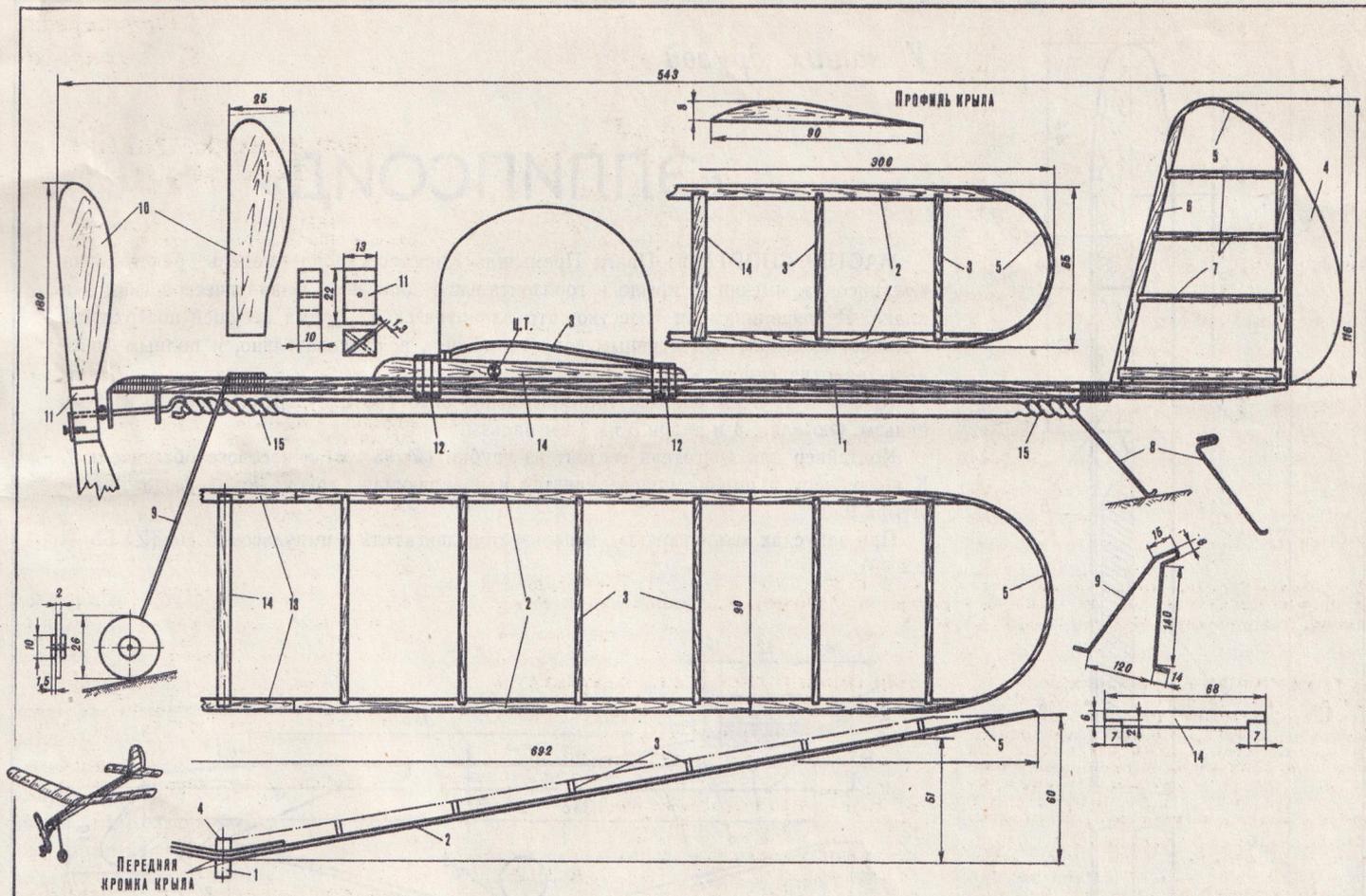
**Женщины** — 1. Г. Азаренок (Белоруссия) — 7,530 штрафного очка; 2. А. Данилова (Москва) — 7,950; 3. О. Баженова (Украина) — 8,070; 4. Р. Садыкова (РСФСР) — 8,090; 5. Л. Макаренко (РСФСР) — 8,210; 6. В. Царева (Москва) — 9,330; **мужчины** — 1. В. Горшков (РСФСР) — 7,280; 2. В. Лукомский (Белоруссия) — 7,330; 3. А. Косых (Казахстан) — 7,595; 4. Д. Милованов (РСФСР) — 7,600; 5. М. Банников (РСФСР) — 7,680; 6. В. Манойленко (Украина) — 7,835.

### КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО

**Женщины** — 1. РСФСР — 17,100; 2. Москва — 17,540; 3. Белоруссия — 19,005; **мужчины** — 1. РСФСР — 23,310; 2. Казахстан — 25,675; 3. Москва — 25,810.

### ОБЩЕКОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО

1. РСФСР — 40,410; 2. Москва — 43,350; 3. Белоруссия — 47,075; 4. Украина — 49,095; 5. Казахстан — 55,415; 6. Узбекистан — 60,390.



## ПОСТРОЙ ЭТУ МОДЕЛЬ

**Э**та модель (см. чертеж) очень проста, хорошо летает. Советуем ее построить. Но прежде ознакомься с чертежом, изучи узлы и детали. Затем придется сделать шаблоны, то есть чертежи деталей в натуральную величину.

Для постройки маленького самолета тебе понадобятся ножницы, шило, линейка, угольник, тисочки и круглогубцы.

Фюзеляж сделай из сосновой рейки сечением 6×7 мм и длиной 500 мм. Можно и из двух реек, склеив их столярным или другим клеем. Склеенный фюзеляж более прочный, чем из одной сплошной рейки.

Силовая часть (каркас) крыла состоит из передней и задней кромок (2) и нервюр (3). Кромки изготви из сосновых или липовых реек сечени-

ем 5×3 мм. Обработай их так, чтобы носок и задняя часть были заострены.

Нервюры из бамбуковых планочек сечением 2×1 мм. Все крыло имеет 13 нервюр. Для придания им нужной формы бамбуковые планки можно изогнуть, подогревая на спиртовке. Таким же способом изготви детали стабилизатора (2, 3), но нервюры изгибать не нужно. Законцовки крыла и стабилизатора (5) тоже из бамбука.

Накладки (14), которыми крыло и стабилизатор крепятся к фюзеляжу, сделай из липовой или сосновой рейки. После того, как будут собраны крыло, стабилизатор и киль, приступи к обтяжке их папиросной бумагой: крыло и стабилизатор только сверху, а киль с обеих сторон.

Киль изготви из липовых планочек, руль поворота из тонкой липовой пластины. Втулка воздушного винта (11) из липы, а лопасти (10) из картона. Стойки шасси и костыля (8, 9) из стальной проволоки диаметром 1,0—1,5 мм.

Резиноmotor, который будет стоять на модели, должен раскручиваться в течение 20—30 с, а вес резины не превышать 40 г.

После изготовления всех узлов и деталей следует сборка. Крыло установи так, чтобы центр тяжести (ЦТ) модели находился на расстоянии примерно одной четверти длины нервюры, считая от носка, но чтобы не было перекосов крыла, стабилизатора и кила.

1 — фюзеляж, 2 — передняя и задняя кромки крыла и стабилизатора, 3 — нервюры крыла и стабилизатора, 4 — руль поворота, 5 — законцовки крыла, стабилизатора и кила, 6 — передняя кромка кила, 7 — нервюры кила, 8 — костыль, 9 — стойки шасси, 10 — лопасти воздушного винта, 11 — втулка воздушного винта, 12 — крепление крыла к фюзеляжу, 13 — усиленная накладка на переднюю и заднюю кромки крыла, 14 — накладки крепления крыла и стабилизатора к фюзеляжу, 15 — резиномотор.

Затем модель «обучают» летать. Для этого, не закручивая резиномотора, пусти ее с рук с небольшим углом планирования. Если модель сильно задирет нос, теряет скорость, затем опять опускает нос — это значит, что ЦТ сдвинут назад. Крыло смести к хвосту модели и вновь пусти ее с рук, пока не будет плавного снижения с небольшим углом.

Теперь можно пускать модель с закрученным резиномотором. Для начала закрути не очень сильно, а по мере того, как модель «научится» устойчиво летать, можно закрутить на полную «мощность».

При запуске с полной закруткой резиномотора добивайся того, чтобы модель плавно переходила из моторного полета в планирующий полет с неработающим двигателем.

**Н. КАЮНОВ,**  
инженер

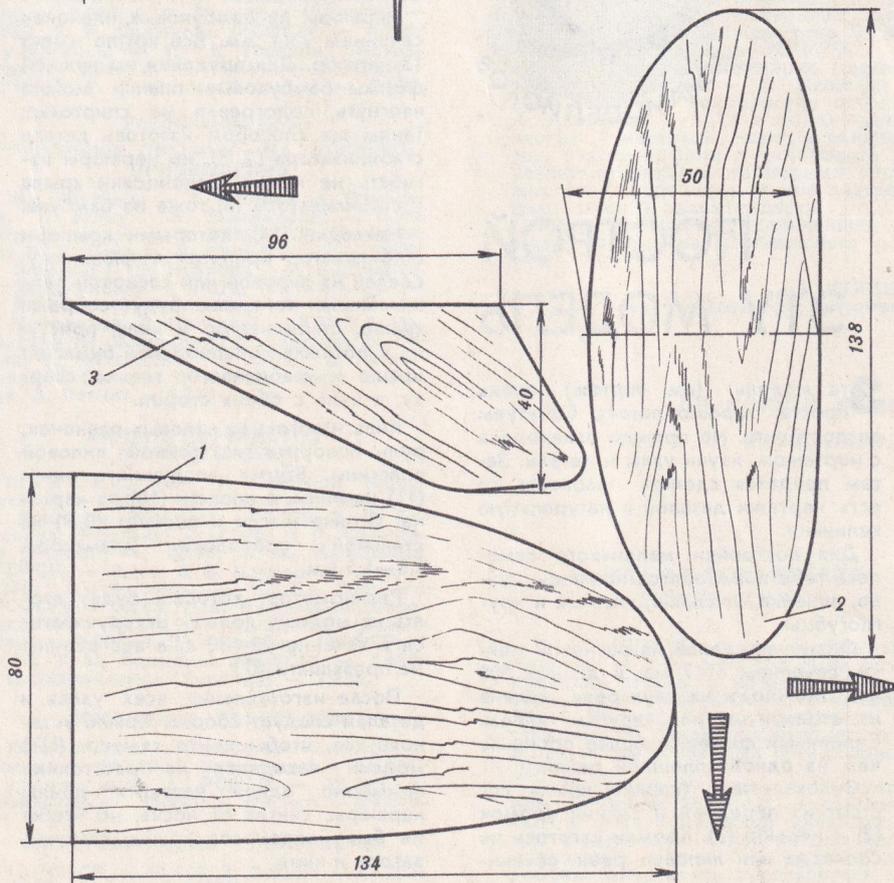
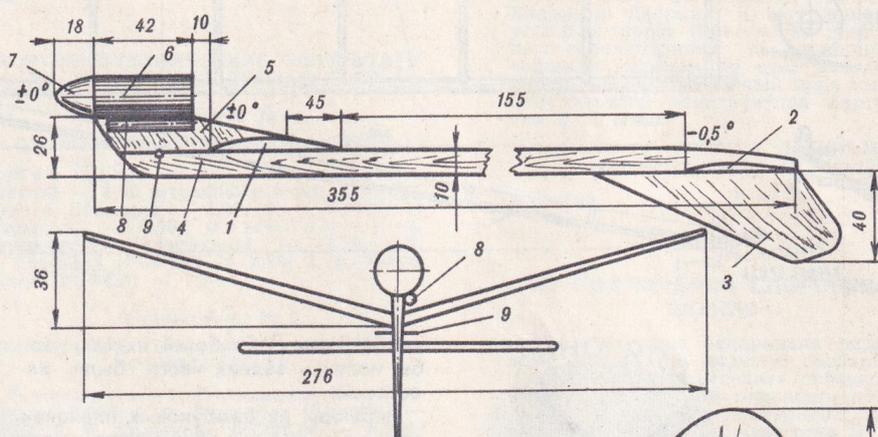
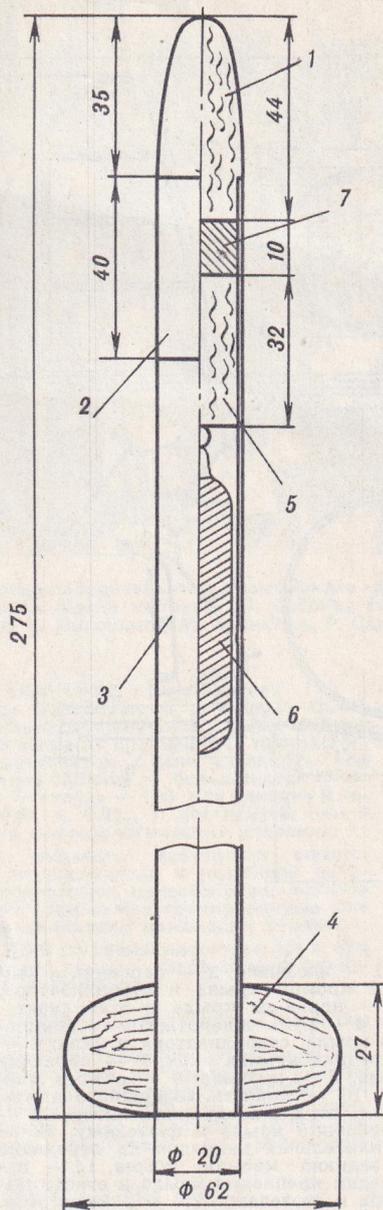
# «ЭЛЛИПСОИД»

МАСТЕР СПОРТА из Праги Премышль Кинчл построил модель ракетоплана «Эллипсоид», имеющую крыло и горизонтальное оперение эллиптической формы в плане. Из аэродинамики известно, что эллиптическая форма несущей поверхности обладает меньшим индуктивным сопротивлением, а, следовательно, и полным лобовым сопротивлением.

Крыло 1 из 5-мм бальзы; горизонтальное оперение 2 и вертикальное 3 из 2-мм бальзы. Фюзеляж 4 и пилон 5 из 3-мм бальзы.

Контейнер для двигателя состоит из трубки (Ø 18 мм) и носового обтекателя 7. К контейнеру и пилону присоединяется направляющая трубка 8; на фюзеляже — штырь 9.

При запусках «эллипсоида» используется двигатель с импульсом 5 Нс (ZVS5 — 1,2—3).



## РЕКОРДНАЯ РАКЕТА

НА ЧЕМПИОНАТЕ Чехословакии мастер спорта Петр Горачек установил новый рекорд по моделям ракет категории S-2-A (двигатель VV 10—2, 1—5).

Корпус 3 и контейнер 2 Ø 20 мм изготавливаются из трубки длиной 250 мм. Трубка навивается из плотной (чертежной) бумаги на стержне Ø 19 или 19,1 мм, затем контейнер 2 длиной 40 мм отрезается от трубки.

Носовой обтекатель 1 из бальзы плотно входит в контейнер 2 на глубину 9 мм. Переходник 5 бальзовый, прилегает к корпусу 3 и контейнеру 2. К переходнику 5 через кольцо присоединяется парашют 6. Перья стабилизатора (их 4) — из твердой 1-мм бальзы. Между носовым обтекателем 1 и переходником 5 размещается 10-мм прокладка 7.



## Авиамodelисты- метеорологам

# «АТМОСФЕРА-2»

**В**есной в Крыму проводились необычные испытания. Представители студенческого конструкторского бюро Казанского авиационного института демонстрировали созданную ими модель «Атмосфера-2» сотрудникам Главной геофизической обсерватории имени А. И. Воейкова.

Радиоуправляемый микросамолет «Атмосфера-2» построен в помощь метеорологам. Он крупнее обычных авиамodelей. В контейнере, закрепленном на амортизирующих подвесках под фюзеляжем, находятся приборы для измерения давления, температуры и влажности воздуха на разных высотах.

● Взлетает «Атмосфера-2».

Еще в 1958 году сотрудники Главной геофизической обсерватории с помощью спортсменов-моделистов пытались использовать авиационную модель в качестве носителя метеоаппаратуры. Но аэродинамически и конструктивно несовершенная модель не позволила получить желаемых результатов.

А в 1968 году авиамodelисты КАИ построили радиоуправляемую модель, способную поднять на высоту аппаратуру весом в полкилограмма. К сожалению, микросамолет, на изготовление которого ушло полгода, получился хрупким, недостаточно надежным и чересчур сложным в управлении. Несколько лет энтузиасты малой авиации усовершенствовали свою конструкцию, и в 1974 году в студенческом конструкторском бюро была создана «Атмосфера-1».

Авиамodelизм начал служить науке.

Но для того, чтобы вести систематические исследования атмосферы, нужны были десятки моделей. Отсюда и требования к технологии изготовления их — она должна стать возможно проще. Нужно было продумать крепление быстро и легко сменяемых контейнеров на внешней подвеске, создать компактные, малогабаритные метеоприборы, гарантирующие достаточную точность и надежную запись показаний.

Настойчивая работа над совершенствованием микросамолета продолжалась под руководством Е. Русаковского. Аэродинамическое качество модели было повышено до 19, грузоподъемность — до 2,5 кг. Конструкторы добились хорошей устойчивости модели в полете и простоты управления. Теперь оператор может даже на некоторое время оставить ручки управления — самолет продолжит полет в заданном режиме. Проведенные в аэродинамической трубе продувки позволили уточнить углы установки крыла и горизонтального оперения, определить диапазоны центровок.

«Атмосферу-2» отличает высокая культура изготовления. Материал, из которого выполнена модель, — легкий и прочный стеклопластик — не реагирует на влажность и температуру.

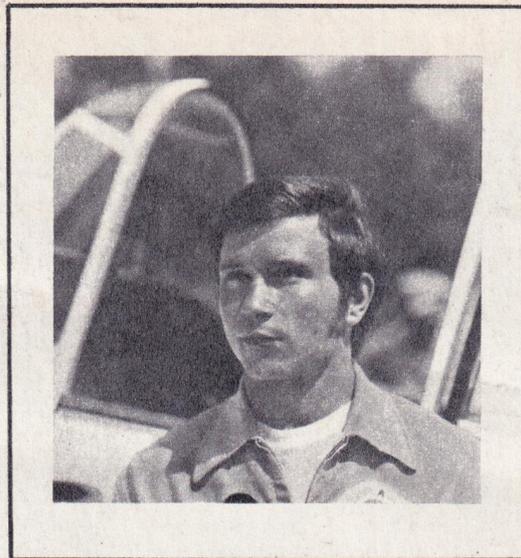
Немало пришлось потрудиться и над улучшением метеоаппаратуры. Этим занимались студенты факультета приборостроения под руководством А. Зуйкова. Аппаратуру и сейчас продолжают усовершенствовать.

У радиоуправляемых микросамолетов-носителей метеоаппаратуры — большое будущее. Они смогут проводить измерения температуры, давления и влажности, определять загрязненность атмосферы, исследовать воздух в карьерах, изучать состав вулканических газов, турбулентность, образование кучевых облаков, грозные явления.

Текст и фото В. ТИМОФЕЕВА



### ПАМЯТИ ТОВАРИЦА



13 августа 1978 года трагически погиб член Центрального комитета ДОСААФ СССР, заслуженный мастер спорта СССР, абсолютный чемпион мира и Европы по высшему пилотажу Лецко Виктор Самуилович.

Советский самолетный спорт потерял замечательного летчика, внесшего много нового в развитие высшего пилотажа, а сборная команда СССР — ведущего спортсмена, хорошего товарища, надежного друга.

В. С. Лецко родился в 1951 году в с. Грязновое Тюменцевского района Алтайского края. Работая на заводе столяром, он мечтал об авиации и настойчиво стремился осуществить заветную цель. В 1970 году окончил Волчанское училище ДОСААФ. Работая инструктором-летчиком, показал незаурядные летные качества, неоднократно побеждал в соревнованиях и был зачислен в сборную команду СССР по самолетному спорту.

Участвуя в союзных и международных чемпионатах, В. С. Лецко не раз добивался выдающихся спортивных результатов. Его отличали воля к победе, настойчивость и целеустремленность.

Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили спортивное мастерство В. С. Лецко, его вклад в развитие самолетного спорта, наградив орденом Трудового Красного Знамени. Центральный Комитет ВЛКСМ отметил спортивные заслуги абсолютного чемпиона мира знаком «Спортивная доблесть».

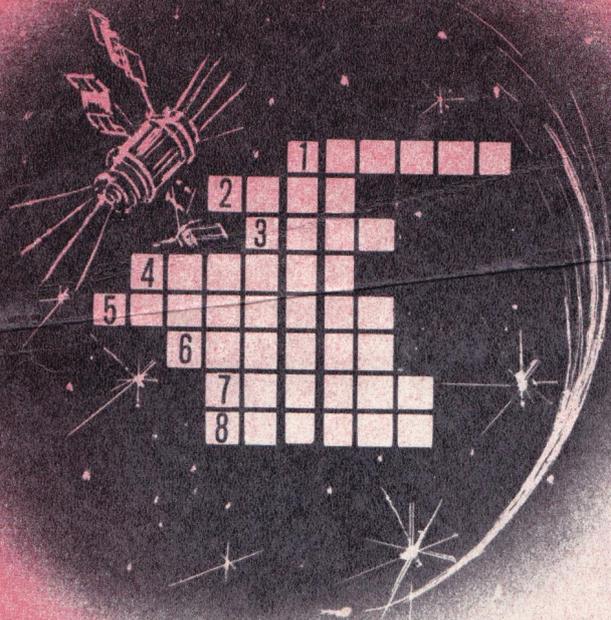
Человек большой души, отзывчивый товарищ, прекрасный летчик, умевший покорять скорость, высоту и маневр, он снискал глубокое уважение всех, кто его знал.

Светлая память о В. С. Лецко навсегда сохранится в наших сердцах.

**А. И. ПОКРЫШКИН, А. И. ОДИНЦОВ, С. И. ХАРЛАМОВ,  
В. В. МОСЯЙКИН, А. П. ШИЛИН, В. К. ЗЕМЛЯНИКОВ,  
П. А. ГРИЩУК, А. Е. КУНИЛОВ, В. П. МОРОЗОВ,  
К. Н. ХОДАРЕВ, А. Л. МАМАЕВ, Ю. Н. УТКИН,  
И. Г. КОНДРАТОВ, Ю. А. КОМИЦЫН,  
К. Г. НАЖМУДИНОВ, М. Б. МОЛЧАНЮК,  
Л. С. ЛЕОНОВА, А. И. ТРУД.**

М. Пчелинцева. Комсомольский билет	1
Если тебе комсомолец имя	1
А. Жуганов. Всегда там, где велит партия	2
Н. Меньков. Наш славный шеф	4
А. Косс. Ветераны душой не стареют	6
Т. Федорова. Крылья метростроителей	7
Н. Гладков. Камнева, Балашов, Острянов	8
Р. Капрэлян. По примеру комсомольцев	10
Е. Маринский. Авиация моя родная	11
В. Новиков. Счастье быть нужным	12
А. Романов. Взлетная полоса	13
С. Якименко. Огонь зажигается от огня	13
В. Сабецкис. В небе Родины	15
Е. Маракуца. Преемственность поколений ленинцев	15
В. Патрин. Равняясь на коммунистов	16
Г. Максимов. Все идет по программе	16
Комсомольцам семидесятых	18
Н. Балакин. Победа советских спортсменов	20
А. Колядин. Перед главным экзаменом	26
М. Лебединский. Флаги над кордромом	27
И. Жарновский. Достоянная смена	29
А. Михайлов. Истребительный авиационный	31
М. Горячев. По гагаринской дороге	33
Н. Штучкин. Я иду не один	35
И. Меркулов. Конструктор сердца ракеты	37
А. Романов. Сборная России завоевала кубок ЦК ВЛКСМ	38
М. Новгородцева. Победили парашютисты Коломны	38
Ю. Кездус. Кохтла-Ярве. Чемпионат ДОСААФ	39
Б. Бельман. Чемпионские звания харьковчан	40
Д. Келлер. Не подтвердили спортивные звания	40
Н. Каюнов. Построй эту модель	41
У наших друзей	42
В. Тимофеев. «Атмосфера-2»	43

На 1-й и 4-й стр. обл.: Рисунки Н. Захаржевского.



## СТУПЕНЬКИ В КОСМОС

Впишите названия космических аппаратов, запущенных в следующие даты:  
 1) 16 июля 1965 г.; 2) 1 ноября 1962 г.;  
 3) 23 апреля 1967 г.; 4) 22 декабря 1975 г.;  
 5) 30 января 1964 г.; 6) 12 февраля 1961 г.;  
 7) 16 марта 1962 г.; 8) 12 октября 1964 г.

Если вы сделаете это правильно, то по вертикали прочтете еще одно название космического аппарата. Вспомните дату его запуска.

Составил В. ШЕСТАКОВ  
 Архангельск

## ГОЛОВОЛОМКА

Найдите способ прочесть зашифрованный здесь текст.

Составил С. КОВАЛЕНКО  
 г. Почеп, Брянской обл.

## ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 9)

### ТОПОГРАФИЯ

• 1. Радиомачта. 2. Мельница. 3. Светофор. 4. Астропункт. 5. Аэродром. 6. Вампук. 7. Мечеть. 8. Чигири. 9. Пасека. 10. Кладбище.

### СЛОВА ИЗ ПЕСНИ

Козерог. Афелий. Овен. Паллада. Меркурий. Астрея. Юпитер. Плутон. Рыбы. Водолей. Земля. Дева. Скорпион. Весы. Солнце. Нептун.

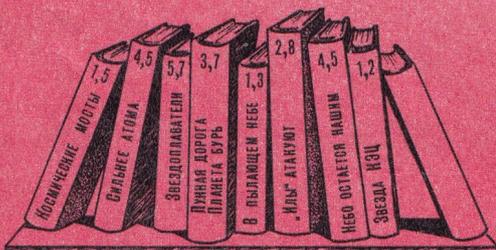
Цифры под знаком указывают место буквы в слове. Читаем: «Орлиное племя — пилоты, хозяева мирных высот».

### ИЗ ДВУХ ОДНО

Феникс. Стрела. Компас. Секстант. Голубь. Центавр.

### У КОГО БОЛЬШЕ ПРЫЖКОВ?

У Пыхтина. Предположим, что Смирнов и Пыхтин сделали вместе 100 простых прыжков и 100 затыжных. Тогда Смирнов сделал 51 затыжной прыжок, а Пыхтин — 49. Но Пыхтин сделал простых прыжков больше, чем Смирнов затыжных, то есть, например, 52. Смирнов, следовательно, сделал простых 48. Тогда получается, что в сумме любых прыжков Пыхтин сделал больше (101), чем Смирнов (99).

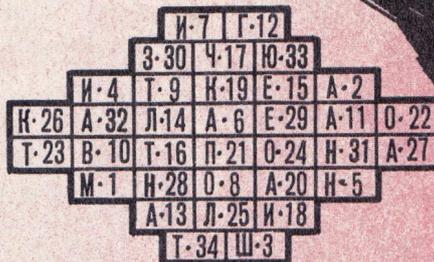
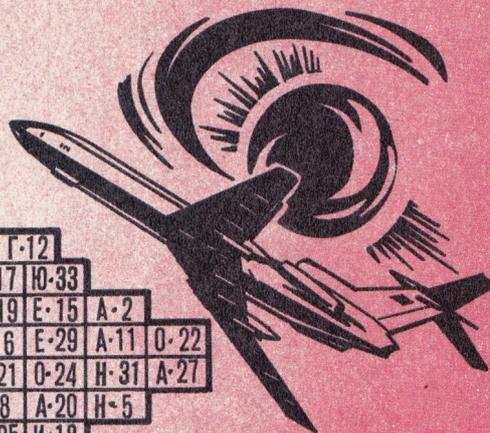


### У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

Вспомните фамилии авторов этих книг и с их помощью прочтите название девятой книги — фантастической повести К. Э. Циолковского.

Составил З. КОЗЛОВ

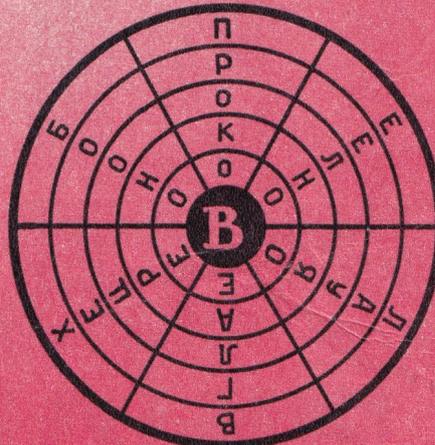
г. Стаханов, Ворошиловградской обл.



## КОСМОНАВТЫ

Поверните диски так, чтобы по секторам можно было прочесть шесть фамилий советских космонавтов.

Составил Е. ФУДАШКИН  
 с. Волново, Смоленской обл.



6-96



# КРЫЛЬЯ. РОДИНЫ.

Индекс  
70450.

Цена  
30 коп.