

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

3. 1990

ISSN 0130-2701

Елена Арефьева —
спортсменка-летчица
Смоленского АСК

Фото Валерия Волкова



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

1990. № 3 [474]

Ежемесячный журнал

Выходит с октября 1950 года

© «Крылья Родины», 1990

Издатель — ДОСААФ СССР

Издательство ДОСААФ СССР «Патриот»

ЗНАКОМЬТЕСЬ: ВАША РЕДКОЛЛЕГИЯ

Уважаемая редакция! Получил первый номер журнала. Понравился — все в нем интересно и необычно. Потом досадно стало: мало материала для практической работы моделлистов, стендовиков. Обратил внимание: опубликовано содержание. Но журнал, увы, тонкий, и мы сразу разобрались в рубриках. И вот мое предложение. Может быть, на месте, занятом содержанием, познакомить нас, читателей, с редколлегией. Все-таки интересно, кто они, эти люди?

Дмитрий Вихоть. Киев.

Что ж, но с кого начать? С главного редактора? Несовременно. Решили:

Да, представлять не надо. Тот самый — дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР, генерал-майор авиации Андриян Григорьевич Николаев.



Лишь напомним: родился в 1929 году, чуваш. Был военным летчиком, кандидат технических наук, лауреат Государственной премии СССР. Коммунист. Космонавт СССР № 3 («Восток-3», август 1962 года). Второй полет выполнил на «Союзе-9» в июне 1970 года.

Андриян Григорьевич на фото серьезен и строг, но мы его знаем как доброго и отзывчивого коллегу. У него всегда в запасе свежая идея для журнала, для вас, дорогие друзья.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР С. ЛЕВИЦКИЙ
РЕДАКТОР НОМЕРА Т. ЛЕОНТЬЕВА

Редакционная коллегия: В. АНИСИМОВ, А. БАСКАКОВ, А. БАТКОВ, П. БЕЛЕВАНЦЕВ, Ю. ВАСЮТИН, И. ВОЛК, В. ЛЕБЕДЕВ, Т. ЛЕОНТЬЕВА, Г. МАКСИМОВИЧ, И. МЕРКУЛОВ, К. НАЖМУДИНОВ, А. НАЗАРОВ, А. НИКОЛАЕВ, Ю. НОВИКОВ, Е. ПОДОЛЬНЫЙ, Ю. ПОСТНИКОВ, А. САВОСЬКИН, А. СКВОРЦОВ, В. ТКАЧЕВ, О. ШОЛМОВ.

Художественный редактор Л. Стацинская.
Корректор М. Ромашова.

Сдано в набор 15.01.90 г. Подписано в печать 07.02.90 г.
Г-43103. Формат 60×90¹/₈. Бумага глубокой печати № 1. Глубокая печать. Усл. печ. л. 4,5. Уч.-изд. л. 7,113. Усл. кр.-отт. 9,0. Тираж 85 000. Зак. 957/3. Цена 40 коп.

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

Проезд — метро «Комсомольская»
Телефон 261-68-90

3-я типография Воениздата
123007, Москва, Хорошевское шоссе д. 32а



ЮНОСТЬ, КРАСОТА, ПОЛЕТЫ

Репортаж из Запорожского училища читайте на стр. 8

Фото Вячеслава Тимофеева





На наших снимках — курсанты Запорожского авиационного училища летчиков. В кабине Як-52 Рая Якушева и Аня Пастернак. Ольга Кирсанова примеряется к реактивному Л-29. Надежда Шашкова. Лене Дегтяревой и Ире Куничан очень нравится Ан-2.



«Счастье — это полеты», — считают неразлучные подруги Ира Куценко, Таня Белова и Аня Тарисова.



ДНЕВНИК РЕПОРТЕРА

Евгений ПОДОЛЬНЫЙ

Вот мы и на «краю земли»: необозримые заснеженные просторы, минус тридцать, северный ветер высекает из глаз слезы. А техникам хоть бы что: пеленают в чехлы своих «малышей» — Ту-95. Вид этих крылатых гигантов вызывает неизменное почтение (ведь самолет создан почти 40 лет назад!): стремительный размах скошенных крыльев, четыре мощнейших двигателя — по 15 тысяч «лошадей», продолжительность полета — несколько десятков часов. Ну, и вооружение — ракеты...

вплотную подходят истребители-перехватчики НАТО. Мы идем парами, а нас, в свою очередь, эскортируют F-15, F-14, F-18. Уже и знакомые есть: лица пилотов в кабинах хорошо видны.

От рассказов авиаторов легкий холодок пробегает по спине. Без преувеличения хочется назвать такую работу героической.

Но живут наши небесные витязи в более чем скромных условиях: относительно небольшие оклады, скудный ассортимент товаров в военторге, беском-

фортность жилья. Второй пилот Неумолотов, например, с женой и ребенком живет в двухкомнатной квартире с другой семьей, где тоже есть ребенок. А прапорщики воздушные стрелки Александры Попович и Белинский оставили семьи на Украине, сами ютятся в общежитии. Нетрудно догадаться об их настроении...

Чуть позже я разговаривал с техниками. У них условия еще более неприглядные. При громкой должности — старший техник авиационный! — оклад, без выслуги и льгот, — 110 рублей. У хозяина корабля — капитана технической службы — зарплата побольше, на полтора червонца. Конечно, не в деньгах счастье, но...



МЫ ЛЕТАЕМ НА

В тесноватой кабине летчиков ракетно-носца обсуждаем с экипажем замкомэска майора Александра Завьялова, как живется и служит людям дальней авиации здесь, в восточных пределах Отчизны. В старой офицерской поговорке говорится: «Дальше Кушки не пошлют». Да нет, пожалуй, бывает и подалее; недаром в портфеле штурмана экипажа майора Виктора Черепанова карты с проложенными маршрутами и к Тихому океану, и на север, к полюсу...

— На дальних маршрутах мы ходим обычно на высотах 7—8 тысяч метров, — поясняет майор Завьялов. — Полеты длительные, тяжелые и, что скрывать, небезопасные. Но машина у нас надежная, особенно двигатель, НК-12МБ. Ресурс у него просто невероятный: в десять раз больше, чем у иного современного бомбардировщика!

Самолет буквально напичкан аппаратурой, в нем десятки мудреных систем. В полете хватает дела всем девяти членам экипажа. Больше всего работы, конечно, в зоне учебно-боевого патрулирования в нейтральных водах океана.

— Бывают и «веселые» моменты, — подсказывает непоседливый смуглолицый старший лейтенант — второй пилот Андрей Неумолотов. — Это когда к нам



Заместитель начальника политотдела подполковник Василий Иванович Дуюнов поясняет:

— Считается, что наш гарнизон самый тяжелый. Но кто может сравнивать, знает, что есть еще хуже. Кое-кто из людей перестройку воспринял по-своему, заявив, пойдём, мол, в кооператоры, шашлыком торговать. На мой стол легли много рапортов на увольнение в запас, особенно от технического состава. Ведём разъяснительную работу. Есть и результаты: большинство свои рапорты забрали назад. Главное внимание политработников сосредотачиваем сейчас на жизненно важных вопросах. А быт здесь не легче, чем, скажем, у шахтеров Кузбасса. Большинство летчиков и техников живут в 15—20 километрах от гарнизона. Каждый день возим людей на автобусах и спецпоезде. Эти поездки изматывают авиаторов еще до полетов.

Познакомились мы и с тем, как живут «старослужащие» в ближайшем поселке, «стрелецкой слободе». Зашли в просторную избу старшего борттехника прапорщика Петра Невзгодова. У бывшего воина с женой Галиной большое хозяйство — корова, телята, поросята, куры, да еще три собаки. Сад, огород. С таким хозяйством не управиться, если бы не помогали дети — Валя, Антон, Таня, Саша... Всего их восемь..

Петр Вениаминович оптимист.

— Живем неплохо, обрабатываем горемычную нашу землю, выполняем помаленьку продовольственную программу. Ну, а я — единственный в Союзе летающий фермер.

— Да, — с грустной улыбкой комментирует подполковник Дуюнов, — люди наши вынуждены приспосабливаться. А

ся с командирами кораблей, отрядов и эскадрилий. Разговор шел откровенный, честный. Я не увидел ни одного разочарованного или безразличного лица.

Мне кажется, что глубокое уважение подчиненных генерал Дейнекин заслужил и тем, как искренне и самоотверженно отстаивает идеи перестройки в армии.

— Не обещаю скорого улучшения дел, — сказал он в заключение встречи, — но будем стараться сообща. Всеми силами перестраивать работу и жизнь, особенно надо бороться за молодых офицеров, за социальную справедливость.

Действительно, среди командиров таких сложных кораблей, какими являются стратегические ракетносцы Ту-95, очень много молодежи. Разговариваем с секретарем комсомольской организации полка капитаном Жучаевым. Среди лучших комсомольско-молодежных экипажей он называет экипажи Мельника, Баяндина, Симоненко и других. С некоторыми из них удалось познакомиться. Майору Михаилу Фоменко 28 лет. Налет — 1400 часов, летал днем и ночью на многих типах самолетов — Л-29, Ил-28, Ту-16, ЗМ, Ту-95. Так что молодо — не зелено.

Спешу на аэродром: обещал встретиться с техниками, когда они будут чуть посвободнее. Пришел и убедился: такого времени у них никогда не бывает. Копаются в мощнейших двигателях теми самыми руками, о которых репортеры обычно пишут — «промасленные, дубленные на морозе». В век электронной техники служба наземного обеспечения остается на уровне отвертки и пассатижей.

Другое дело АРМ — аэродромная

ремонтная мастерская. Начальник АРМ майор Александр Инцертов показал прекрасные лаборатории, каким и в столице позавидовали бы, и ремонтный цех, оборудованные совершенными приборами, испытательными стендами и станками. Здесь работают специалисты самой высокой квалификации: Грушин, Ягодов, Фролов, Шупе, отец и сын Питченко. Во всех подразделениях службы идеальная чистота и порядок.

Начальник политотдела тридцатилетний подполковник Александр Борисович Румянцев спросил меня:

— Вы знаете, сколько стоит один час полета на Ту-95? Несколько тысяч рублей! Вот почему нам нужно немедленно повышать кпд работы — от научной организации труда до человеческого фактора. А ведь многие летчики уходят на пенсию еще молодыми, унося колоссальные неиспользованные возможности. Самым продуктивным возрастом для летчика американцы считают 40—50 лет. Нам же это кажется «дикостью».

Подполковник Румянцев сам летал на многих типах самолетов — Ту-22р (в летном просторечии — «шило»), Ту-16, Ту-22м («Бэкфайер»), Ту-95, в числе первых осваивал Ту-160 («Блэк Джек»).

— Несмотря на нашу очевидную бедность, — продолжил беседу начальник политотдела, — никто не снимает с нас обязанности решать проблемы обеспечения тренажной аппаратурой (сейчас она полностью отсутствует), создания базы для морально-политической и психологической подготовки летного состава. Вся эта огромная работа будет разворачиваться при поддержке Института авиационной и космической медицины. Вот приезжайте к нам через два года. Увидите, будут перемены!

ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

ведь дальней авиации выделяются средства на строительство, но материальные ресурсы и подряды командование округа придерживает, не утверждает сметы. Вот и получается, что в гарнизоне мы не хозяева. А исполкомовские власти? За каждую услугу требуют на «отработку» солдат. Например, в пекарне постоянно «вкалывает» наша команда. Сказывается давняя беспризорная родословная: то дальняя авиация была частью ВВС, затем лет восемь нами руководило командование военных округов, и вот вновь подчиняемся ВВС, но... территориально зависим от округа. Словом, мнение большинства наших офицеров — совершенно необходимо, чтобы ДА была самостоятельным видом Вооруженных Сил. А пока, как говорят местные острословы: «Наш гарнизон — всесоюзная почетная гауптвахта. Попастъ сюда трудно, а выбратъся еще труднее».

...Алые полковые знамена полощутся на ветру. Строевой смотр — это всегда праздник. Настроение у авиаторов бодрое. Но одно общее неудовольствие омрачает праздник — «засупоненная» форма одежды: тесная шинель, перетянутая ремнем и портупей, сапоги.

В гарнизонном Доме офицеров командующий дальней авиацией встретил-





На снимке генерал-лейтенант авиации Сергей Николаевич Маслов. Нам «не с руки» представлять заместителя Председателя ЦК ДОСААФ СССР, начальника Управления авиаподготовки и авиаспор-

та. Но повод для этого есть. Летчик Маслов выдвинут кандидатом в народные депутаты РСФСР по национально-территориальному округу № 75 (Смоленск).

Коротко расскажем о Сергее Николаевиче. Родился в 1933 году, ленинградец, выпускник Армавирского высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов ПВО, воевал в Афганистане, награжден двумя орденами. Немного из программы кандидата — социальная справедливость, курс на увлечение молодежи Пятым океаном. У нас к Сергею Николаевичу есть немало острых вопросов (читайте журнал). Отвечать же на них постараемся вместе.

ИЗ БЛОКНОТА

РЕДАКТОРА

ДЕПУТАТЫ ОТ НАРОДНОЙ АВИАЦИИ

В Брянске, как известно («КР» № 2), прошел сбор авиационных работников ДОСААФ с участием представителей авиационных министерств и ведомств, общественных организаций. Ни одного выступления не могу припомнить без горьких нот, без боли за народную авиацию. Именно так ее называют — самую массовую — сотни тысяч спортсменов-летчиков, парашютистов, авиамоделистов, любителей-конструкторов, воздухоплавателей...

«Советская авиация, образно говоря, стоит на двух ногах. Это Военно-Воздушные Силы и Гражданская авиация, — выступающий на сборе виновато посмотрел в сторону женщин, — но место народной авиации на этом авиателе, увы...»

Читатель все понял. Опять эмоции, стенания по поводу самих себя с целью оторвать лишний лоскут от худого экономического одеяла?

Начальник Красноярского авиаспортклуба Михаил Иванович Пегов имеет пенсионную книжку. «Но буду работать», — говорит он со злым упрямством, — пока не добьюсь справедливого отношения к народной авиации».

Вместе мы были на полетах, участвовали в совещании у заместителя председателя краевого исполнительного комитета. К народной авиации, мягко, очень-очень мягко говоря, не всегда порой душевно относятся местные власти, Министерства гражданской авиации, авиапромышленности, Военно-Воздушные Силы, и прочая и прочая. Спортивный аэродром Красноярска выброшен (именно!) далеко за город, недостроен. Ребята-моделисты не находят места в Домах пионеров, школах. Долгие годы жутким мертвецом стоит в городе парашютная вышка. Авиаспорт безудержно теряет массовость, а преступность точно так же растет.

Голословно? Пока — да. В четвертом номере журнала руководители названных ведомств найдут и факты, и более хлесткие оценки своей работе, в которой, фигурально выражаясь, выхаживается ствол, но губятся корни.

Пока все. Лишь обязательное дополнение: Пегов баллотируется в краевой Совет народных депутатов. Он считает, что в сложившейся ситуации здоровьем силам общества надо брать власть в свои руки, найти конструктивный путь решения проблемы. Сегодня это всяческая поддержка кандидатов в депутаты республиканских и местных Советов, кандидатов с программами Михаила Пегова.

Сергей ЛЕВИЦКИЙ

Летчик Пегов родился в разгар войны. С 16 лет — рабочий. Закончил аэроклуб ДОСААФ,

прикипел к авиаспорту. Работал в гражданской авиации, летал на Ан-24, Ил-18. Затем — родной клуб, освоение нового спортивного самолета Як-52. В прошлом году команда клуба по самолетному спорту заняла первое место в зоне Дальнего Востока и Сибири. Нет и не будет от начальника Красноярского авиаспортклуба покоя бюрократам, особенно тем, кто из-за сиюминутной выгоды экономит на воспитании молодежи.



ЧТО НОВОГО В ВОЕННЫХ

Рассказывает начальник Главного управления военно-учебных заведений Министерства обороны

КОНТРАСТЫ

Авиаспортклубы страны

Николай КУДРИН

Аэродром 2-го Московского АСК на юго-западе области знаменит тем, что отсюда темной августовской ночью 1941 года поднял по тревоге в воздух свой истребитель Виктор Талалихин и таранил фашистский «Хейнкель-111». Имя героя присвоено авиаспортклубу. Сегодня к летному полю вплотную подступают новостройки. В центре его — походный автомобиль — СКП (стартовый командный пункт) с «вертушкой» на мачте и мощной антенной радиостанции. Здесь разбит «квадрат», где во время полетов располагаются курсанты и спортсмены, с интересом наблюдая заход на посадку и приземление самолетов товарищей. Многие уже вылетали самостоятельно, но опыта, конечно, пока маловато.

Знакомлюсь с ребятами: обветренные лица, беззаботные добродушные улыбки. Но в голосе некоторых слышатся нотки иронии: мол, об учебе и полетах спрашивать — куда ни шло, а вот о быте, удобствах и культуре — зачем, ведь и так видно. Почерневшая от времени деревянная казарма, что сиротливо прижалась к лесу на самом краю аэродрома, выглядит символом убогой бытовой безысходности.

— Это наш родной «блок-хауз», — невесело шутят курсанты.

Обращает на себя внимание и «спецуха» — одеты ребята кто во что: от галифе и «кирзачей» до «треников» и кроссовок. Все «войско» выглядит очень живописно.

Но на этом специфика бытия курсантов и спортсменов не заканчивается. Еду на аэродром подвозят в термосах из города нерегулярно, и питаются ребята кое-как. К тому же очень часто отключают воду и электричество. Мальчишки шумной толпой, словно кочевники-печенег, на дымных кострах в ведрах подогревают чай.

С интересом слушаю ребят, пытаюсь понять, что же их, несмотря на все невзгоды, так крепко держит здесь. Вот Сережа Петров, высокий худенький парень. Он сын летчика.

— Если не поступлю в военное училище, а это, пожалуй, скорее всего, — рассуждает Сергей, — то подамся, наверное, в МАТИ. А летать не брошу, буду летчиком-спортсменом.

По-иному настроен Алексей Бурданов — крепкий, среднего роста. Взгляд дерзковатый. Сразу видно: цену себе знает (как оказалось, он и вылетел

Принято новое Положение о высших военно-учебных заведениях. Оно вносит много изменений в систему военного образования и в правила, регламентирующие права и обязанности слушателей и курсантов. Намечены меры по повышению заинтересованности и личной ответственности обучающихся за результаты учебного труда. Например, система материального стимулирования, что до недавнего

времени считалось для военных вузов не вполне приемлемым. Теперь курсантам, получившим на экзаменационной сессии только отличные оценки, оклады денежного содержания увеличиваются на 50%, а имеющим отличные и хорошие оценки — на 25%. Начальникам вузов предоставлено также право повышать оклады денежного содержания курсантов за особые успехи в изучении отдельных

дисциплин, в научной работе и научно-техническом творчестве.

♦ Увеличиваются, причем значительно, размеры единовременного денежного вознаграждения после окончания вуза: для окончивших с золотой медалью — на два месячных оклада, а для окончивших с отличием — на один оклад. Эти выпускники пользуются к тому же преимущественным правом выбора места службы.

♦ Изменен подход к организации учебно-воспитательного процесса. Начальники вузов и факультетов могут устанавливать индивидуальные планы учебы хорошо успевающим, тем, кто проявляет склонность к научному творчеству, педагогической деятельности. Начиная со второго курса, раз-

решается досрочная сдача экзаменов и зачетов. А если слушатель показывает отличные знания, начальник кафедры может освободить его от экзамена или зачета и поставить за семестр отличную оценку.

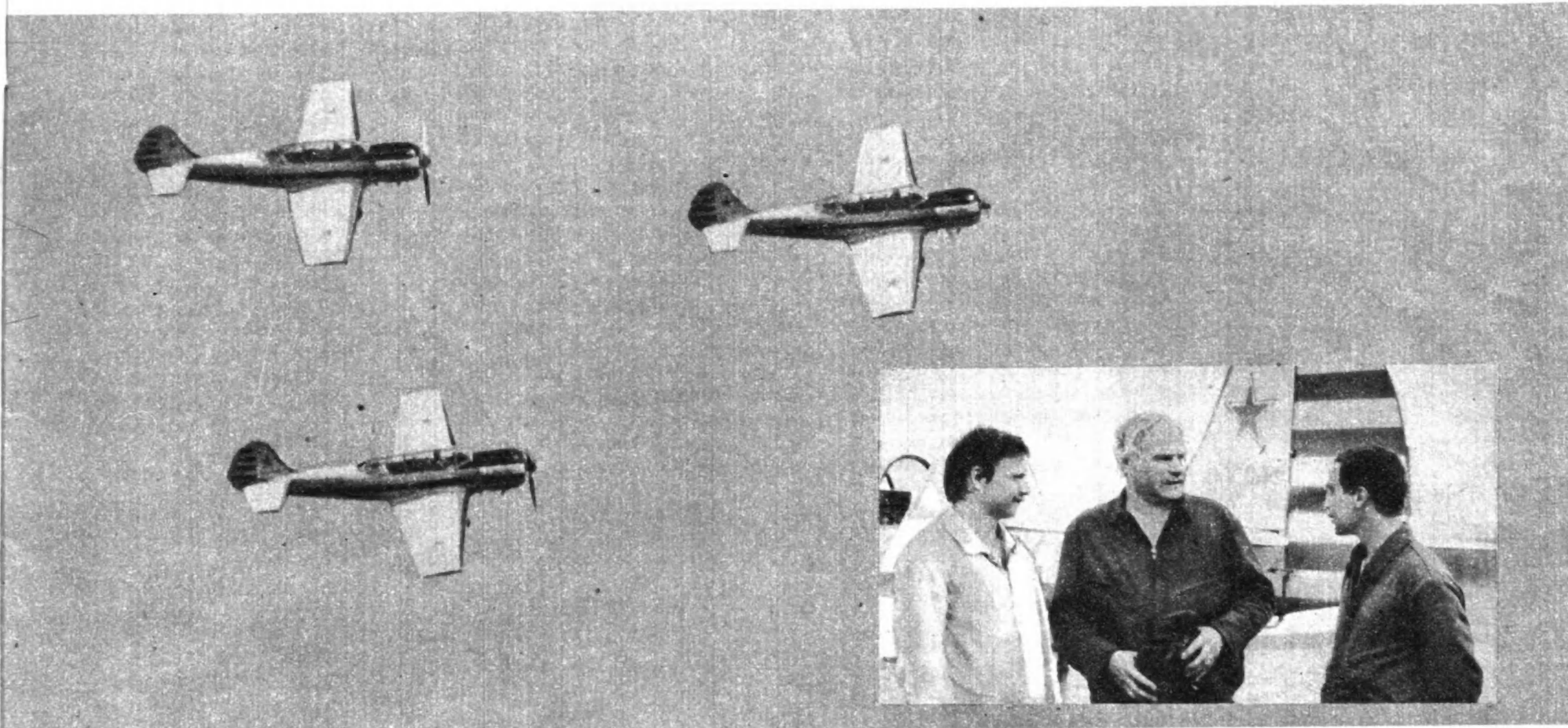
♦ Повышается роль выполняемых в системе военно-научных обществ разработок. Отмеченные поощрения по результатам Всесоюзных конкурсов, они могут засчитываться за курсовые работы, проекты или задачи, а их авторы — освобождаться от экзамена или зачета по соответствующей дисциплине.

♦ Военная школа отходит от жесткой регламентации в обучении. Учебный процесс ориентируется на творческий подход. Начальник вуза имеет право перераспределять вре-

УЧИЛИЩАХ?

СССР генерал-полковник Владимир Андреевич ВОСТРОВ.

СТАРТОВАЯ СТУПЕНЬ



самостоятельно в звене самым первым). Сказал, как отрубил:

— Поступаю в Ставропольское военное училище летчиков, и только с первого захода!

Всей группой мы откочевали к «яку» — тренажеру, поставленному с тыльной стороны СКП, расположились, кто в кабинах, кто на плоскостях. Удобно: и потренироваться можно, и понаблюдать за полетами товарищей.

Исподволь интересуюсь, прочно ли ребята усвоили теорию, иногда «случайно» путаюсь, и тогда ребята дружно поправляют меня. Чувствуется, теоретическая подготов-

ка основательная. Преподавателей вспоминают с благодарностью, особенно инструктора летчика-методиста Константина Павловича Леонова.

В авиаспортклубе группы смешанные: у одного инструктора — и курсанты, и спортсмены. Вот, например, у Максима Макарцева 8 учлетов: 6 спортсменов и 2 курсанта. Спрашиваю у второразрядника Виктора Бирюкова, не мешают ли тренировкам курсанты?

— Напротив, так даже интереснее, — уверяет Бирюков. — Появляется состязательность. Живем дружно. Вот только беда: на нашем аэродроме строгий режим по воз-

душной обстановке. Высоту больше трехсот метров дают редко.

О результатах работы клуба говорит такой факт: из двадцати восьми курсантов самостоятельно вылетели все. Причем с отличными результатами как по теории, так и по летной подготовке. Здесь первое слово за летчиками-инструкторами.

Василий Хромов в отряде 4 года. Окончил Волчанское летное училище ДОСААФ. До этого летал на Л-29, был инструктором аэроклуба.

Андрей Егоров постарше, летчиком-инструктором работает уже 7 лет, опытный воспитатель. Максим Мака-

рцев тоже не новичок. А Дмитрий Чистов только из ВВС; закончил училище, служил инструктором на МиГ-21. Дмитрию Морозову 22 года, окончил Волчанское училище. И, наконец, Александр Макаров — окончил Академию МГА, отличный методист, серьезный, вдумчивый. Возле отрядного домика видел, как встревоженные отец и мать рассказывали Александру Владимировичу: сын в субботу и воскресенье не приходит ночевать домой, связался с какой-то нехорошей компанией.

Летчики-инструкторы Андрей Егоров, Борис Косухин (начальник летной части), Василий Хромов.

мя между учебными дисциплинами, вводить новые темы или исключать те, которые неактуальны. Расширены и права педагогов. Они могут сами выбирать методы и средства обучения, исходя из собственного опыта и индивидуальных особенностей.

♦ Вузам разрешается проводить экзамены не только во время сессии, но и в течение семестра по окончании изучения дисциплины или ее раздела, причем выбор формы проведения экзамена предоставляется начальнику вуза. Это распространяется и на государственные экзамены.

♦ Новое Положение предусматривает и более жесткие меры в отношении тех, кто не желает или не может

успешно учиться. Ранее уже была отменена система условных переводов на следующий курс или семестр тех курсантов, кто получил на сессии более двух неудовлетворительных оценок. Теперь требование такое: те, кто не ликвидировал учебную задолженность в срок, кто не допущен к экзаменам по трем или более дисциплинам, отчисляются.

♦ Совершенно по-новому будет строиться жизнь курсантов. Размещение в казармах обязательно только для первых двух курсов. А новое правило таково: общий срок проживания в казарме 2 года. Значит, курсанты из числа военнослужащих срочной службы могут размещаться в общежитиях уже на втором и даже на первом курсе —

в зависимости от того, сколько они прослужили до поступления в училище. Те, кто до училища отслужил положенный срок, а также курсанты из числа прапорщиков, военнослужащих сверхсрочной службы освобождаются от размещения в казармах с первого года.

♦ Первокурсники пользуются увольнением строго в соответствии с Уставом внутренней службы Вооруженных Сил СССР. Для второго курса порядок увольнения устанавливает начальник вуза. Учащиеся третьего и следующих курсов, а также курсанты, проживающие в общежитиях, могут находиться вне расположения вузов после учебных занятий и обязательных часов самостоятельной подготовки — до 24 часов, а семейные кур-

санта — до начала занятий следующего учебного дня.

♦ Тем, кто живет в общежитиях, разрешается носить гражданскую одежду (конечно, вне расположения вуза и в свободное от службы время). Остальные этим правом могут воспользоваться только во время каникулярных отпусков.

♦ Но, конечно, мало дать право, необходимо иметь условия, чтоб им пользоваться. И поэтому сейчас очень остро стоит вопрос обеспечения вузов общежитиями. В большинстве училищ они есть. Что касается тех военных вузов, где общежитий нет, то принято решение: разрешить семейным курсантам третьего и последующих курсов жить вне расположения вузов. Да-

СТАРТОВАЯ

— Я поговорю с ним, — нахмурив брови, пообещал инструктор. — Не беспокойтесь больше.

Не сомневаюсь, что мужской разговор состоялся. Но все-таки не оставляет мысль вот о чем: насколько бы выглядела плодотворней и эффективней работа инструкторов, если бы не упомянутые «объективные» причины, которые мы так часто и охотно находим для оправдания нашей нерадивости и бесхозяйственности.

Давайте поговорим о них с человеком, который всей душой болеет за улучшение

материальной и методической базы АСК, заместителем командира отряда Владимиром Игоревичем Смелянским.

— Я все думаю, — говорит с болью в душе Смелянский, — как же, наконец, вырваться из замкнутого круга наших неурядиц? Необходимо иметь хоть какой-то источник финансирования, хоть намек на хозрасчет, чтобы наладить самое нужное — жилье, методические классы, столовую, автобусы... Да что говорить! Нет даже элементарного забора от коров и коз на летном поле. Душ — и тот строим вот уже два года. На аэродроме

должен быть постоянный работник, отвечающий за материально-техническое обеспечение. В АСК есть начальник МТО, Юрий Михайлович Ночевкин. Но он далеко, в Москве, за синими горами от наших нужд. Вот, например, чудеса нашего «хозрасчета»: эту покосившуюся деревянную казарму для курсантов, которую давно бы пора снести, мы арендуем у нашего собрата — 1-го Московского авиаспортклуба.

Сдвиги, конечно, есть. Для инструкторов и курсантов заканчивается строительство десяти новых деревянных домиков. Что ж, как в народе

говорят, лиха беда начало.

Но вот что удивительно: когда вы из «аэродромной глухомани» в Дубровицах попадаете в учебно-административный корпус 2-го АСК в Москве со строгим швейцаром при входе, то вас поражает контраст «дворцов и хижин». Здесь, в учебно-летном отделе чистота и порядок богато оборудованных аудиторий, безукоризненно выполненные стенды и схемы, великолепные действующие тренажеры.

Мы собрались в учебном корпусе, не спеша ведем беседу — замполит Виталий Анинович Кудинов, начальник штаба Николай Николаевич

Летчики-инструкторы Сергей Осипов и Юрий Володарский.



Фото Вячеслава Тимофеева

вать такое разрешение может начальник военно-учебного заведения.

Что делать остальным курсантам? Можно высвободить часть помещений в казармах, переоборудовать их под общежития. Конечно, при этом придется пойти на какие-то ограничения, поставить койки в два яруса. Но пока другого выхода сегодня просто нет.

✦ Читателей «Крыльев Родины», конечно, интересует, распространяется ли новое Положение на курсантов средних авиационно-технических военно-учебных заведений. Нет, для них разрабатывается другое, в котором также предусматривается целый ряд изменений жизни и учебы курсантов. По всей видимости, оно будет введено в действие в следующем году.

СТУПЕНЬ

Попов, инструктор-летчик-методист Константин Павлович Леонов (тот самый, о котором на аэродроме так тепло отзывались ребята). Разговор был долгим. Приведу лишь несколько высказываний.

— Во всех наших аэродромных неурядицах в первую очередь повинны наши беспечность и обычная бедность, к которой мы, к стыду нашему, просто привыкли.

— Мы жалуемся на то, что для аэродромного обустройства не хватает средств. Но ведь только на возведение пьедестала для МиГ-21 затратили больше тысячи рублей. А еще на лозунги и плакаты, на другие «непредвиденные» расходы. Лучше бы эти деньги пошли на форму для курсантов.

— У нас два аэродрома, значит, должно быть и два МТО. А товарищу Ночевкину, нашему главному хозяйственнику, приходится разрываться на Московскую и Тульскую области, где расположены аэродромы АСК. И до тех пор, пока штаб АСК так отдален от аэродромов, порядка нам не добиться...

Что посоветовать энтузиастам? Наверное, одно — нечего ждать манной небесной, надо уповать на себя, свои руки, сметку. Уметь хозяйствовать, а не показушничать. Ведь и в романтической палатке можно наладить добротный быт, чтобы ребятам было интересно, чтобы к трудностям себя готовили. Но когда элементарное невнимание к людям проявляется, что уж тут скажешь? И контрасты, контрасты. Не дают они покоя. Когда же будем от них избавляться?

ПРОБЛЕМА ТРЕБУЕТ РЕШЕНИЯ

«ПОМОГИТЕ ДОЖИТЬ ДО СЕМНАДЦАТИ»

Лидия БАГРЯНЦЕВА

Эту фразу я услышала в райотделе милиции, в кабинете начальника инспекции по делам несовершеннолетних майора милиции А. Юкина.

— Наш город — Жуковский — не Чикаго, — говорит Александр Васильевич, — но...

И он показывает таблицу, где аккуратно выведены фамилии «трудных» подростков. Лохматый мальчишка лет тринадцати, заглянув в дверь, хмуро спросил у Юкина:

— Вызывали?

Они долго говорят «по душам». Юкин интересуется, что пишет брат из армии. Спрашивает о классной даме, с которой у Валеры в последнее время «напряги». Постепенно беседа входит в «нужное» русло. Речь о последнем проступке — угоне автомобиля в пьяном виде. Покататься не удалось — задержали на первом же перекрестке.

— Ничего страшного не случилось бы, — уточняет он после паузы. — Покатался бы и на место поставил. Прав у меня нет, но водить умею. Брат научил. Он перед армией шоферил. Говорил, что у меня способности есть. А где и на чем их развивать? Своей «тачки» нет. Кружки? Да это для малолеток. «Посмотрите, дети, это гайка»... ДОСААФ? Слышал. Говорят, там даже на самолетах летают. Вот туда бы!..

— Таких у нас, к сожалению, немало, — говорит Юкин, когда за парнем закрывается дверь. — «Телегами» в школу его не запугаешь. А в школе ждут, чтобы поскорее его выпихнуть. К ответственности его по закону не привлечешь: возраст. И к слову, самый неохваченный. Для спортивных секций — поздно. Для ДОСААФ — рано. Милиционера к каждому не приставишь. Занять ребят чем-то надо... Вот есть у нас авиационно-спортивный клуб ДОСААФ. У подростков он пользуется большой популярностью. Но туда принимают только с семнадцати.

Подмосковный Жуковский — город авиаторов. Летно-исследовательский институт, авиационный завод, ЦАГИ. Здесь живут известные всей стране летчики-испытатели, конструкторы, разработчики авиационной техники. По статистике, каждый второй житель города так или иначе связан с небом. Авиационная тематика отразилась в названиях кинотеатров и улиц: «Взлет», «Звездный», Чкалова, Гагарина, Жуковского... Есть в городе авиационно-спортивный клуб ДОСААФ. В нем портреты выпускников, чья слава шагнула далеко за пределы города.

Но это заслуги прошлых лет. А что клуб представляет из себя сегодня?

Обучение здесь поставлено на профессиональную основу. Три раза в неделю теоретические занятия. В группах не более двадцати человек. Их проводят опытные летчики и техники. С мая по сентябрь — летная практика, когда каждый член клуба должен совершить пять учебных полетов в день. «Наверное, подумалось мне, от мальчишек отбоя нет». Оказалось совсем наоборот. Всего в клубе занимаются шестьдесят человек. Из них только двадцать — школьники. И это из всего Жуковского, в котором 14 школ, 5 СПТУ... Может, в клуб подростков берут не очень охотно, предъявляют непомерно высокие требования? Вроде нет. Школьникам открыта «зеленая» дорога. Берут всех желающих. Единственное ограничение — возраст и, конечно же, показания медицинской комиссии. На плохую агитационную работу тоже не пожадуешься. Да и сама жизнь города, где развит культ неба, уже пропаганда. Так в чем же дело? Может, слаба материально-спортивная база?

— Нет, — говорит начальник клуба заслуженный пилот СССР летчик-испытатель первого класса Ю. Поляков. — У клуба есть свои самолеты. Это и Як-52, и Ан-2, недавно получили Л-29. Правда, про-

блемы есть. Штаты малы, реконструкцию аэродрома не мешало бы сделать. Но все это решаемо.

Вот точка зрения заместителя начальника летного отделения летчика-истребителя 1-го класса Н. Апполонова:

— В авиацию идут по призванию, а не по принуждению. И если нет в парне «авиационной жилки», как ни агитируй, ни убеждай — бесполезно. Вот мы проводим учебные полеты летом. Что это значит? Школьники — за счет каникул. Инженеры — за счет отпусков. Да и занятия по вечерам, в свободное от работы время. Все построено на энтузиазме. К нам идут только те, кто твердо решил посвятить себя небу, стать летчиком.

Я просмотрела списки обучающихся. В основном это сыновья летчиков. Подростков из неблагополучных семей тут нет, тем более из криминальных деревень, что вокруг Жуковского.

— Трудные у нас не задерживаются, — парировал мой вопрос Николай Федорович. — У нас физика, математика. А он школьную программу еле тянет. Дисциплина опять-таки — это не на дискотеках трястись. Небо серьезных любит.

Ну, на дискотеках, положим, тоже потрястись не грех. Но их в городе почти нет. Технические кружки — мизер. Клубов юного техника — только два. Но и те успехом у местных пацанов не пользуются. Дворца пионеров и вовсе нет. Так что проблема досуга в городе стоит остро.

А вот что говорит генерал В. Решетников, вспоминая о своей молодости: «Мы тоже в свое время не были этакими домашними детьми. Озорничали много. Но так получилось, что наша энергия понадобилась государству. И мы ринулись с головой в авиацию».

— А какие в то время были условия?

— Энтузиазм был — как с нашей стороны, так и молодых в то время организаций ДОСААФ. Родине нужны были летчики. Был даже клич такой — даешь стране авиаторов. Правда, не все ими становились. И все же, уходя, они уносили с собой влюбленность в небо, закуску, которую получали в школе.

Так, может быть, нам сегодня этого как раз и не хватает?.. И потому одни не знают, как дожить до семнадцати, чтобы не угодить в тюрьму, а другие на это закрывают глаза, прикрываясь любыми «доводами».

ЮНОСТЬ, КРАСОТА, ПОЛЕТЫ

Николай ДЕЕВ

Конечно же, этот рассказ о девушках. А их в Запорожском авиационном училище тридцать — будущих летчиков-инструкторов. Их роднят любовь и искренняя привязанность к летному делу и, как ни горько об этом писать, — серая, делающая всех уныло одинаковыми, военизированная форма: суконное пальто, «безразмерные» сапоги и зимние, из искусственного меха, шапки-пирожки.

Таня Белова (она приехала сюда из Киевского АСК) летает на Як-52 и выразила общее для всех девчат желание: «Мы хотим стать отличными летчицами, но не забыть при этом, что мы женщины».

В общежитии, уютном по-стандартному, только макеты самолетов и вертолетов настойчиво напоминают о том, что ты в гостях у представителей героической профессии, той самой, куда девушек (будем откровенны) берут не очень-то охотно.

Еще до этой встречи — в городке, на аэродроме, в учебном корпусе — я заметил, что девочки на ребят-курсантов смотрят чуточку свысока. И не без оснований: ведь у них и налет, и спортивные ранги выше. Это плата за «эмансипацию». Ирина Куничан, например, воспитанница Коломенского АСК, окончила МАТИ, имеет 1400 прыжков с парашютом, мастер спорта. Оля Сиделкина из Саратовского аэроклуба — кандидат в мастера спорта, ее одноклубница Светлана Золкина — мастер спорта.

Словом, народ в группе подобрался серьезный. И претензии у девчат весомые, основательные. Прежде всего их не устраивает летная программа: слишком мал налет. Группы курсантов формируются без учета летной квалификации, хотелось бы иметь отдельные группы с усиленной программой.

А как же иначе, ведь памятен всем конфуз: на недавних спортивных состязаниях в Сумах команда спортсменов ЗАУЛ в результате упорной

Очерк о проблемах Запорожского авиационного училища летчиков ДОСААФ имени трижды Героя Советского Союза маршала авиации А. И. Покрышкина читайте в № 4 нашего журнала.



борьбы заняла... последнее, 6-е место! Ира Куничан резюмирует по этому поводу: «Похоже, что нас хотят вовсе отлучить от спорта. А наши девочки с таким трудом шли к заветной цели — стать мастерами: ради совмещения занятий в аэроклубах с работой шли в дворники, были донорами поневоле... Мы-то ладно, с налетом. А как быть тем выпускникам-инструкторам, у которых весь налет едва потянет на 150 часов?»

Есть у девушек «свой человек» в комитете комсомола училища — курсант Оля Кирсанова, дивчина далеко неробкого десятка, делегат областной отчетной конференции комсомола, мастер спорта. Вот что она думает по этому поводу:

— Очень мешают жесткий лимит горючего и ресурс двигателя. Летать хотят все: вместо 125 человек в прошлом году приняли 170.

— К сожалению, — говорит начальник училища, заслуженный военный летчик СССР Фарид Акчурин, — создавать специальные группы спортсменов-разрядников из девушек мы не можем, программа-минимум у нас для всех курсантов единая и очень сложная. К тому же училище переживает трудный период становления после переезда из Волчанска. Но через два года мы намерены сдать в эксплуатацию новый учебный корпус — там разместятся все кафедры, библиотека, спортзал и бассейн. Вводим прогрессивную компьютерную систему подготовки курсантов на базе высшей школы, обязательно улучшим быт и социальные условия жизни подопечных. Думаем хозрасчетным путем заработать дополнительные средства, купить новую технику, оборудование. Изменим и форму, так что

девушек наших вы скоро увидите в неотразимо элегантной форме.

Тогда любую из них — хоть на конкурс красоты!..

Давно знаю Фариду Измайловича, замечательного летчика, методиста и воспитателя. Это он в свое время вывел в число лучших Вяземский аэроклуб. Думаю, и теперь слово ветерана твердо...

Когда уезжали из училища, на стоянках возле Ми-2 и «Аннушек» стайками хлопотали девушки, шла предполетная подготовка. Мысленно прощаюсь с нашими новыми знакомыми:

— Счастья вам в жизни, дорогие! Ясного неба!

ПЕРВАЯ

Петр ГУСЬКОВ

Теплым майским днем 1943 года на фронтовом аэродроме 586-го женского истребительного авиаполка состоялся митинг. Одной из первых слово попросила молодая женщина с крутым изломом густых бровей над задумчивыми зелеными глазами.

— Каждый день совершенствовать боевую выучку — вот одна из главных наших задач. Кто перестанет учиться, тот отстанет, а отстающих, как известно, бьют, — убежденно говорила она.

Командир эскадрильи Ольга Ямщикова постоянно совершенствовала боевое мастерство сама и настойчиво учила своих подчиненных. (На снимке 1943 г. Ямщикова проводит послеполетный разбор). В ноябре полк перебазировался на киевский аэродром Жуляны. Предстояло прикрывать город и переправы через Днепр. Как-то ранним зимним утром на командный пункт

поступило сообщение, что со стороны Белой Церкви к переправе приближается большая группа фашистских бомбардировщиков под прикрытием истребителей. На перехват поднялась дежурная пара — Ольга Ямщикова с ведомой Сашей Акимовой. К переправе подошли вовремя: с юго-запада показался противник.

Два «ястребка», поднявшись выше «юнкеров», со стороны солнца стремительно понеслись на головное звено противника. Удерживая в прицеле флагманский корабль, комэск открыла огонь. Рядом, стреляя, пикировала Акимова. Бомбардировщик вспыхнул. Строй «юнкеров» нарушился.

— Идем на второй заход! Машины вторично врезались в боевой порядок врага. Но к смельчакам уже приближались «мессершмитты». Обстановка накалялась.

— Держитесь, девчата! — услышали они по радио. На выручку спешили истребители с соседнего аэродрома. Не выдержав натиска наших летчиков, фашисты начали поспешно сбрасывать бомбы в Днепр и поворачивать назад. На переправу не упала ни одна бомба. В этом скоротечном бою враги потеряли семнадцать самолетов. Наши истребители потерь не имели.

От Сталинграда до Вены прошел с боями женский авиационный полк. Одной из первых в полку Ольга Ямщикова освоила новые «яки», совершила на них 217 боевых вылетов. В феврале 1945-го капитан Ямщикова была откомандирована с фронта на летно-испытательскую работу. До нее среди испытателей женщин не было. Ольге пришлось утверждать свое право на эту профессию. Шло время. Ей поручали все более сложные задания. Накапливался опыт, знания, приобретался ав-

ЖЕНЩИНЫ



торитет. В мужском коллективе испытателей Ольга Ямщикова была признана равной. 7 июня 1947 года она стала первой женщиной, совершившей полет на реактивном самолете.

Какие только испытания ни приходилось проводить Ямщиковой! А когда врачи записали в ее медицинской книжке: «По состоянию здоровья к летной работе не допускается», — Ольга Николаевна продолжила испытательскую работу как инженер. В 1938 году она, единственная из женщин-летчиц, была принята на инженерный факультет Военно-воздушной инженерной академии имени проф. Н. Е. Жуковского. Училась и продолжала летать. После окончания академии ее направили военпредом на один из авиазаводов в Сибири. Принимала и облетывала самолеты для фронта, писала бесконечные рапорты об отправке в действующую армию. Просьба Ольги была удовлетворена после того, как погиб на фронте ее муж-летчик...

Полковник Ольга Ямщикова дала путевку в небо сорока типам самолетов различных модификаций и не допустила при этом ни одной аварии и поломки техники.

А начинала свою летную дорогу Ольга Николаевна в Ленинградском аэроклубе Осоавиахима, потом закончила Центральную летную школу в Тушине, Центральную высшую парашютную школу.

Имя Ямщиковой стало притягательным для девушек, мечтавших посвятить себя авиации. Со всех концов страны ей шли письма с просьбой о помощи, особенно в семидесятые годы, когда прием девушек в летные училища ГВФ и в школы летчиков-инструкторов ДОСААФ был

ограничен. Многим сумела помочь Ольга Николаевна, всегда помнившая влекущую силу неба. Именно по ее ходатайству было решено подготовить в Кременчугском летном училище группу пилотов из числа спортсменок авиаспортклубов ДОСААФ.

Ушла из жизни Ольга Николаевна Ямщикова. И немногие знают об удивительной судьбе этой чудесной женщины. Автору очень хотелось, чтобы был отдан долг памяти отважной летчице.

«УМЕЮ БЫТЬ СЧАСТЛИВОЙ»

Наталья ВАРИЧЕВА

Не чемпионка мира, не доктор наук, не победительница конкурса красавиц, даже не народный депутат. Ирина Грушина — просто научный сотрудник, работает в лаборатории коррозии МИСИ.

Человек по натуре независливый, Ира с детства не могла читать о летчиках. «Вот они летают, а я нет...» Когда начала летать сама, тут уж другое дело. Я тоже летчица. Но наш авиационный спорт, как солнечный зайчик, осветит лучиком кого-то, пригреет, порадует и... соскользнет. Где тут случай, а где воля того, кто зеркальцем управляет, — поди разберись.

Еще в институте Ирина прыгала с парашютом. Потом пришла «записываться на самолет». Кто-то предложил зайти к вертолетчикам, у них как раз набор был. И за один вечер получила ее жизнь новое направление. Случай, судьба? Восемь лет отдала полетам. Лагерная жизнь на аэродроме, особый климат

авиационной братии, песни под гитару, бесконечный праздник взлета. Особенно любила полеты по маршруту. «Пожалуй, во мне пропал не летчик, а штурман». Успехи? Никаких. Разве считается у нас успехом радость от полета? Судьба не дала возможности даже получить звание «Мастер спорта СССР», стать членом сборной. Неспособная? Нет, просто в техническом спорте тому, кто «не попал в струю», трудно доказать, на что он способен.

Пришло время появиться семье. А когда родился сын, поняла, что больше вернуться к полетам не сможет. Надо было «пристраивать» сынишку, обременять близких. Маленький человечек заполнял все ее существо, но тот уголок души, в котором были когда-то полеты, аэродром, друзья, оставался пустым и больно ныл. Выбежит по морозцу зимним утром на молочную кухню, глотнет фиолетовой предрассветной свежести, и тут же ощущение прошлой зимы на аэродроме. В это время выходили на завтрак, на медконтроль, а впереди был день, и каждая клеточка наполнялась счастьем предстоящей встречи с небом. Теперь все это позади, и не знаешь, в какой момент подловит тебя щемящее воспоминание о том счастливом времени.

Талант жизнелюбия, активности не дал ей впасть в пессимизм. «Подумаешь, не летаю, сколько нас таких, отлученных от полетов». Жизнь продолжалась, несла новые заботы и радости.

«Я умею быть счастливой, радоваться тому, что я есть, живу, радоваться людям, окружающему миру».

Чтобы встретиться со старыми друзьями, окунуться в любимую атмосферу, Ирина поехала на чемпионат Москвы

в качестве судьи. Это и стало отправным пунктом в обретении себя в новом качестве. За первыми соревнованиями последовали другие. Первенство зоны, России, Союза. Квалификация ее росла. Способность растворяться в деле, быть принципиальной и при этом не гнушаться самой черной, неблагодарной работы сделала ее нужной людям. Она всегда готова оказать помощь любому, даже в ущерб себе. И еще одна черта — она всегда доброжелательно улыбается, когда общается с кем-нибудь. Таких людей — раз, два и обчелся. Большинство угрюмы и озабочены, погружены в свои успехи и неудачи.

К весне прошлого года, когда сборная Союза по вертолетному спорту начала целенаправленную подготовку к VI чемпионату мира, Ирина уже имела звание «Судья всесоюзной категории» и репутацию лучшего секретаря соревнований. Сборной удалось найти спонсора, взять во Францию дополнительно трех судей. Среди кандидатов была названа и Грушина. Кое-кто выражал недоумение, даже недовольство — мол, молода еще, да и судейский стаж невелик. Но была надежда, что ей удастся как раз за счет молодости, а также умения добиваться своей цели изменить печальную практику пассивности наших судей на трех предыдущих чемпионатах.

Тут узнали, что Ирина хорошо говорит по-английски — пригодилась спецшкола и многолетняя практика технического перевода. Благодаря ей команда, наконец-то, имела уши и язык! Еще на предварительном совещании судей Ирина показала свое умение вести дело, после чего директор чемпионата Ричард Фенвик предложил назначить ее главным секретарем. На протяжении всех соревнований она не теряла контроль над ситуацией. И он был справедливым и компетентным, что признано всеми. В противостоянии американских и советских судей она была достойным соперником, а в результате — новый уровень качества и объективности судейства. Вот так одна личность может «изменить погоду». Кстати, теперь у Ирины звание «Судья международной категории».

Портрет будет неполным, если я не скажу, что Ирина любит живопись, театр, кино, литературу, музыку. Хорошо поет, сама аккомпанирует себе на гитаре. Есть у нее и авторские песни, очень лиричные, каждая со своим настроением. И редко кто знает, какая из песен ее репертуара написана ею.



«ДАВАЙТЕ ГОВОРИТЬ ПРАВДУ!»

Двадцать лет я коллекционирую материалы по авиации. В последние годы увлекся стендовым моделизмом. С нетерпением жду каждый номер «КР». В № 10 в разделе «Стенд» прочел публикацию «Агу их...». Хочу сказать спасибо автору и редакции за этот материал.

Кажется, сегодня уже можно открыто говорить и о том, что фашистские пилоты здорово досаждали нашим «якам» и «Лавочкиным» (не говоря уже об И-16, И-153). Написал «досаждали», а не «сбивали» — как сильна в нас привычка говорить туманно о нашей отсталости в начале войны. Пора нам всем научиться говорить правду! И пусть наши дети хотя бы на полке коллекционера, на выставке увидят технику грозного врага, пусть знают, какой махине сломали хребет отцы и деды. И не надо обзывать стендовиков чуть ли не фашистами, если на модель наклеена свастика. Хватит псевдопатриотизма. Все советское — самое лучшее? Надо реально смотреть на вещи: был Ил-2 — да!, но были и Ме-109, и Ю-88, а также «Бостоны», Б-29, Б-17. Были ошибки с выпуском Ту-2, Пе-8 — и как дорого это нам обошлось!

Где же на прилавках эти «игрушки для детей от 10 до 12 лет» в великолепных коробках и с русскими названиями, где ТБ-3, Пе-8, Пе-2 и другие? Спасибо зарубежным фирмам, «позаботились» и о нас. Выпускают спокойно советские машины — МиГ-3, Як-1, Як-3, Як-9, Ил-2, Пе-2, не боясь прослыть «непатриотами».

А знают ли наши уважаемые дизайнеры, конструкторы, рабочие на фабриках детских игрушек, сколько стоит каждая такая «игрушечка» на черном рынке? Как-то стыдливо это все у нас замалчивается. Может быть назвать цену на Б-17 производства Донецкой фабрики игрушек? Пожалуй, не стоит, обычный человек не поверит, а кое-кто попытается оспорить сам факт выпуска этой модели.

Прекрасно понимаю, что сейчас, когда наша великая Родина тяжело больна, когда не хватает самого необходимого, неразумно требовать выпуска «игрушек». Однако коллекционер всегда остается коллекционером, а дефицит всегда порождает спекуляцию. Отсюда и стоит исходить, говоря о «нравственном и общественном статусе моделиста».

У меня несколько вопросов к редакции.

Почему исчезли рубрики «Послевоенные советские самолеты», «Утрачено? Нет, найдено!», «Спортивные самолеты», «В небе Отчизны»? Почему нет постоянной рубрики, где бы давались схемы и фото с кратким описанием аппарата (как это делается во «Флиггер-ревью» и «Крылатой Польше»?) Будут ли в рубрике с громким названием «Авиация во второй мировой войне» даны описания, схемы, чертежи, окраска авиатехники СССР, Германии, США

и других стран? Какие планы в отношении этой рубрики в дальнейшем? Почему исчезла рубрика «Построй модель-копию»?

Уважаемая редакция! Не забываете, что у нас нет другого журнала, где бы можно постоянно черпать сведения по истории авиатехники. Книг издается крайне мало, «Моделист-конструктор» отдает предпочтение «морякам», плюс ко всему — нас лишили подписки на «Летецтво + космонавтика»...

Хочется верить, что «каждый человек нам интересен, каждый человек нам дорог!» Несмотря на все вопросы, спасибо за журнал. Эх, если бы ему еще и объем увеличить, хотя бы до уровня «Моделиста-конструктора» (ведь цена-то одинаковая).

А. Николаев, Краснодар

«ПЕРЕКРОЙТЕ ЗОЛОТОЙ РУЧЕЕК...»

Стендовики знают, с какими трудностями связано приобретение моделей. Предприимчивые торговцы у прилавков магазинов всегда готовы предложить свои услуги, в том числе и продать упаковку с экспортного варианта модели. Порой коробка стоит много дороже самолетика. Дело в том, что у нас практически полностью отсутствует информация о камуфляжной раскраске. И потому для коллекционеров использованная коробочка, привезенная «из-за кордона», становится предметом дефицита.

У меня конкретная просьба. В разделе «Стенд» возможно чаще публиковать камуфляжную раскраску моделей выпускаемых в нашей стране. Этим вы перекроете золотой ручеек для спекулянтов и увеличите число своих подписчиков. Ведь нас, стендовиков, много.

В. Дергунов, Москва

Таких писем мы получаем немало. В одном из ближайших номеров редакция познакомит читателей с подробным планом публикаций по этим вопросам. Сейчас запланирована постоянная рубрика — «Коллекция». В ней вы познакомитесь с интересными историческими сведениями о летательных аппаратах, с их внешним видом и чертежами.

«А ПРОБЛЕМЫ ТЕ ЖЕ...»

Второй год веду кружок авиамоделистов (основная работа — киномеханик). Прочитал в № 11 «КР» «Монолог рассерженного авиамоделиста». Захотелось откликнуться. Занимаюсь я с ребятами в районном Доме пионеров, точно в таких же условиях, о каких пишет автор «Монолог». Держимся на энтузиазме. Областная станция юных техников почти ничем помочь не может — у самих все лимитировано. О каком же повышении уровня технического творчества школьников можно говорить? Где купить микродвигатели, топливо к ним, аппаратуру радиоуправ-

ления? Не подскажите ли, где можно приобрести наборы заготовок, только не такие, как По-2 или Як-18, качество которых никуда не годится.

Н. Пузров,
п. г. т. Перевоз Горьковской области

НУЖНЫ АЭРОСТАТЫ

У нас в городе многие хотят заниматься парашютным спортом, но условий нет. На прыжки приходится ездить в Чернигов, за 100 километров, в строго определенное время, в основном — в начале июня, когда у большинства молодежи начинаются экзамены. И в результате из 60 занимающихся прыгают всего 10.

Нужны чертежи, документация на парашютную вышку. А можно ли приобрести аэростат для нашего СТК? Это позволило бы увеличить число занимающихся парашютизмом...

В. Горбач,
г. Нежин Черниговской области

С волнением прочли статью в № 10 «КР» «Возродить прыжки с аэростата». Это нужно сделать в ближайшее время. Ответственные лица в ЦК ДОСААФ, Министерстве авиапромышленности должны помнить о том, что сельская молодежь тоже хочет прыгать с парашютом. Необходимо продумать условия для создания сельских парашютных клубов.

Наш совхоз-техникум с удовольствием приобрел бы аэростат, парашюты и необходимое снаряжение. В парашютном спорте мы не новички. Наша секция действует уже шесть лет. Но с прыжками много мытарств. Ездим в Красноярск, за 500 километров! Один клуб на край, протянувшийся от Тувы до северных морей, — это позор! Объясняют, что открыть новые клубы сложно, потому что нет земли для аэродромов. Зато заводы-гиганты и ГЭС построили с размахом на лучших землях.

Н. Черненко,
п. Шушенское Красноярского края

ПАРАШЮТИСТ — ПОЧЕТНЫЙ ДОНОР

Легко представить привычные измерения — литр молока, кувшин кваса, стакан воды. Но почти невозможно вообразить сосуд в шестьдесят литров с человеческой кровью! Именно столько отдал ее Станислав Васильевич Бердинских ради спасения жизни других.

Старший инженер на заводе «Биофизприбор» С. Бердинских трудится творчески, на его счету более 20 рационализаторских предложений, дающих ощутимый экономический эффект.

Станислав Васильевич любит небо. 1500 раз видел он землю из-под купола парашюта. Студентом политехнического института был членом комитета ДОСААФ, подготовил около 80 парашютистов. Член сборной команды области, много сил отдает общественной работе в областной федерации авиационных видов спорта.

Станиславу Васильевичу исполнилось 50 лет, но он всегда первым уходит в небо.

В. Новиков, мастер спорта, г. Львов

Петр ТКАЧЕНКО

Военный журналист, литературный критик полковник Петр Ткаченко — начальник творческого отдела Военно-художественной студии писателей. Читатели знают его как составителя книг стихотворений воина и поэта лейтенанта Александра Стовбы, сборников «афганских» песен «Когда поют

солдаты», «Время выбрало нас», книги воспоминаний «Афганистан болит в моей душе». Очерки П. Ткаченко, публикуемые в № 3 и 4, посвящены истории создания «афганских» песен, за строчками которых — подлинно героические судьбы солдат и офицеров, до конца выполнивших свой долг.

«Я ВИДЕЛ НЕБО»

Это была одна из первых «афганских» песен, одна из тех, что кочевали безымянными в магнитофонных записях. Кассеты эти бережно хранятся у каждого «афганца» как самые дорогие реликвии.

В общем-то простенькая песня. Но тогда она поражала непривычностью того, о чем пелось в ней. Ведь в то время песни были, пожалуй, единственными надежными сообщениями «из-за речки». Ох, и сегодня выдался денек. Я летаю бортстрелком на вертолете.

Я весь продрог,
до ниточки промок,
Холодный пот шипит
на пулемете.
Вот левый крен.

К прицелу я приник,
И ветра свист
стрелять отбил охоту.
Перевернуло все,

и в тот же миг
Я с злостью жму
на планку пулемета.
А под крылом —

все та же ФАБ-500.
Уж если сбросим —
тошно будет гадам!
И потому ползут в свою нору,
Но все равно

не скроются душманы.
Ну, что мне до этой нехитрой песни... Что слышалось за неумелыми словами, произносимыми под перебор гитары дрожащим от волнения голосом, что заставило начать поиск?

Ко мне она попала в кассете Юрия Кирсанова, исполнявшего не только свои, но и песни других авторов. Я было совсем оставил надежду уста-



новить ее авторство, но встретил «афганца» Игоря Борисова. Он и рассказал, что песню написал его боевой товарищ — десантник сержант Сергей Голиков, награжденный орденом Красной Звезды и медалью «За отвагу». Потом авторство Голикова подтвердил и Владимир Андрияшин из Тулы, тоже служивший с Сергеем.

Голиков погиб 8 августа 1980 года. Удалось узнать, что жил он в Шаховской Московской области. Написал его маме Зинаиде Ивановне. Долго собиралась она с духом, чтобы ответить. Короткое воспоминание о сыне вышло таким, что невозможно читать без боли.

До армии Сергей учился в институте, на физмате. Но почувствовал, что это не его призвание, снова сдал вступительные экзамены, теперь уже на факультет физического воспитания. А мечтал о военном училище. Была в нем, — вспоминает Зинаида Иванов-

на, — некая «армейская косточка», дававшая знать о себе уже в детстве.

Была в его душе, пусть и не в полной мере развитая, лирическая струна. Многие страницы писем Сергея исписаны стихами. Может быть, некоторая общая закономерность: в Афганистане писать стихи стали вдруг многие солдаты, до того о них и не помышлявшие. «У нас многие ударились в поэзию, — сообщал Сережа в письме. — Прямо не рота, а литературный кружок».

Конечно, он понимал несовершенство своих стихов, сам писал об этом: «С точки зрения поэзии — это, конечно, слабо. Даже очень. Но я ведь не Есенин, хотя и Сергей. Так что не судите очень строго».

О многом мог он рассказать тогда. Но, видно, щадя материнское сердце, писал о природе, о поразившей его стране. О служебных же и боевых делах молчал, не удержался лишь от восторженного сообщения о самом большом для десантника событии — первом прыжке. «Сегодня, 28 мая мы совершили свои первые прыжки с парашютами. Признаюсь, что пока поднимались на высоту тысяча метров, страшно было очень. Потом команда «Приготовиться», «Пошел!» — и мы покинули борт самолета. До сих пор толком не представляю, как я выпрыгнул. Двадцать секунд свободного падения, и надо мной, хлопнув полотнищем, раскрылся купол. И тишина. Я словно бы замер на месте. А внизу — серая степь, веселые домики Ферганы, горы вдалеке. Да, теперь я понимаю, почему человек тянется в воздух. Как это здорово! Приземлился хорошо, не ушибся. Так что теперь я уже почти настоящий десантник. Я видел небо! Мама, я решил сразу, что свой первый прыжок посвящу тебе, твоему дню рождения...»

Да и потом, уже за Гиндукушем, он писал больше не о каких-то событиях, а о своих внутренних душевных движениях. По письмам можно проследить и понять, как менялся Сергей. «Последнее время стал немного скучать по дому. Но верю, что скоро это пройдет. Я же теперь командир отделения и мне не положено хандрить. Мама, береги свое здоровье. Как я сейчас ругаю себя, вспоминая о том, сколько переживаний доставил тебе...

Знаешь, мама, я не жалею, что надел солдатскую форму. Это помогло мне понять многое из того, что раньше считал в порядке вещей... Теперь я понял, что иногда был таким эгоистом, что стыдно вспоминать...»

Сообщал он и о важных событиях, но при этом по вполне понятным причинам прибегал к хитростям. Сохранилось письмо к отцу. Это не простое письмо. В нем Сергей ни о чем существенном вроде бы не сообщает, но подбирает начальные буквы каждой строки так, что по ним по законам акростиха можно прочесть о событиях, казавшихся ему особо важными.

Письма теплые, нежные, очень лиричные. Никогда не подумаешь, что это письма с войны. Может, так и должно быть, когда душа человека не черствеет, не слепнет от всего пережитого.

«Вот уже несколько дней над нами летят почти непрерывно на север косяки журавлей. И я часто думаю — пусть они передают вам привет от меня.

У нас снег давно уже сошел, но степь еще серая. Только редкие травинки прорываются к солнцу. А вот недавно я нашел этот цветок. Представляешь, мама, среди серого мокрого песка — вдруг эта былинка. Я высылаю его тебе, милая мама...»

«Вчера вернулись из похода — восемнадцать суток. Бродили по горам, прошли семьсот с лишним километров. Сбросили лишний вес, устали. Но теперь снова на базе.

Служба идет нормально. Часто летаем на вертолетах. Интересно».

«Мама, весь поход я собирал цветы и складывал их в блокнотик, чтобы они высохли. Это последние цветы. Скоро солнце высушит все. Так что мое поздравление еще пахнет весной...»

Зинаида Ивановна уже давно выучила письма сына наизусть. Но всякий раз, когда приближается день ее рождения, вспоминает именно это письмо.

Среди писем Сергея, уже пожелтевших конвертов мне попадаются эти диковинные цветы. Еще не выветрился временем их аромат. И теперь, когда слушаю песню Голикова о бортстрелке на вертолете, улавливаю их тонкий, таинственный запах.

РАЗГОВОР ДО ВЫЯСНЕНИЯ ПРИЧИН

Олег ФАЛИЧЕВ

Вот несколько примеров. Октябрь 1989 года. 16-го на одном из аэродромов Закавказского военного округа при взлете Су-24 столкнулся с Ан-12, стоявшим на заправке. Во время возникшего пожара сгорели оба самолета, погибло 6 человек.

♦ ♦ ♦ ♦ ♦

При перевозке с одного из аэродромов Закавказского военного округа военнотранспортный Ил-76. На борту находилось 7 человек экипажа и 50 пассажиров. Погибли все.

♦ ♦ ♦ ♦ ♦

20 октября в районе Ленинакана при заходе на посадку потерпел катастрофу Ил-76. Погибли экипаж и строители из Ульяновска, доставлявшие грузы в районы, пострадавшие от землетрясения. Всю ночь трудились лучшие мастера-каменотесы, сотни добровольцев под дождем расчищали площадку, и менее чем за сутки на месте падения лайнера был воздвигнут обелиск.

♦ ♦ ♦ ♦ ♦

26 октября севернее города Петропавловска-Камчатского потерпел катастрофу Ан-26. Находившиеся на его борту 30 пассажиров и 6 членов экипажа погибли...

Вполне понятно, что авиакатастрофы были всегда. Но рассказывая во всех деталях о пришедших где-то за рубежом, мы стыдливо умалчивали о тех, что случались у нас. Теперь, в эпоху гласности, делать это становится все труднее. И потому в последнее время все чаще узнаем о таких фактах, которые раньше тщательно скрывались, так как министерствам и ведомствам выносить «сор из избы» было невыгодно. Что же сейчас?

Что и говорить, статистика не из приятных. По всем этим случаям ведется расследование, выясняются причины. Но еще до опубликования подробных результатов я бы хотел затронуть вопрос, который, судя по полученной информации, возникал у комиссий. И, увы, не впервые.

Ежесуточно в воздухе находятся около 80 тысяч бортов, выполняющих полеты в разные концы страны и с разными целями. Все больше ведомств используют воздушное пространство, руководствуясь при этом зачастую только своими, ведомственными интересами. Это нередко приводит к отступлениям от установленных правил. Решительно пресекать подобные нарушения приходится ПВО. А о взаимодействии, как и о взаимопонимании, остается только мечтать.

Еще в 1984 году Правительство СССР приняло решение, в котором подчеркивалась важность тесной согласованности действий различных ведомств в использовании воздушного транспорта. Были и соответствующие указания министра обороны СССР. Однако, несмотря на эти меры, небо остается, образно говоря, одеялом, которое каждый тянет на себя. Вот факты.

В донесениях, полученных одним из командных пунктов войск ПВО, можно прочитать такие записи: «В приграничной полосе без разрешения произвел посадку вертолет с геологами на борту...» «Диспетчер аэропорта Кзыл-Орда неправильно сообщил время вылета рейса 1905. Фамилию назвать отказался»...

Львиная доля таких нарушений приходится на самолеты Министерства гражданской авиации, особенно на легкомоторную: геологическую, сельскохозяйственную... Представители этих и других ведомств идут на прямые нарушения.

Часто бывают случаи отказа самолетных радиоответчиков (СРО) системы государственного радиолокационного опознавания. А цель без ответа — вне закона. Самолет, не отвечающий на запрос с земли, должен быть опознан и посажен. Конечно, прибегать к таким чрезвычайным мерам приходится крайне редко: страдают, прежде всего, пассажиры. Но тем, казалось бы, сильнее должны быть заинтересованы ведомства в недопущении таких случаев.

Только ведомственной отчужденностью можно объяснить и тот факт, что часть самолетов малой авиации по распоряжению МГА летает вообще без ответчиков. И войска ПВО оказываются бессильны определить принадлежность самолета радиолокаторами. Невольно возникает вопрос: «Да может ли такое быть?»

— Да, мы снимаем аппаратуру радиолокационного опознавания с ряда самолетов на период химработ, — как о чем-то обыденном, сказал мне начальник цеха по ремонту Ан-2 Бурундийского аэропорта В. Федотов. — Таков приказ...

Тут, правда, надо оговориться. В заявках, подаваемых ведомствами в органы ПВО, указываются районы, начало и окончание таких полетов. Но, скажем откровенно, это мало что дает. Ведь прямой связи у КП Войск ПВО с полевыми аэродромами, посадочными площадками, как правило, нет.

Почему же МГА снимает аппаратуру опознавания? «Взамен аппаратуры можно больше взять на борт ядохимикатов», — объясняли мне должностные лица. Не буду выдавать военной тайны, но можете поверить, что весит СРО не так уж много. Так что выгоды тут большой нет. Все гораздо проще. На полевых аэродромах нет условий для хранения такой аппаратуры.

Стоит напомнить, что используя именно низкие высоты (те же, что и у самолетов сельскохозяйственной авиации), самолеты угоняют за границу. Вспомним хотя бы последние случаи, о которых сообщала печать. Несомненно, что и легкомоторная авиация требует особого контроля. А он, судя по всему, самый низкий. Лишь этим можно объяснить многочисленные случаи браконьерства, охоты с самолетов и вертолетов, другие нарушения.

Поставив себя на место оперативного дежурного в такие моменты, с тревогой думаю: как отличить легкомоторный самолет нового, не дай бог такому случиться, Руста от, скажем, «обыкновенного» самодезьщика, браконьера или «опылителя саранчи», летящего без СРО?

— На территории Московской области около 400 площадок, предназначенных для проведения авиахимработ, — разворачивает передо мной карту офицер Московского округа ПВО майор П. Лебедев. — Значит, в стольких местах могут летать самолеты без СРО. Но раньше МГА даже эту карту нам не представляло, хотя различных нарушений в том же авиаподразделении химработ, где командиром Ю. Филимонов, фиксировалось немало.

Казалось бы, чем больше полетов без СРО, тем надежнее должна быть связь командных пунктов с органами УВД, аэродромами ДОСААФ. Но это по логике, на деле получается наоборот. Недавно вновь был издан строгий документ. По нему министерства и ведомства, заинтересованные в использовании воздушного пространства, обязаны организовать связь между находящимися в их ведении предприятиями и организациями, непосредственно осуществляющими деятельность, с органами противовоздушной обороны.

— Однако прямой связи с нами некоторых посадочных площадок как не было, так и нет, — говорит Лебедев. — В последнее время дело, правда, сдвинулось с места. Мы пошли на крайние меры: или связь, или запрет полетов. Но и сейчас связь есть не со всеми аэродромами ДОСААФ.

Да и только ли легкомоторная авиа-

ция доставляет много хлопот ПВО? Хочется привести такой случай. В воздушном пространстве Средней Азии радиолокационные станции противовоздушной обороны обнаружили цель, движущуюся в направлении Государственной границы СССР. Отметка на экранах локаторов была слабая, а то и пропадала. Сопровождать цель оказалось непросто. На запросы с земли она не отвечала.

Оперативный дежурный КП части доложил руководству, задействовал для выяснения воздушной обстановки в районе цели дополнительные силы и средства. Связался с представителями ВВС и МГА. Ему сообщили: самолетов в этом районе нет.

Между тем время стремительно уходило. Медлить было нельзя. Оперативный дежурный пошел на обычные в таких случаях меры: поднял в воздух звено истребителей-перехватчиков. Вскоре ведущий звена доложил: «Вижу шар-зонд»... Через считанные минуты после вылета истребителей неизвестная цель была опознана и по команде с КП уничтожена.

«Инциденты» с шарами-зондами стали притчей во языцех. Не секрет, бывают случаи, когда подобные штучки, например, автоматические аэростаты, прилетают к нам из иностранных государств.

Как известно, основным способом опознавания целей является радиолокационный. Однако он в таких случаях мало что дает. На экране индикатора отметка от своего и чужого шара-зонда одинакова. Похожая отметка — и от легкомоторного самолета, дельтаплана. Где гарантия, что летит шар-зонд или наш спортивный дельтаплан? Такой гарантии нет. Потому и поднимаются в воздух истребители-перехватчики, отвлекается значительное число радиолокационных средств, предназначенных для выполнения других важных задач. И все это — в ущерб экономике страны: один час работы некоторых РЛС обходится государству в сотни рублей, вылет дежурного звена истребителей — в тысячи.

Человек компетентный знает: небо сегодня перестало быть безбрежным Пятым океаном. С ростом самолетного парка, увеличением интенсивности полетов в нем становится все теснее. И если

при этом вспомнить, что все шире развивается в нашей стране воздухоплавание, все больше поднимается в воздух шаров-монгольфьеров, то понятно, что свободнее в нем не станет.

Изучая эту проблему, нередко убеждался: только крайние меры сдвигали дело с мертвой точки, заставляли крутиться заржавевшие шестеренки аппаратного механизма. Но почему обязательно должно что-то стрястись, что-то произойти? Видимо, сказывается привычка некоторых должностных лиц жить по принципу «авось, и так сойдет», ждать указаний, подталкиваний. Когда же будет создан эффективно действующий орган, который бы регулировал деятельность всех ведомств по использованию воздушного пространства?

И вдруг оказывается: такой орган есть. Это — Единая система управления воздушным движением страны (ЕС УВД СССР). Служба управления воздушным движением, как говорится в Военном энциклопедическом словаре, призвана обеспечить безопасность, регулярность и экономичность полетов летательных аппаратов всех ведомств, создавать благоприятные условия экипажам для успешного выполнения полетных заданий. Но как показывает практика, система эта не в состоянии эффективно справляться со все более возрастающими нагрузками в обеспечении безопасности полетов. Почему же она перестала вдруг отвечать требованиям сегодняшнего дня?

— Это произошло не вдруг. Органы контроля за воздушным движением создавались в 50—60-е годы, — разъясняет представитель ЕС УВД полковник В. Козлов. — За прошедшее время интенсивность полетов возросла, а система контроля осталась во многом старой...

Добавим, старыми во многом остались техника, штаты, а подготовкой кадров не занимается ни одно учебное заведение. Контроль за использованием воздушного пространства органы ЕС УВД способны сегодня эффективно осуществлять не на всех высотах. А ведь больше всего «проколов» приносит, как мы уже знаем, маловысотная авиация.

— Получается, используют воздушное пространство одни ведомства, — продолжает полковник Козлов, — регулируют движение в нем другие, а отвечают за ошибки — третьи...

Действительно, налицо разнородность. Органы УВД подчиняются ВВС и МГА, а последние сами допускают нарушения в использовании воздушного пространства.

Не потому ли решения междуведомственной комиссии, стремящейся учиты-

вать и совмещать интересы различных ведомств, разрешать конфликты, остаются нередко благими пожеланиями для тех, кто обязан их выполнять?

— Более того, если говорить о профилактике нарушений в воздухе, — говорит офицер главного штаба Войск ПВО полковник В. Бирюков, — то она мало в чем улучшилась.

Не раз случалось, что органы ПВО, не зная куда и какое следует воздушное судно, были поставлены в конфликтную ситуацию. 10 процентов всех нарушений, скажем, в 1987 году произошло в приграничной полосе. Среди махровых нарушителей — Якутское, Тюменское, Красноярское управления гражданской авиации, ВВС Забайкальского и Дальневосточного военных округов.

Где же выход из создавшегося положения? Во-первых, необходимо сделать всю структуру ЕС УВД штатной; во-вторых, вывести ее из «плена» ведомственной разнородности. Над этим побуждает задуматься и опыт других развитых стран. В США, например, создана и действует Единая интегрированная система управления полетами военной и гражданской авиации. Ответственность за организацию и использование воздушного пространства несет Федеральное авиационное управление. И это вполне оправдывает себя.

В нашей стране создана такая организация, как Госавианадзор СССР, сферой забот которого является гарантия безопасности полетов. Но она не решает всех проблем.

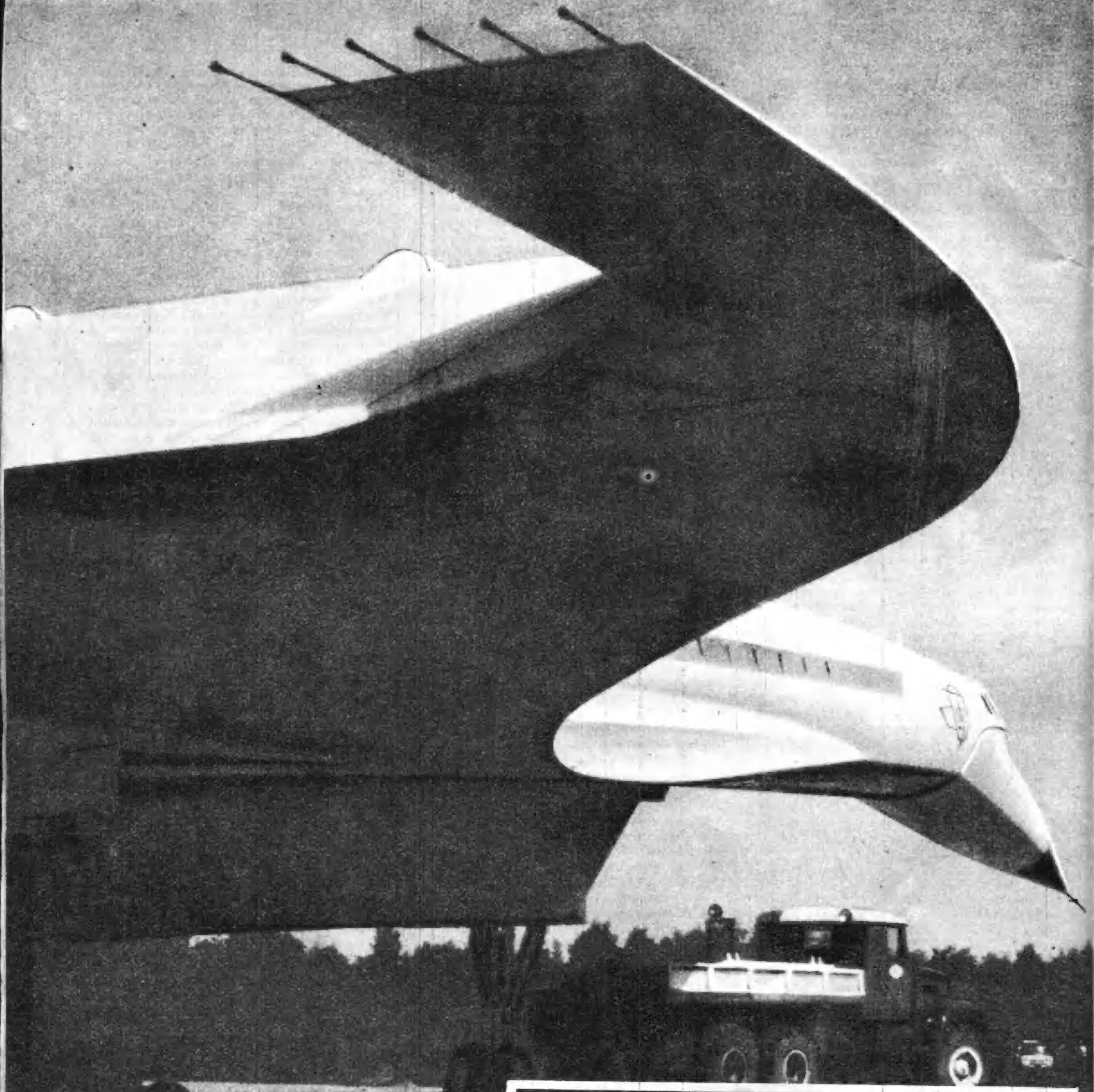
Нельзя не учитывать и такой факт. Наша страна, как известно, является членом международной организации гражданской авиации (ИКАО). За это мы ежегодно платим взнос более одного миллиона долларов. Но в связи с определенным несовершенством нашей системы УВД не можем полностью использовать нормативные рекомендации ИКАО по использованию воздушного пространства. В связи с этим в меньшей степени реализуем и открывающиеся широкие возможности. А маломощные автоматизированные системы, что с потугами вводятся? Язык алгоритмов одной не понятен для других.

Конечно, сейчас совершенствуется организация контроля за воздушными судами, лучше используются технические возможности радиолокационной аппаратуры. УВД, МГА, Войска ПВО и ВВС, ДОСААФ, заинтересованные ведомства проводят мероприятия по четкой отработке нормативных документов. Но очевидно и то, что пока остается ведомственность, остаются и ведомственные барьеры. А у неба должен быть один хозяин.

БЕЗ

ВОЕННОЙ

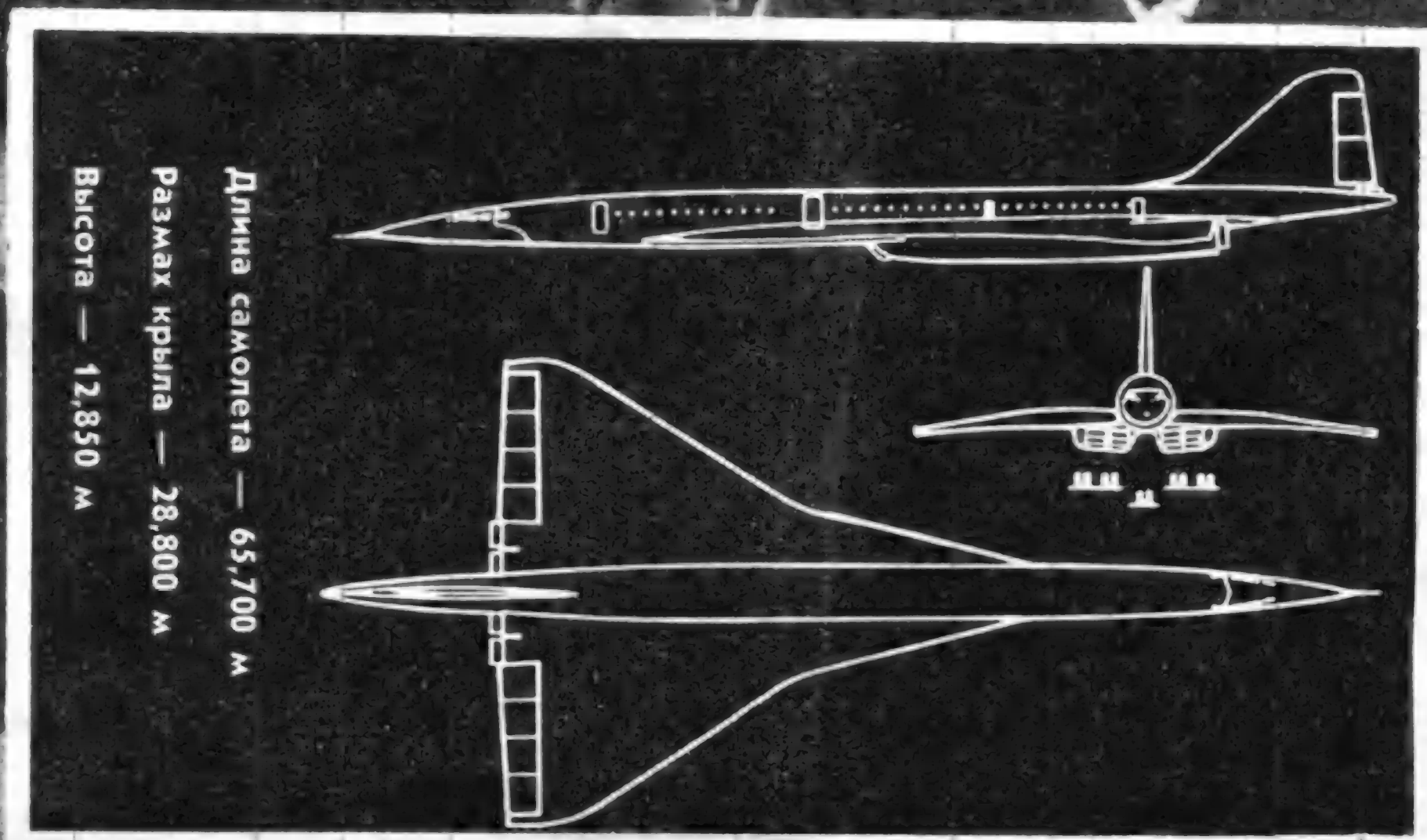
ТАЙНЫ



Пришло время рассказать

Геннадий МАКСИМОВИЧ

Не проходит и месяца, чтобы редакционная почта не принесла писем, в которых читатели спрашивают об истории создания самолета Ту-144, причинах столь неудачной его судьбы. «Конкорд» худо бедно, но совершает полеты по сей день. А наш самолет, как прекратил их одиннадцать лет назад, так и не возобновлял.



И вот разговор с заслуженным летчиком-испытателем СССР Андреем Ивановичем Талалакиным.

— Доводилось летать и на Ту-144, — сказал он. — Облетывал почти все послевоенные самолеты этого ОКБ. Нравилась ли мне эта машина? А как же! Это настоящий самолет, туполевский! Конечно, в чем-то его еще надо было «доводить до ума», так ведь это бывает с каждой машиной. Но в принципе, когда его окончательно «завернули», это уже был тот самолет, о котором смело можно было говорить как о пассажирском...

На взгляд испытателя, произошедшее с Ту-144 — это беда всего нашего самолетостроения. Слишком часто бывает, что у машины как бы сто хозяев, и каждый из них, если что, кивает на другого. Разве может в такой ситуации толк выйти?..

Итак, первый сверхзвуковой пассажирский лайнер поднялся в воздух 31 декабря 1968 года, а прекратил полеты с пассажирами 23 мая 1978 года. Что же произошло с ним конкретно? Выявились конструктивные недоделки, сыграли свою роль «нефтяной бум», нерентабельность? Но опять-таки: летает «Конкорд»...

Все эти вопросы я и задал заместителю главного конструктора ОКБ им. А. Н. Туполева, принимавшему непосредственное участие в создании Ту-144, — Юрию Николаевичу Попову. И в самом деле, подтвердилось, наш Ту-144 и «Конкорд» очень похожи, но и «Буран» похож на «Шаттл», А-320 — на «Боинг».

Дело в том, что многие самолеты — примерно одного класса и созданные в один период, — всегда имеют общие черты, а нередко даже почти полностью «совпадают». Научные идеи развиваются в одном и том же направлении, на примерно равном научно-техническом уровне, независимо от государственных границ.

При этом и отличия неизбежны. «Конкорд» и Ту-144 отличаются, в первую очередь, крылом. Оно похоже только внешне. Принципиально разнятся моторные гондолы, расположение силовой установки. Так, у «Конкорда» силовая установка расположена фактически под крылом, с короткими воздухозаборниками. Ту-144 имеет воздухозаборник под наплывной частью.

— Видите, крыло довольно четко делится на наплывную часть и собственно базовое крыло, — показывает Попов. — Так вот, у «Конкорда» силовая установка находится на базовой части, у Ту-144 ближе к оси, под наплывной частью. Кроме того, у нас совершенно другая компоновка шасси, салона... Зару-

бежная пресса довольно подробно излагала и комментировала сообщения об этом новом достижении нашей науки и техники — первом полете Ту-144. Помню, английская «Гардиан» посвятила событию редакционную статью. А «Нью-Йорк таймс» даже пришла к выводу, что самолет Ту-144 «поставил Советский Союз впереди всех стран, добивающихся развития гражданского воздушного сообщения на сверхзвуковых скоростях».

Судя по всему, на Западе сумели по достоинству оценить вклад нашей страны в авиационную науку и технику. В своем же Отечестве, признаемся, увы...

Тем временем «Конкорд» совершил 2 марта 1969 года первый полет, а эксплуатация началась с 21 января 1976 года. (Взлетная масса — 185 т, запас топлива — 96 т и дальность полета — 6500 км. Крейсерское число — $M=2,02$ — 2150 км/ч, начальная крейсерская — 15 000 м, конечная высота — 18 000 м, посадочная скорость — около 300 км/ч. Салон вмещает около 100 пассажиров.) Полет из Лондона или Парижа в Нью-Йорк занимает всего 3,5 часа. С наибольшей наработкой самолет налетал 9640 часов, то есть 2722 сверхзвуковых полетных цикла, совершил 3500 посадок.

За 10 лет эксплуатации «Конкорда» английская авиакомпания, эксплуатирующая 7 машин, перевезла на них более 800 тысяч пассажиров. Самолеты авиакомпании Эр Франс перевезли за 10 лет 621 тысячу пассажиров при количестве полетов 10 500, суммарном налете 46 850, уровне надежности обеспечения вылетов 99,2% и коэффициенте загрузки 62,8%.

Мы, к сожалению, подобными цифрами похвастаться не можем. Несмотря на то, что наш Ту-144 поднялся в воздух первым. О недоделках его говорили и говорят много, старательно забывая, что любой самолет, а тем более новый, немассовый, попадая к летчикам-испытателям, всегда обладает какими-то эксплуатационными дефектами.

Безусловно, мелкие, непринципиальные дефекты встречались и у Ту-144, но на безопасность полета они не влияли. И тот небольшой по протяженности опыт, который был у нас на трассе Москва — Алма-Ата, показал, что работать с этим самолетом, эксплуатировать его можно.

Думаю, главная причина заключалась в том, что Аэрофлот не захотел «брать» Ту-144. Для него это была принципиально новая машина, достаточно сложная

в эксплуатации и обслуживании. Следовательно, ее требовалось основательно изучать. А Аэрофлоту, судя по всему, этого не очень хотелось. Конечно, с привычными машинами работать куда проще.

Да и разве они занимались самолетом по-серьезному? Только билеты на него продавали. Обслуживание на земле организовало ОКБ. Экипаж — тоже «половина наполовину»: один пилот МГА, один испытатель. С бортинженерами то же. Разве только стюардессы были аэрофлотовскими. Кстати, даже топливо было из ОКБ. (Для сверхзвукового самолета требуется несколько иное топливо, чем для обычных машин. Использовалось более термостабильное горючее.)

Начало эксплуатации Ту-144 совпало с всплеском цен на нефть. А самолет расходовал горючего раза в три больше, чем Ил-62. Вот и начали представители Аэрофлота говорить, что не нужен им такой сложный, дорогой и неэкономичный самолет.

Но на железной дороге билеты на скорый поезд стоят дороже, чем на обыкновенный пассажирский. Уверен, что именно поэтому и летает до сих пор «Конкорд», что деловые люди давно поняли его преимущества именно в скорости. Потратить на полет восемь часов или три, три с половиной — большая разница. Кроме того, чем дольше полет — тем быстрее начинает уставать пассажир. Наблюдения подтверждают, что после трехчасового полета работоспособность у человека еще сохраняется, а вот после восьмичасового уже необходим продолжительный отдых.

Скорее всего, именно поэтому и не прижился Ту-144 в нашем Аэрофлоте, что в те времена деловых людей было не так-то много. Никто никуда особенно не спешил...

О масштабных работах по созданию первого в мире сверхзвукового пассажирского лайнера знали и правительство, и МГА (Аэрофлот). Было специальное Постановление правительства на его отработку, были и тактико-технические требования МГА. Никита Сергеевич Хрущев, когда это решение принималось и ему сказали, что машина получится очень «прожорливой», ответил: это не столь уж и важно, керосина у нас много. Потом, как всем известно, сменилось не только партийное руководство. И все стали от самолета открещиваться, будто

КАК «ПОГИБ»

ТУ-144

и не знали раньше, какова будет его цена, сколько горючего он станет расходовать и какова его рентабельность.

Определяя, какой самолет «хороший», а какой «плохой», Аэрофлот нередко исходил не из существующих истин и реалий, пользовался не какими-то данными или мнением специалистов, а только своими субъективными оценками. А далее все институты, вся авиационная наука МГА начинали старательно доказывать то, что порой вообще недоказуемо.

Многочисленные НИИ по приказу сверху принялись искать в самолете существующие и несуществующие дефекты. Реестр их получился довольно внушительным. На основании этого и было принято решение: Ту-144 не может использоваться для коммерческих пассажирских перевозок.

А тут еще была катастрофа Ту-144 3 июня 1973 года во время демонстрационного полета на аэродроме Ле Бурже во Франции и авария при испытательном полете 28 мая 1978 года.

— Эти случаи я прекрасно помню, — сказал Ю. Попов, — тем более, что свидетелем первого из них был сам. Но, положив руку на сердце, разве аварии происходили только с нашим самолетом? Они — довольно частое явление, особенно с машинами новыми. Кроме того, как установила совместная франко-советская комиссия (катастрофа произошла под Парижем, и по правилам ИКАО расследование проводила страна, на территории которой это произошло), в том случае подвела не техника, а люди.

Да, официальное заключение определило причину катастрофы. Французы выпустили свой разведчик «Мираж», который фотографировал Ту-144 на взлете и замерял его характеристики. Когда наш самолет начал резко набирать высоту, они опасно сблизилась. Пилоты «сто сорок четвертого», увидев над собой неизвестно откуда появившуюся машину, естественно, как и предписывается нормами, резко пошли вниз. Потом, когда земля опасно приблизилась, резко взяли штурвал на себя. Перегрузка получилась выше расчетной, поэтому самолет и разрушился.

Зрелище было страшное. У тебя на глазах самолет, вроде бы без видимых причин, разрушается в воздухе и на землю начинают падать его горящие обломки...

«Мираж» появился в воздухе незаконно, поэтому французы чувствовали себя неловко. Но, думается, что была еще одна причина. Дело в том, что на борт Ту-144 все время просился корреспондент телевидения, чтобы отснять всю работу экипажа во время полета. Ему отказали, один же из членов экипажа, видимо, пожалев его, согласился взять с собой камеру и произвести съемку. Понятно, что во время разгона самолета он стоял рядом с пилотами и снимал. В момент, когда машина резко пошла вниз, он мог выронить камеру, а она — упасть в ноги пилотов, мешая им работать. Какое-то время ушло, пока ее вытащили. И именно оно оказалось роковым. Ведь перегрузка, когда самолет идет вниз, — незначительная. Все это было проимитировано и подтвердило, что версия вполне реальна.

Второй упомянутый случай и вообще можно назвать рядовым. Пассажирские перевозки на трассе Москва — Алма-

Ата — Москва производились с двигателями Д. Кузнецова. А в этом случае шел испытательный полет самолета с двигателями конструкции П. Колесова. Из-за усталостного разрушения элемента топливной системы произошла авария. Ну, а дальше случилось то, что и всегда происходит в подобных ситуациях, особенно, когда у машины много высокопоставленных противников. Полеты на всем парке самолетов были «временно» приостановлены, якобы для выяснения причин и проведения необходимых работ. Однако больше после этого пассажиры на борт Ту-144 так и не поднимались...

Бытует мнение, что, если бы тогда жив был Андрей Николаевич Туполев, он сумел бы все же отстоять самолет. Алексею Андреевичу сделать это было куда сложнее. Он только недавно был назначен Генеральным конструктором.

Но не все машины пошли на слом. Многие из них до сих пор стоят в целости и сохранности в музеях, а некоторые продолжают летать. Мне самому доводилось любоваться полетом Ту-144 не так давно. Жаль, конечно, что совершенно несправедливо был пущен на слом первый из этой серии за номером СССР-68001. Уж его-то, хотя он и отлетал свой срок, нужно было оставить.

Широко используются Ту-144 и в учебном процессе. В Казанском, Куйбышевском институтах гражданской авиации студенты знакомятся с достаточно передовой техникой не в отрыве, на стендах, а так сказать, «в натуре». Сохранен весь комплекс бортового оборудования, гидравлические системы... Без преувеличения можно признать, что Ту-144 явился своеобразным конструкторским заданием. Крупногабаритные агрегаты из титановых сплавов, композитов, бортовая цифровая вычислительная техника.

Сегодня Ту-144 работает и как экспериментальный самолет. Сейчас создается многопрофильная лаборатория на его борту, которая будет вести широкие исследования в атмосфере по изучению озонных дыр, радиации. Кстати, именно на Ту-144 отрабатывали посадку экипажи, готовившиеся к полетам на многоразовом космическом корабле «Буран». Может быть, Ту-144 не так уж и не повезло? Ни одна машина, кроме первой, в общем-то не пропала зря. Хотя, скорее всего, так поступать с ними было не по-хозяйски. Быть может, кто-то и упрекнет меня в предвзятости, но до сих пор уверен, что отличная конструкция, созданная в ОКБ и ничем не уступающая «Конкорду», те средства, что были затрачены на строительство серии машин, требовали более внимательного, чуткого и добросовестного к себе отношения. И не случайно, после прекращения пассажирских перевозок, на самолете Ту-144 было установлено 13 мировых рекордов по скорости и высоте с грузом от 5 до 30 тонн.

Конечно, накопленный опыт не пропадает зря. Сегодня и мы довольно активно работаем над сверхзвуковым авиалайнером второго поколения. Подобные работы ведутся не только у нас, но и в других «авиационных» странах. И кто знает, вполне возможно, что все мы наконец-то поймем — работы эти очень дорогие и вести их надо совместно. Скажем, — СССР, ФРГ, Англия и Франция. Подобные идеи сегодня уже обсуждаются.

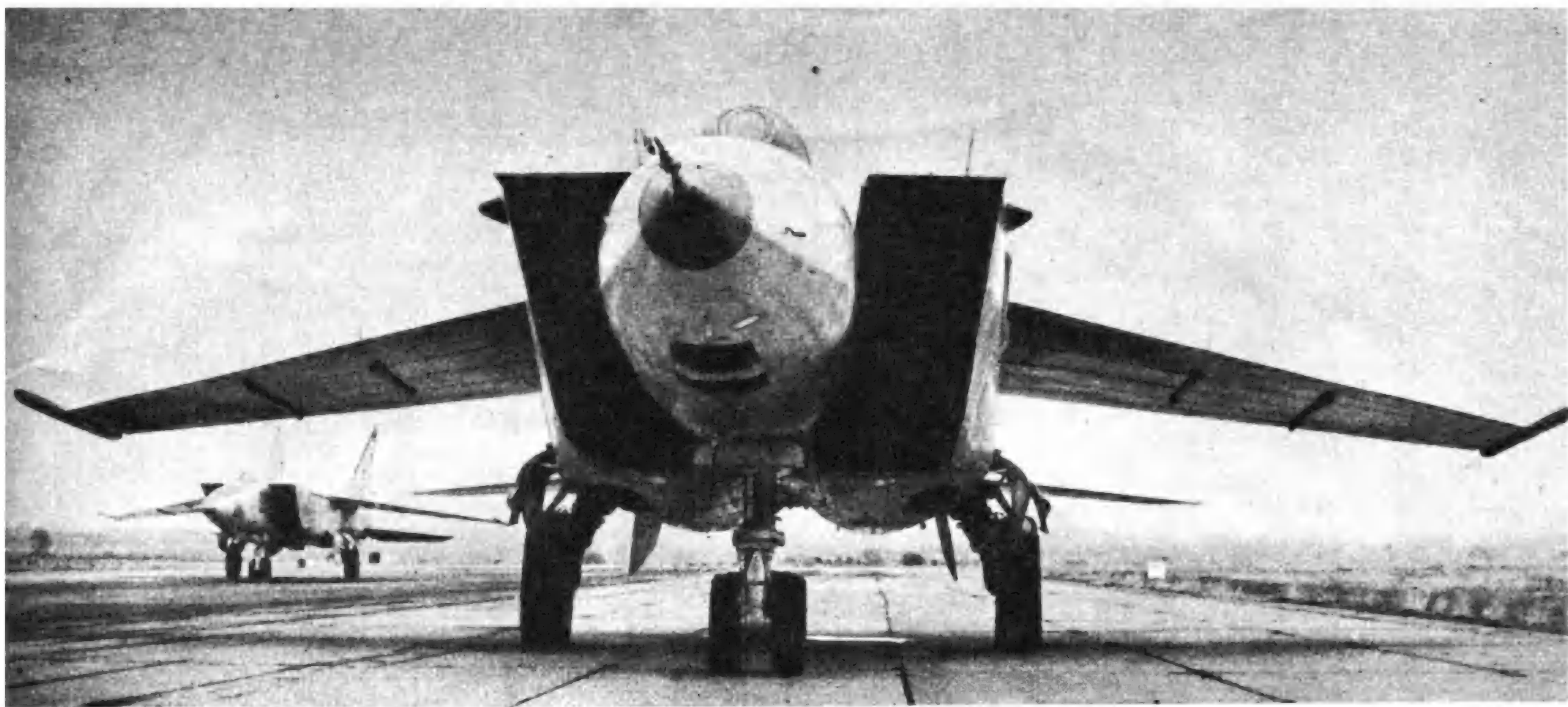
Корреспонденты журнала продолжают беседовать («КР» № 2) за «круглым столом» с создателями одного из самых выдающихся летательных аппаратов в истории мировой авиации.

В. Архипов. Самолет, который мы тогда построили, а принципы его проектирования живут и в следующей, современной машине МиГ-31, не создавали больше нигде. Только у нас есть теперь такая технология, опыт и практика эксплуатации таких конструкций. Когда мы решили эту задачу, оказалось, что не так страшен черт... Стальные самолеты строить можно, и они во многом даже удобнее. Что-то сломалось — приезжает сварщик, заваривает и, как говорится, летим дальше. Очень все просто. Стали мы выбрали достаточно эластичные — ВНС-2, 4, 5. Трещат они редко. Но если уж и образовалась трещина, то она легко и надежно подваривается. Появился даже плюс. Дело в том, что течь вставного бака заметить очень трудно, а в нашем самолете видны даже самые мелкие трещины — керосин сразу их проявляет. Топливная система самолета МиГ-25 — вытеснительная. Давление — атмосфера над атмосферой. Расход — 105 тысяч литров в час. Другим способом обеспечить его было невозможно. Но для крыла МиГ-25 этот надрыв оказался благом, а для фюзеляжа не так страшен.

Л. Берне. Внешний вид самолета МиГ-25 на первый взгляд «не читался», как принадлежащий ОКБ Микояна. Более того, он не соответствовал концепции, выдвинутой Артемом Ивановичем в те годы в популярном журнале: стреловидность будет увеличиваться, затем крыло превратится в треугольное, а дальше и вовсе исчезнет. И вдруг — умеренная стреловидность довольно приличного по площади крыла.

В. Архипов. Аэродинамическую схему самолета выбирал лично Артем Иванович. Под его непосредственным руководством наш тогдашний начальник бригады общих видов А. А. Чумаченко вместе с аэродинамиками ЦАГИ Бюшгенсом и Александровым разработали эту схему. Вопрос о конфигурации крыла, насколько мне известно, был решен сравнительно быстро. Для крейсерского полета на высотах более 20 км площадь считалась однозначной. А малое удлинение и умеренная стреловидность диктовались обеспечением жесткости. Ведь и крыло МиГ-25 — бак-конструкция. При всей, внешне «читаемой» громоздкости оно представляло собой ажурное тонкостенное сооружение. При маневрах такое крыло подвергается довольно приличным углам закрутки. А это опасно из-за возможности реверса элеронов, когда при их отклонении крыло деформируется так, что эффект получается обратным. Здесь мы знали на что идем, но, к сожалению, этих знаний оказалось недостаточно. И людей при испытаниях потеряли... На первом самолете элероны были в середине крыла. Если бы разместили их дальше, то реверс наступал бы еще раньше. В конце концов реверса мы избежали, но и приличной управляемости не получили тоже. 30 октября 1967 года при попытке установления мирового рекорда, выйдя за ограничения, погиб ведущий летчик НИИ ВВС Игорь Лесников.

Л. Шенгеля. Стало ясно, что без дифференциально отклоняемых консолей стабилизатора нам не обойтись. После модернизации элероны стали работать на малых скоростных напорах, а на больших Махах, где они неэффективны, включался дифференциальный стабилизатор. С тех пор он устанавливается на всех наших самолетах, этот агрегат отработан и надежен. На МиГ-23 вообще нет элеронов.



ПРАВДА О МИГ-25

В. Архипов. Но и здесь не все прошло гладко. Вскоре от летчиков стали поступать сообщения, что на каких-то режимах «закусывает» ручку и появляется вращение. Произошла еще одна катастрофа...

Б. Орлов. В чем дело? Неизвестно. Начали исследования. Поначалу думали, что виновата спутная струя при полете в паре. Провели несколько таких полетов. Действительно переворачивало, но все-таки мы чувствовали, что дело не в струе. Одновременно проводили дополнительные исследования управляемости, вернее неуправляемости в поперечном канале крена.

В. Архипов. Тут поступила новая информация — военный летчик дал ручку, а назад вернуть не может. Тогда он докрутил бочку и, когда самолет вернулся в нормальное положение, сумел вырвать стабилизатор в нейтраль. С этого момента причины заклинивания стабилизатора стал исследовать ведущий летчик ЛНИ Олег Гудков.

Б. Орлов. В конце концов Олег этот режим поймал. Все произошло при отрицательной перегрузке на высоте менее 500 м. Такое вот сочетание. Гудков выполнял последний пункт задания, полет заканчивал в направлении аэродрома, — поэтому и оказался на малой высоте. Сначала он очень эмоционально сообщил о вращении, а когда понял, что управление самолетом не восстанавливается, четко и спокойно повторил: «Вращает! Вращает...» Слова эти его были последними.

В. Архипов. В результате работы аварийной комиссии было установлено — дифференциальный стабилизатор в отдельных режимах полета перекомпенсирован, и мощности бустера для его возврата на место не хватает. Своим «Вращает! Вращает...» Гудков открыл нам всем глаза. Что делать? Самое простое — увеличить мощность бустера. Но... со всеми вытекающими из этого последствиями: увеличение мощности гидросистемы — новый гидро-

насос — доработка двигателя. Это только по-крупному. Все решили гораздо проще. Ось вращения стабилизатора была смещена на 140 мм ближе к его носку. Дальше — снимается одна лопасть стабилизатора, на ее место на аэродроме устанавливается другая. Через полгода доработка была завершена.

Всего каких-то 14 сантиметров. А человека нет. Эх, авиация, вечная любовь человека! Знать бы все про нее наперед. Не гибли бы летчики, спокойно бы творили конструкторы, не умирали бы внезапно на дальних полигонах заместители министров... Не получается!

Б. Орлов. У каждого летчика есть какая-то своя любимая машина. Сошлюсь на своего друга — военного летчика полковника Стогова, который имел возможность летать на любых самолетах. Он говорил мне, что гордится не тем, что летает на чем угодно, а тем, что летает на МиГ-25.

На испытаниях запомнилась прежде всего необычность. Необычный внешний вид, необычные летные данные. Я пришел на фирму в 1965-м — самолет летал уже год. Я внимательно наблюдал за летчиками, освоившими эту машину. Их тогда было немного: Федотов, Остапенко, Гудков, Кравцов и еще трое из НИИ ВВС — Плюшкин, Горовой, Бежевец. Меня интересовали их настроения, эмоции. Ведь все самолеты, которые были до МиГ-25, только назывались сверхзвуковыми — на самом деле они лишь выпрыгивали за звук, а после недолгого там пребывания возвращались обратно. Настоящих сверхзвуковых самолетов — единицы — Ту-144, «Конкорд», SR-71, МиГ-25, МиГ-31.

В первый раз я вылетел на МиГ-25 в октябре 1966 года. Что и говорить — работа была сложной. Еще давали о себе знать детские болезни машины — у какой их нет. Осваивали боевое применение, пуски ракет, полеты с несимметричной подвеской, боролись с вращениями, с упором элеронов, добивались устойчивости

и управляемости. Но самое главное, что запомнилось, — огромный интерес к этой машине. Работа шла с ярким эмоциональным подъемом как на производстве, так и на испытаниях. Интересен был и сам полет. Скорость 3000. Крейсерская 2500 — от нас до Волгограда 22 минуты. 40 км/мин — даже с высоты 21 км кажется, что все мелькает. Это летчиков в их собственных глазах очень поднимало.

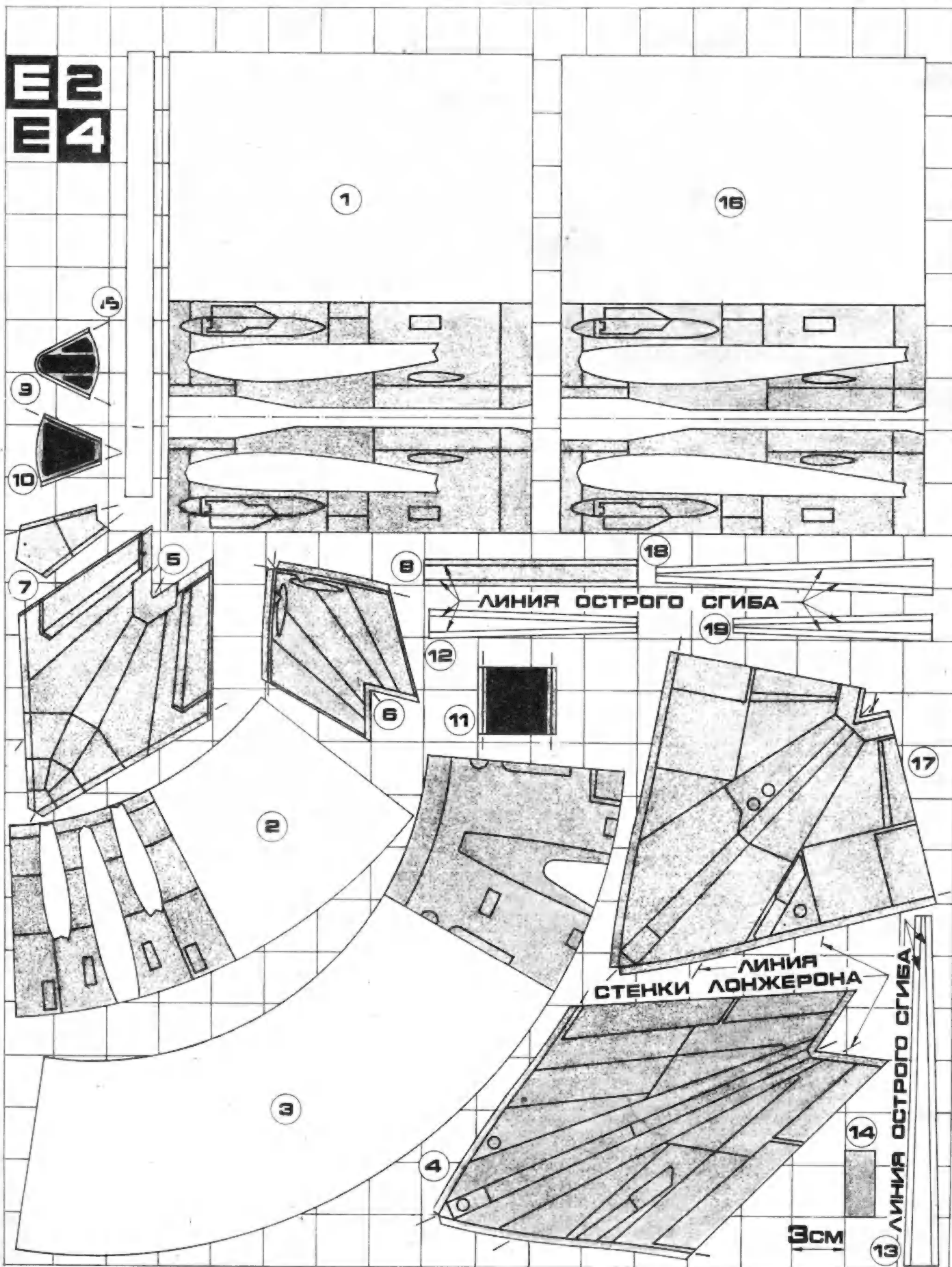
В то же время самолет оказался простым в пилотировании. У него обычные особенности сверхзвукового самолета. На больших высотах — инертность, здесь никуда не денешься, воздуха нет. Но на Махе 2,5 можно крутить бочки, выполнять маневр с перегрузкой 3—4. При весе 30 тонн разрешалась перегрузка 5. Но вот один летчик вышел на 11,5. Самолет, хотя и деформировался, не развалился и благополучно приземлился.

В общем, для летчика это был обычный аппарат, только режимы необычные. Управление поначалу было тяжеловатым, но потом нам удалось уговорить Николая Захаровича — пообещали, что резко ручкой двигать не будем и самолет не сломаем. К своему десятилетию МиГ-25 стал нормальной машиной, способной выполнять весь комплекс высшего пилотажа — петли, полупетли, но, естественно, с большими радиусами. При том огромном объеме испытаний, который был записан, они шли сравнительно быстро — сдали военным с двумя ракетами, потом с четырьмя, сначала с одной станцией, потом с другой. К концу 1968 года машина уже повсюду применялась — летала, сбивала и так далее. Было трудно, но хорошо. МиГ-25 так и остался для меня какой-то неповторимой любовью.

Хотел бы здесь сказать и об Александре Васильевиче Федотове. Это был выдающийся испытатель. Именно испытатель. Может быть, есть летчики, которые летают лучше, есть хуже. Но вот испытателей — с таким подходом к делу и умением провести анализ — больше нет. Когда мы вместе с Мишей Комаровым пришли из школы летчиков-испытателей на фирму и слушали разборы полетов, которые проводил Федотов, то уже, не летая, знали, что представляет собой в воздухе машина. Он не просто рассказывал о том, что видел и делал, — он доводил до нас всю аэродинамику, всю физику явления, то есть всю суть.

(Продолжение следует)

ПЕРВЫЙ ШАГ: E-2 — E-4



Ташкентское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова сделало хороший подарок начинающим авиамоделистам — выпустило модель метательного планера в двух вариантах. Комплект представляет собой набор деталей, отпечатанных типографским способом на бумаге, позволяющий собрать летающие копии самолетов Е-2 и Е-4 — прообразов МиГ-21. Предлагаем вам изготовить эти модели самим.

На листе ватмана форматом 24 (600×800 мм) расчертите сетку со стороной 30 мм и по клеткам перенесите изображения деталей. Затушеванные поверхности окрасьте алюминиевой (или светло-серой) краской. На токарном станке выточите из дерева две оправки (см. чертеж). После этого можно приступать к сборке.

Е-2. Ножницами вырежьте среднюю часть фюзеляжа (дет. 1). На цилиндрической оправке склейте из нее трубу (лучше использовать ПВА). Точно так же, используя коническую оправку, собираются хвостовая (дет. 2) и носовая (дет. 3) части фюзеляжа. Пока они сохнут, займитесь крыльями. На чертеже дана выкройка только левой консоли —

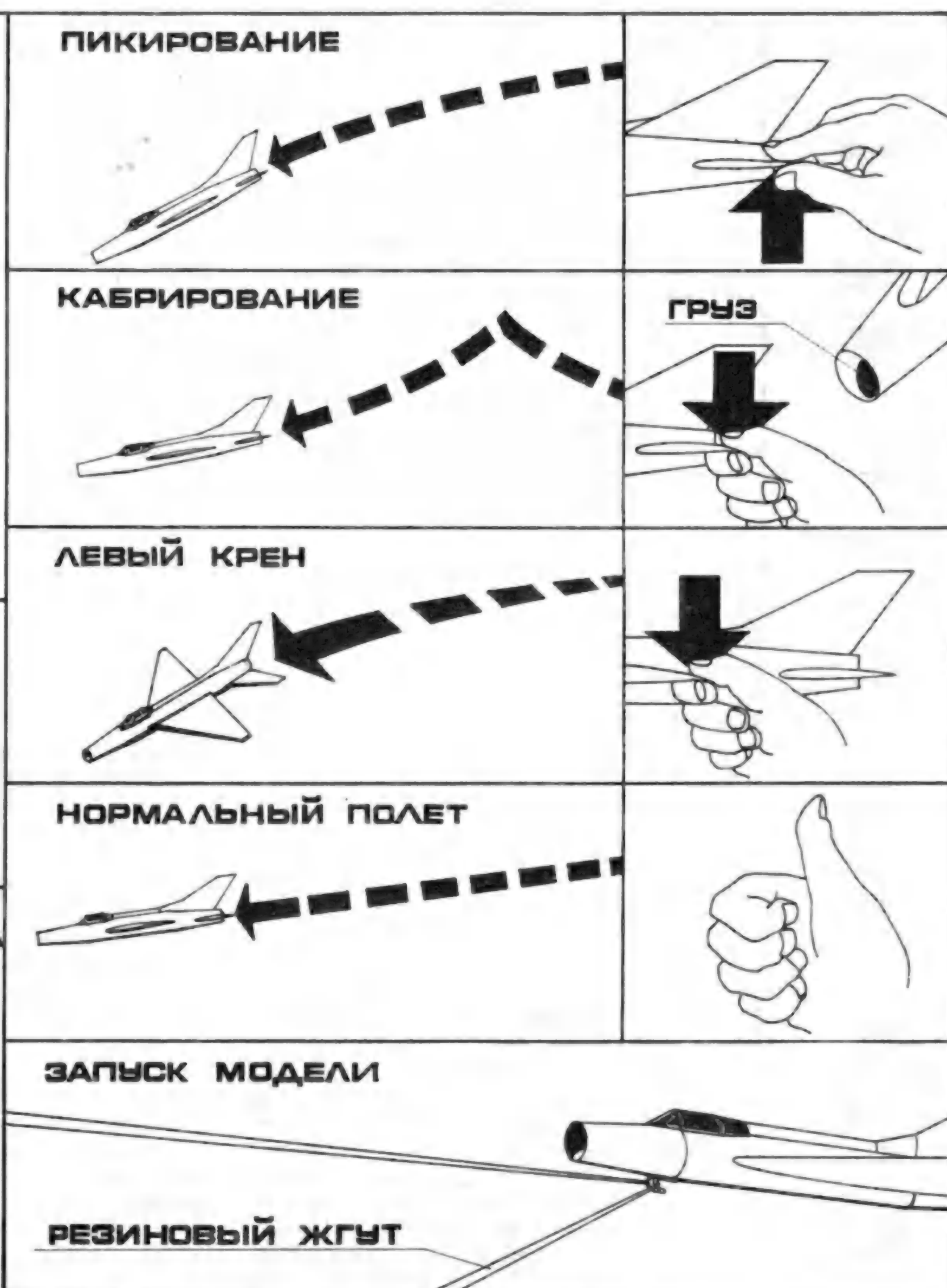
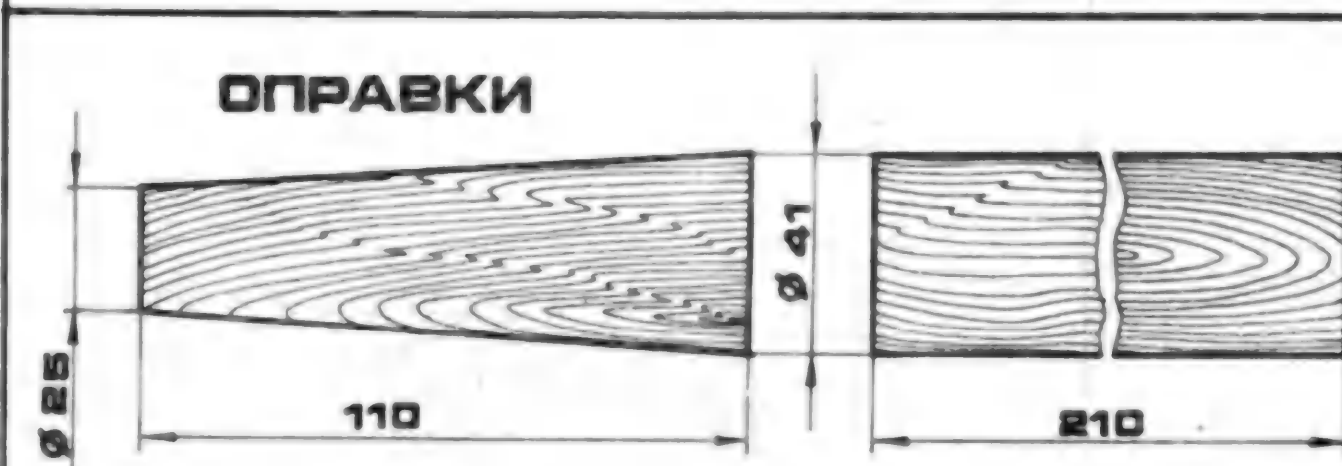
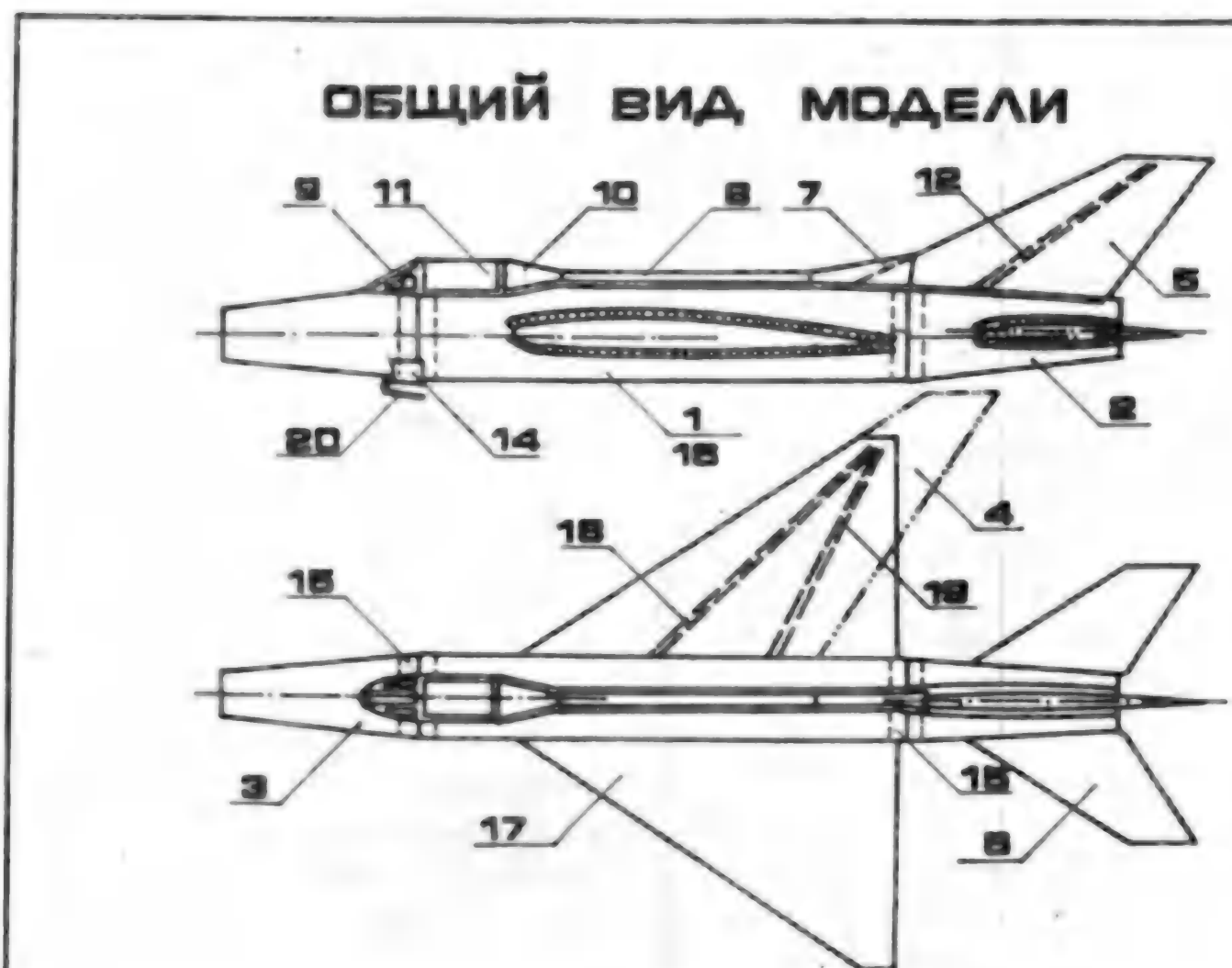
правая с ней зеркально симметрична. Вырежьте крыло по контуру с припуском в несколько миллиметров, затем подложите под него лист ватмана и переколите булавкой изображение. Переверните нижний лист. Соединив соответствующие точки линией, вы получите контур правой консоли. На забудьте провести на внутренней поверхности крыльев линию установки стенки лонжерона. Клапан, с помощью которого крыло приклеивается к фюзеляжу, надрезается на половину ширины через 3—5 мм. Изготовьте два лонжерона (дет. 13). По линии острого сгиба проведите с нажимом тупой стороной лезвия ножа и отогните полки лонжерона так, чтобы получился П-образный профиль. Лонжероны вклеиваются в крылья. На готовых консолях отогните «бахрому» клапанов наружу. Выступающая за контур поверхность лонжерона в местах сгиба полок надрезается и также отгибается. После этого крылья можно подклеить к фюзеляжу (дет. 1). Таким же образом осуществляется сборка стабилизатора (две дет. 6) и его крепление к хвостовой части фюзеляжа (дет. 2).

Стыковочные ленты (две дет. 15) промажьте клеем, сверните в кольца и вклейте в торцы средней части фюзеляжа так, чтобы они выступали на половину ширины. На клей стыкуйте весь фюзеляж. Готовый киль (дет. 5) с лонжероном (дет. 12) приклейте к фюзеляжу. Среднюю часть фонаря (дет. 11) согните в полуцилиндр и за отогнутый клапан приклейте к фюзеляжу. Точно так же последовательно крепятся козырек (дет. 9), гаргрот (дет. 8), задняя часть фонаря (дет. 10) и форкиль (дет. 7).

Последняя операция по сборке — изготовление из стальной проволоки (Ø 0,8—1 мм) крючка для запуска модели и его установка (см. чертеж). Место крепления крючка заклеивается накладкой (дет. 14).

Е-4. Модель собирается аналогично модели Е-2, только вместо детали 1 берется деталь 16, а крыло (дет. 4) заменяется деталью 17 с передним (дет. 18) и задним (дет. 19) лонжеронами.

Способы регулировки моделей показаны на рисунках. Планеры можно запускать с руки, а также используя резиновый жгут.



ХОТЯТ ЛИ В ЛАТВИИ ЛЕТАТЬ ?

С каждым годом все большая часть молодежи нашей республики тянется к авиационному спорту. ДОСААФ Латвии культивирует планеризм, парашютное многоборье, классический парашютизм, сделаны первые шаги в освоении парашютной акробатики. Образован региональный центр авиационного научно-технического творчества — он способствует развитию дельталежного спорта, самостоятельного конструирования и постройки летательных аппаратов.

Оборонное общество Латвии имеет сегодня пять действующих авиационных клубов, а один — Резекненско-Лудзенский, планерно-парашютного профиля — сейчас формируется. Кстати замечу, что создан он на средства предприятий и базируется на аэродроме Резекне. В стадии формирования находится звено парашютной подготовки Лиепайского клуба, также финансируемое местными предприятиями.

Такое отношение к авиационным видам спорта может только радовать. Но, к сожалению, оно не стало общим, не послужило примером для центральных органов власти в столице республики. И это — один из серьезных пороков на пути повышения массовости авиационного спорта. Дело в том, что учебно-материальная база авиационных организаций явно не соответствует времени. Сам ЦК ДОСААФ Латвии в последние годы уделял основное внимание развитию авто- и технических школ, авиационные организации обеспечивались по остаточному принципу. Правда, в прошлом году бюро ЦК ДОСААФ республики осудило такую практику. Сейчас предстоит сделать очень многое по обустройству, материально-техническому обеспечению авиаклубов. И одна из первоочередных задач — создание базы для Рижского аэроклуба. Как это ни странно, столичный клуб на протяжении 40 лет не имеет своего аэродрома, «временно» базируясь то с частями ВВС, то с подразделениями гражданской авиации.

Еще в 1964 году Совет Министров Латвийской ССР принял постановление: после перехода транспортной авиации МГА на новую строящуюся базу аэродром «Спилве» с его сооружениями передать ЦК ДОСААФ республики. В 1983 году подразделения Латвийского управления МГА перебазировались на новое место. В «Спилве» осталось лишь несколько легких самолетов. Работники ЦК ДОСААФ Латвии и аэроклуба начали стучаться в инстанции различного ранга, напоминать о постановлении Совмина. Но делали это очень робко. Не оказало действенной помощи и Управление авиационной подготов-

ки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР. Своей базы Центральный аэроклуб так и не получил. Тем временем предприимчивые кооператоры начали активно занимать для своих нужд помещения и сооружения «Спилве», а желающие «поковыряться в земле» — делить летное поле на огородные участки, о чем с тревогой писал «КР» № 2.

Между тем, сохранение аэродрома «Спилве» позволило бы создать здесь настоящий спортивно-культурный комплекс, где нашлось бы место и для Центрального аэроклуба, и для объединения пилотов и конструкторов-любителей, и для слушателей учебных авиационных организаций Риги. В дальнейшем здесь же можно было бы расположить музей истории авиации и космонавтики. Нужно сейчас немного — выполнить постановление двадцатипятилетней давности, оформить передачу аэродрома правовыми актами правительства.

Надо признать, что на пути к массовости авиаспорта определенные пороги создали и сами досаафовские организации. Напомню о постановлении 1973 года, действующем и поныне, о прекращении подготовки планеристов ранних возрастов с механического старта. Весь мир, по свидетельству специалистов, и сейчас эксплуатирует лебедки «Геркулес-2» и «Геркулес-3». У нас же их выбросили и тем самым закрыли дорогу в небо очень многим подросткам. А использование лебедки позволяло готовить планеристов от первого полета до выполнения 2-го спортивного разряда с гораздо меньшими затратами. Было в республике более десятка лебедок, сейчас всего две, уже изношенных. Получить новые в централизованном порядке нельзя, купить нигде — нужна валюта. Ищем теперь организации, способные помочь нашей беде. Усилия, кажется, оправдают себя. Рыболовецкий колхоз Царникова и автозавод РАФ обещают выделить валюту с условием, что заниматься планеризмом станет, в первую очередь, молодежь этих предприятий.

Надо сказать, что оснащение клубов авиатехникой требует серьезного внимания со стороны ЦК ДОСААФ СССР. Не знаю, как в других регионах, но нам остро необходимы самолеты и планеры высокого класса.

И наконец, о самом больном. Когда-то сверхосторожные руководители решили, что Латвии не стоит иметь спортивные самолеты — граница близка. Так эта «кочка зрения» и держится до сих пор, а молодежь хочет летать и имеет на это право.

СТЕНД

МИГ-29

Виктор БАКУРСКИЙ,
инженер

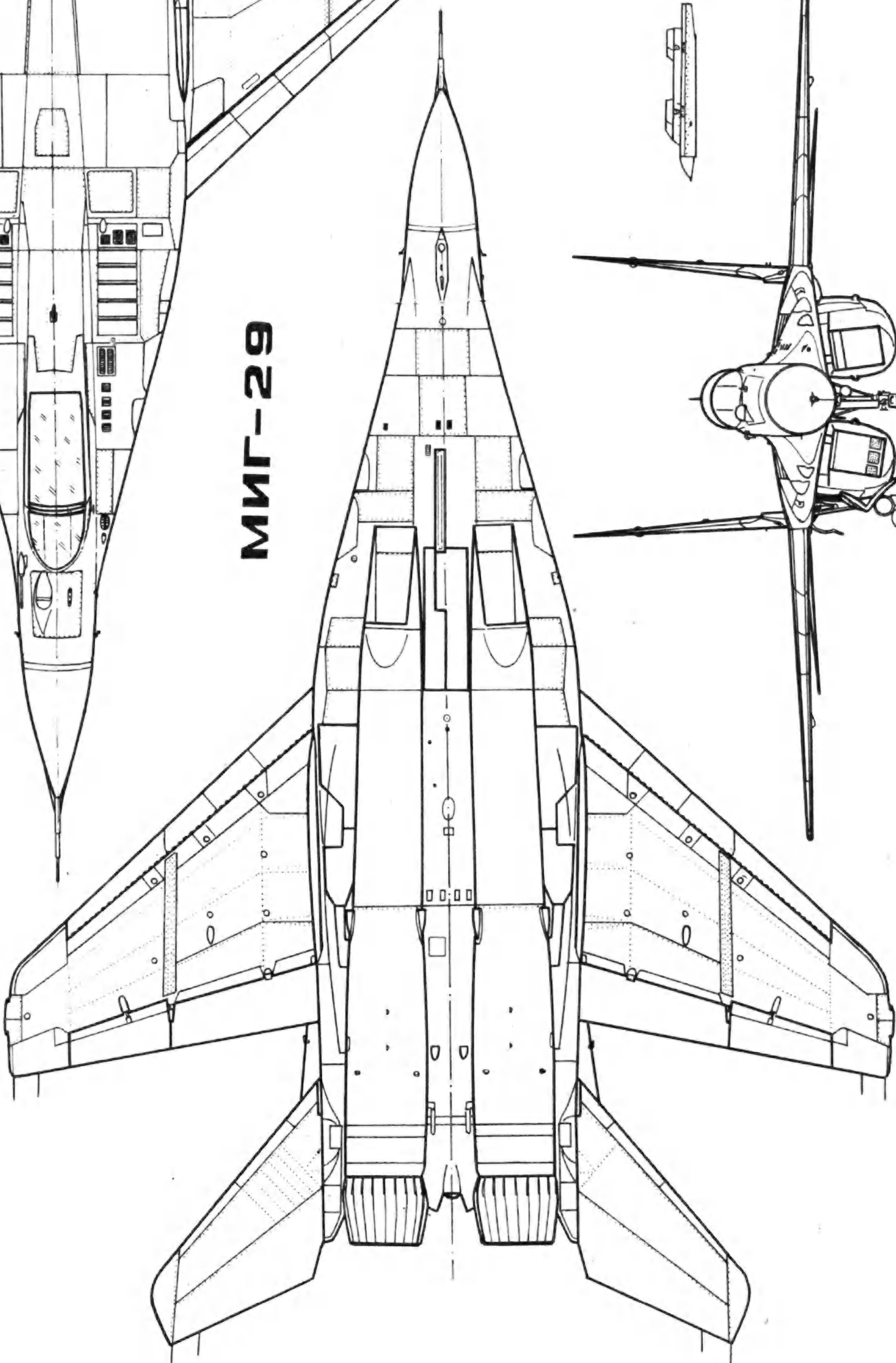
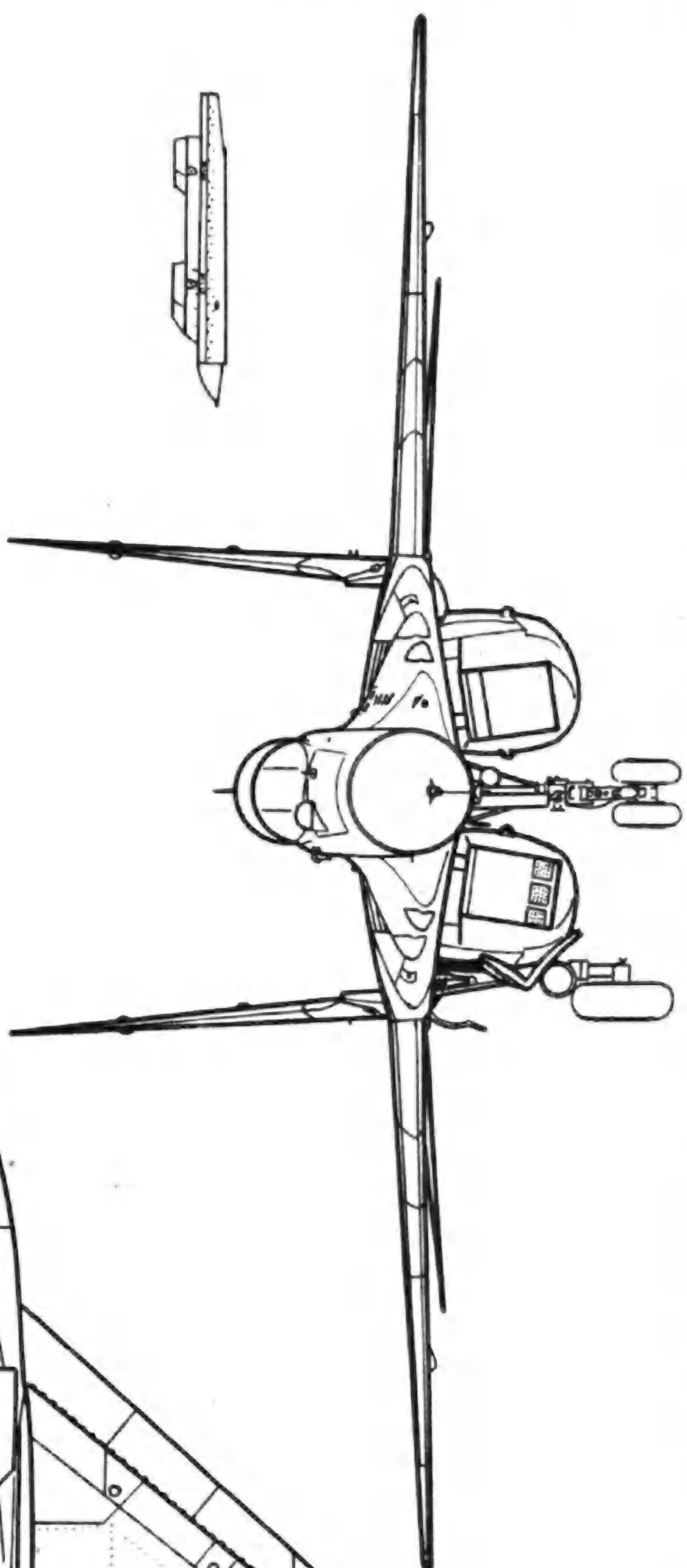
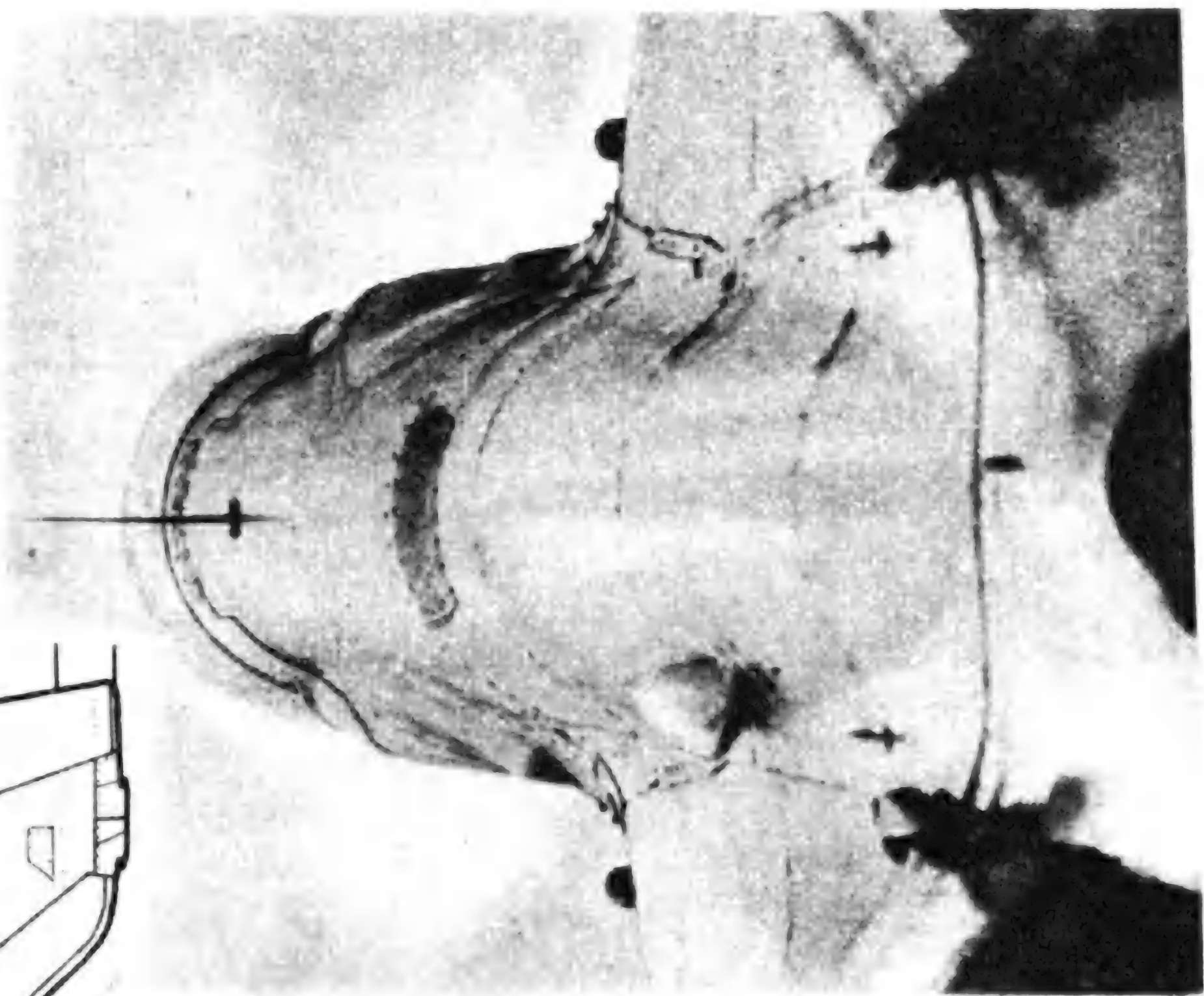
Одним из лучших современных боевых самолетов, находящихся на вооружении Военно-Воздушных Сил СССР, является фронтовой истребитель МиГ-29. С 1982 г. он находится в серийном производстве и экспортируется сейчас в ряд стран.

МиГ-29 — самолет четвертого поколения — обладает отличной аэродинамикой, широким диапазоном летных характеристик, возможностью длительно маневрировать с большими перегрузками.

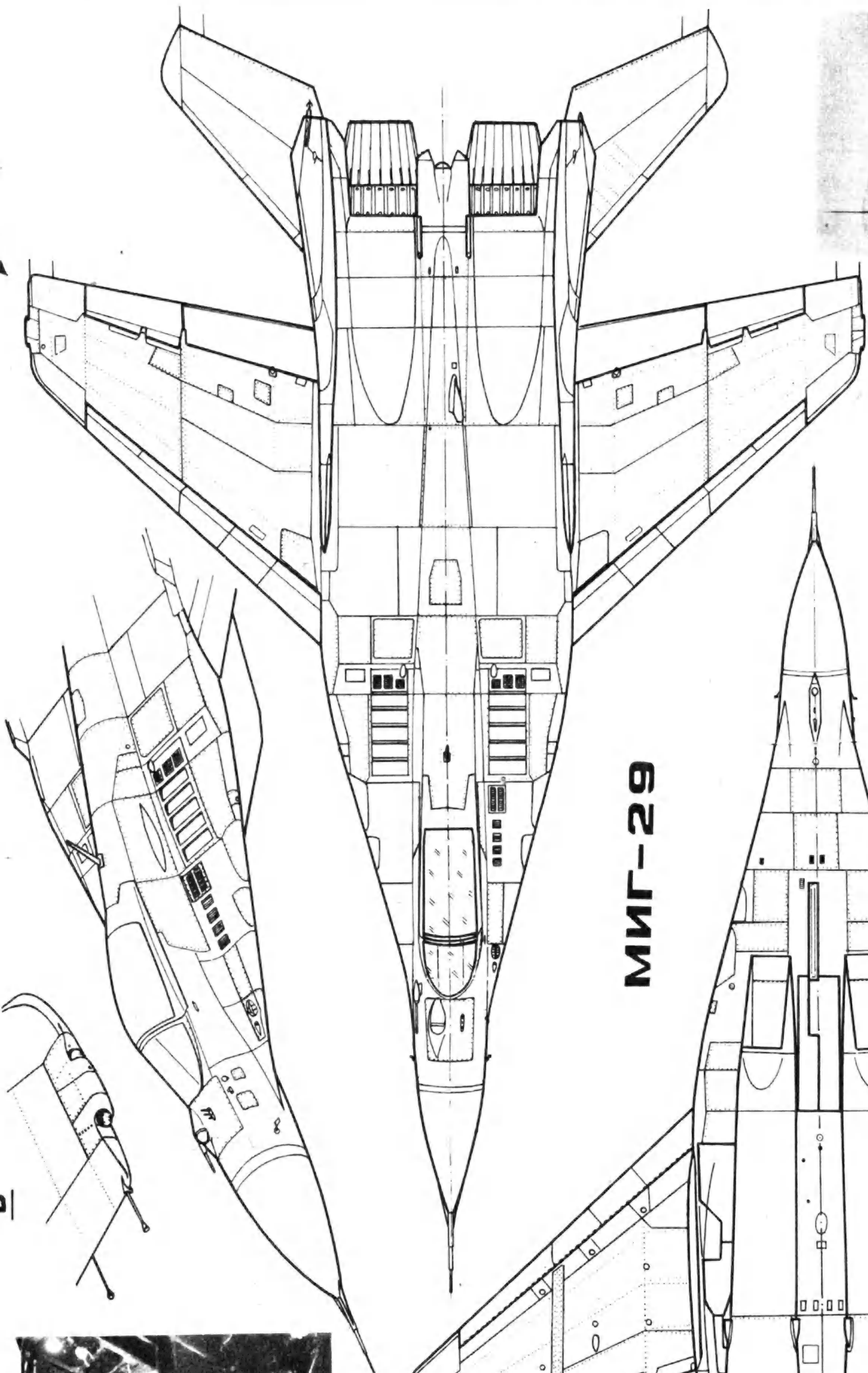
В отличие от всех предыдущих «мигов» у 29-го конструкция планера выполнена по так называемой интегральной компоновке, когда крыло плавно переходит в фюзеляж. Перед крылом самолета имеются сильно развитые наплывы, обеспечивающие при маневрировании на больших углах атаки очень высокие несущие свойства комбинации крыло-фюзеляж. Кстати, немаловажную роль в картине обтекания самолета играют установленные на штанге ПВД специальные пластины — генераторы вихрей. Генеральный конструктор Р. Беляков заметил в разговоре с журналистами: «Это как раз то место, откуда начинаются аэродинамические характеристики самолета». Конструкция истребителя МиГ-29 интересна еще и тем, что в ней широко использованы композиционные материалы и алюминево-литиевые сплавы, делающие ее очень прочной и довольно легкой.

Силовая установка состоит из двух двигателей РД-33 тягой на форсаже по 8250 кг каждый. Тяга двигателей больше, чем вес самолета, поэтому он может набирать высоту практически вертикально и с набором скорости. Высокая тяговооруженность, т. е. отношение суммарной тяги двигателей к весу самолета (у МиГ-29 она больше единицы), обеспечивает ему непревзойденную вертикальную маневренность. По возможностям ведения ближнего воздушного боя МиГ-29 в настоящее время превосходит все находящиеся на вооружении зарубежных истребители аналогичного класса.

(Продолжение на стр. 35)

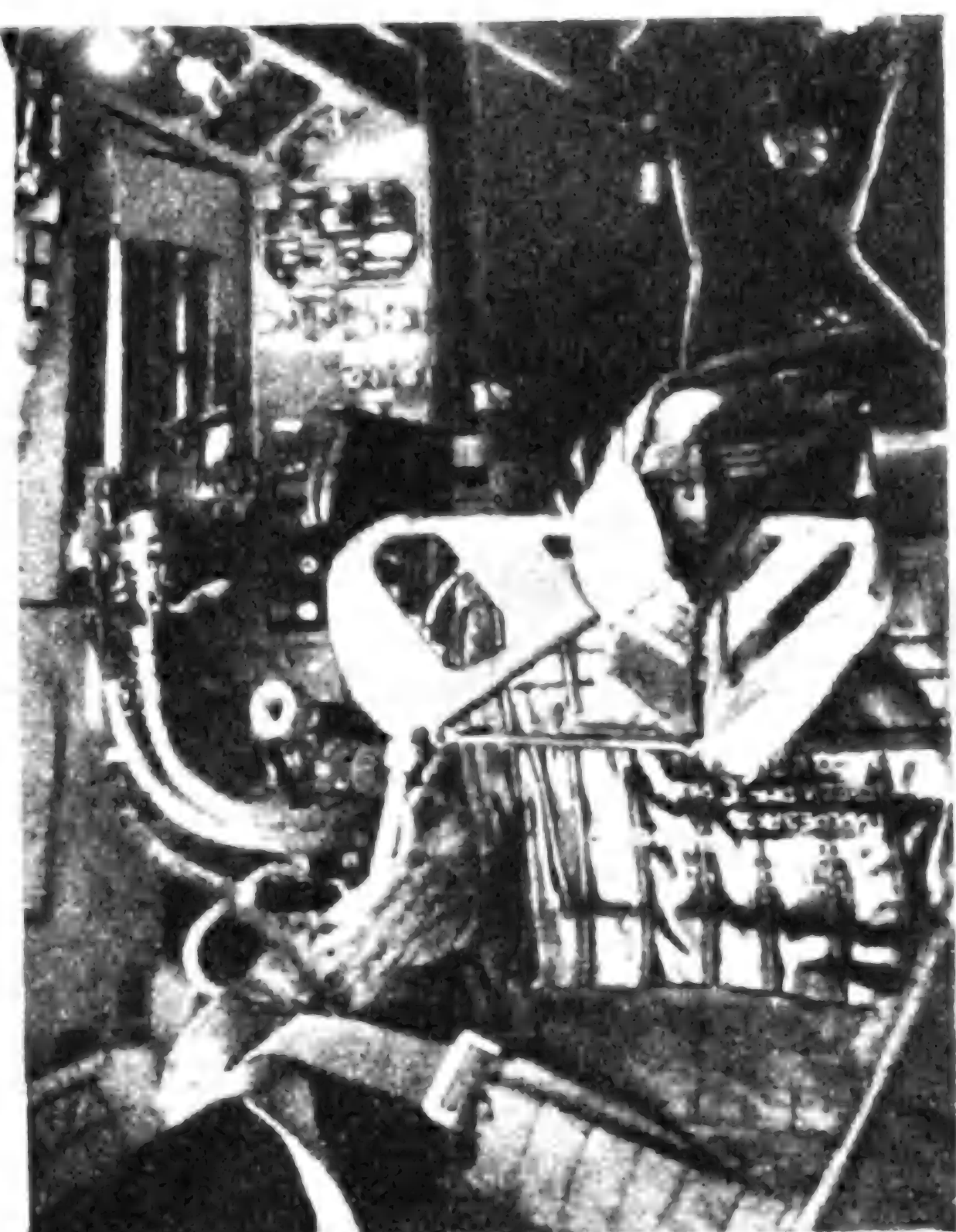


МИГ-29

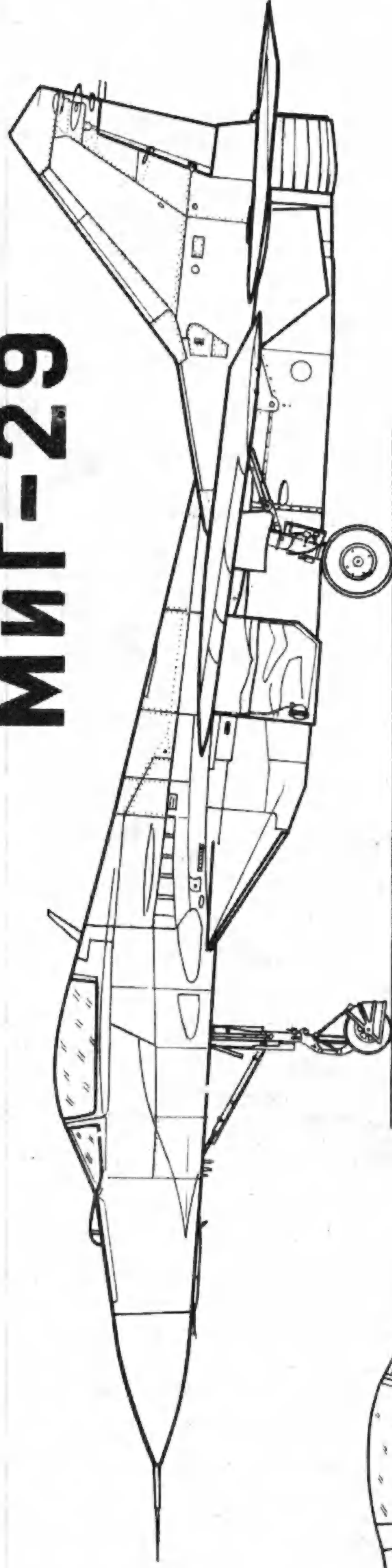


Б

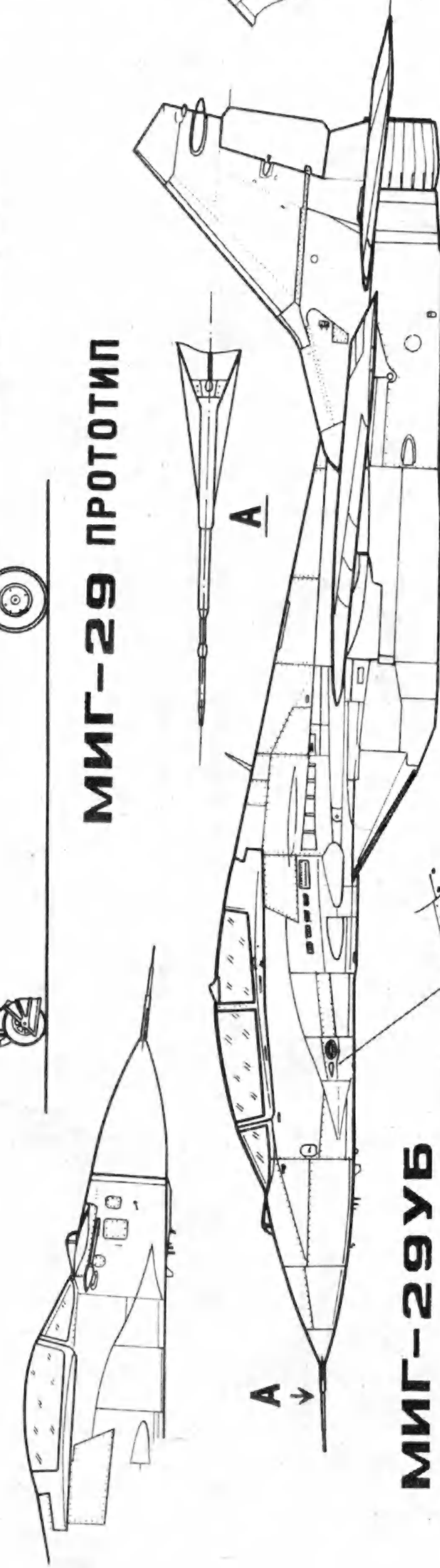
Б



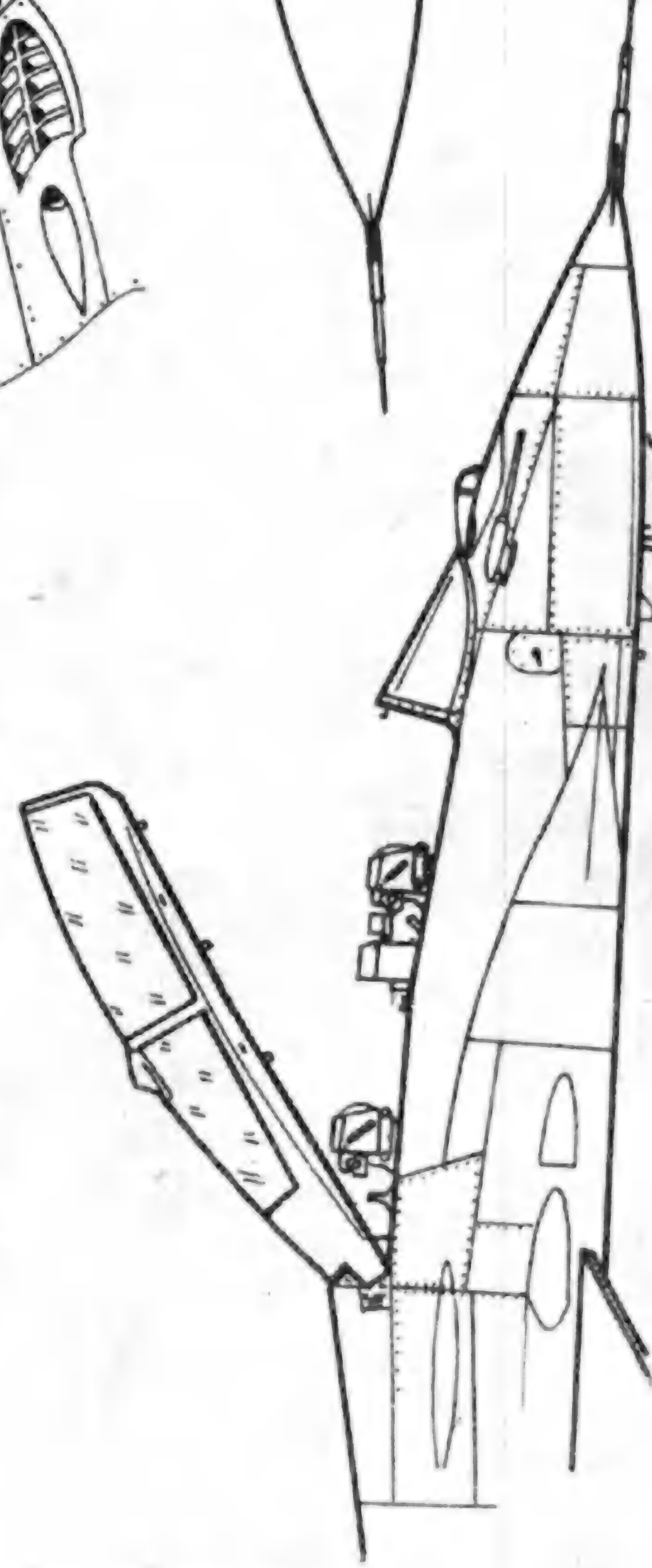
МИГ-29



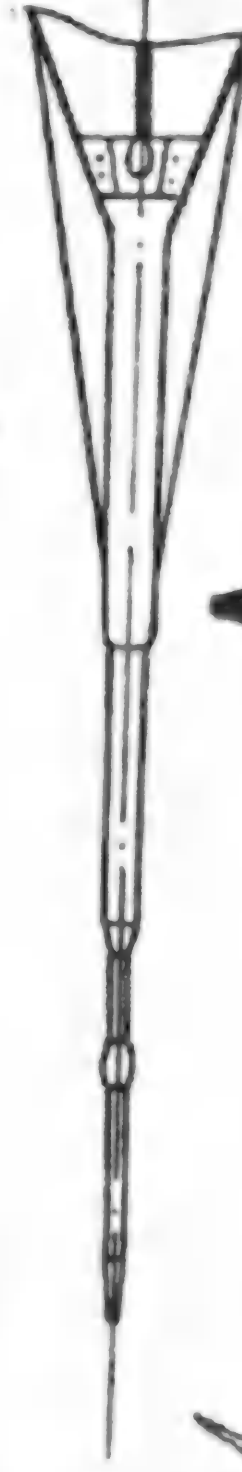
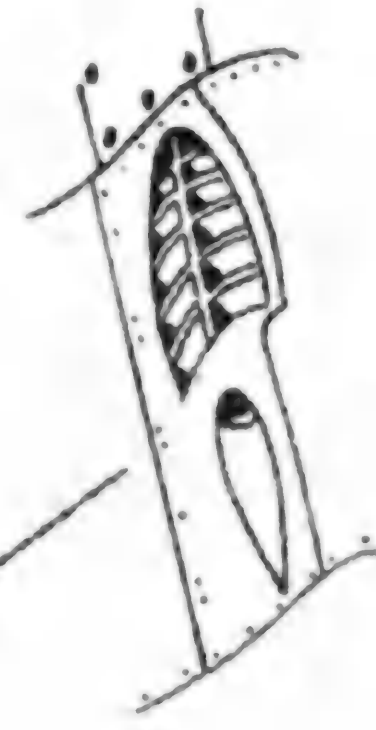
МИГ-29 ПРОТОТИП



МИГ-29УБ

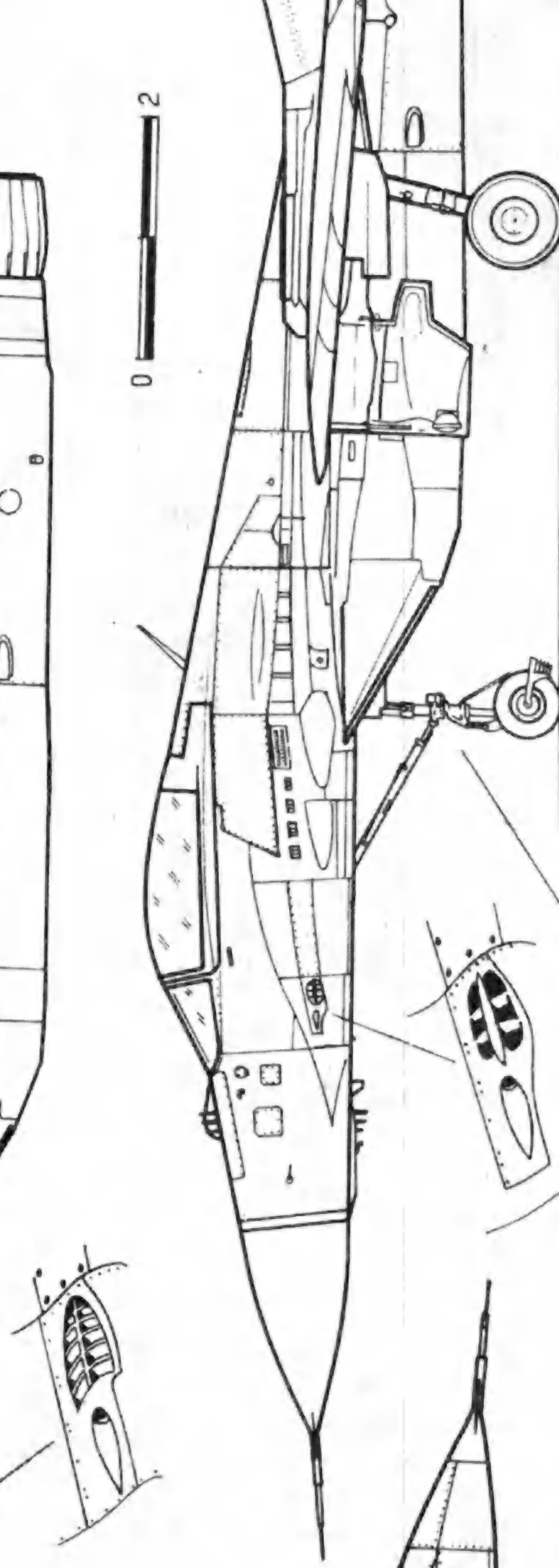


0 2

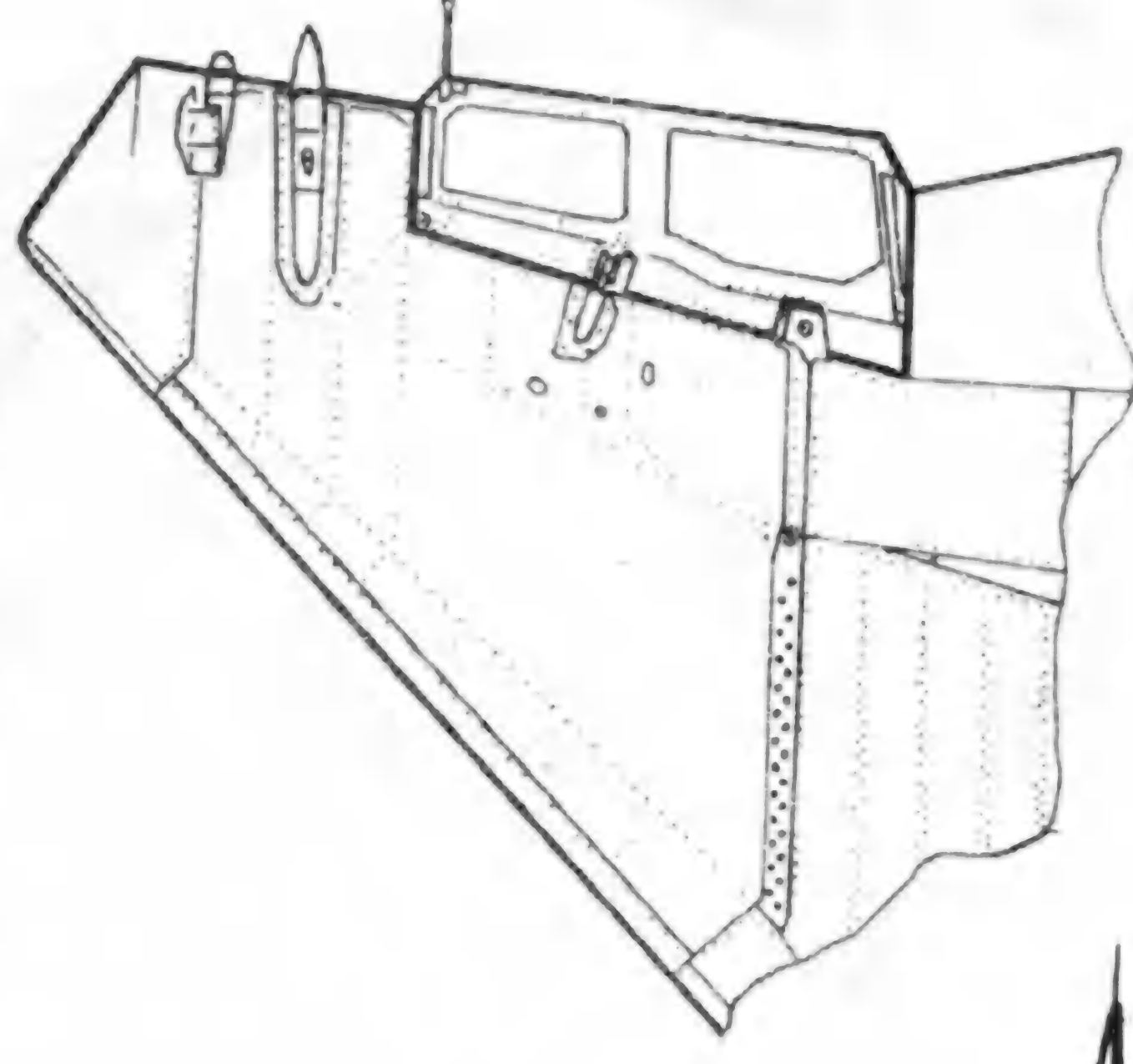
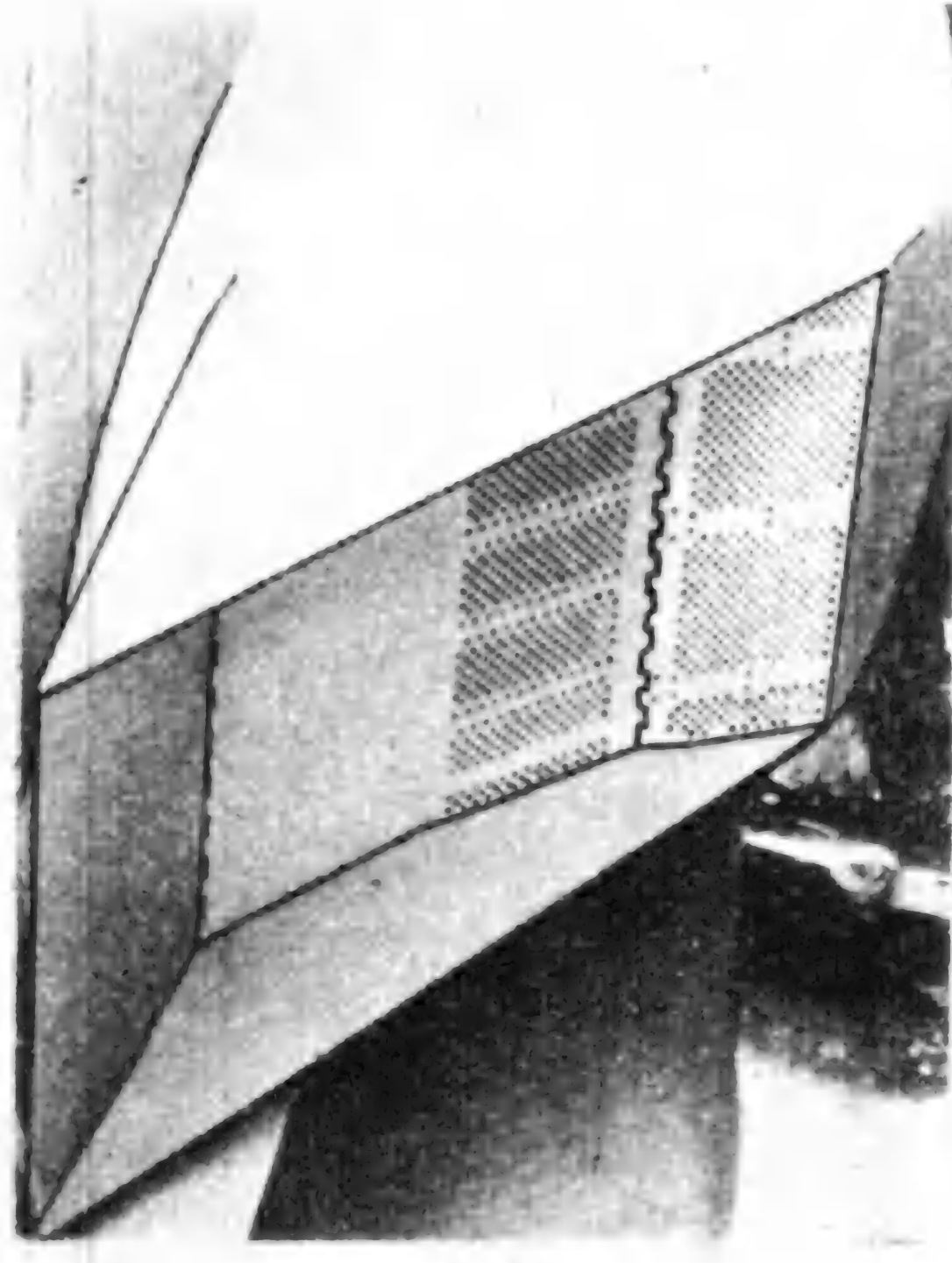
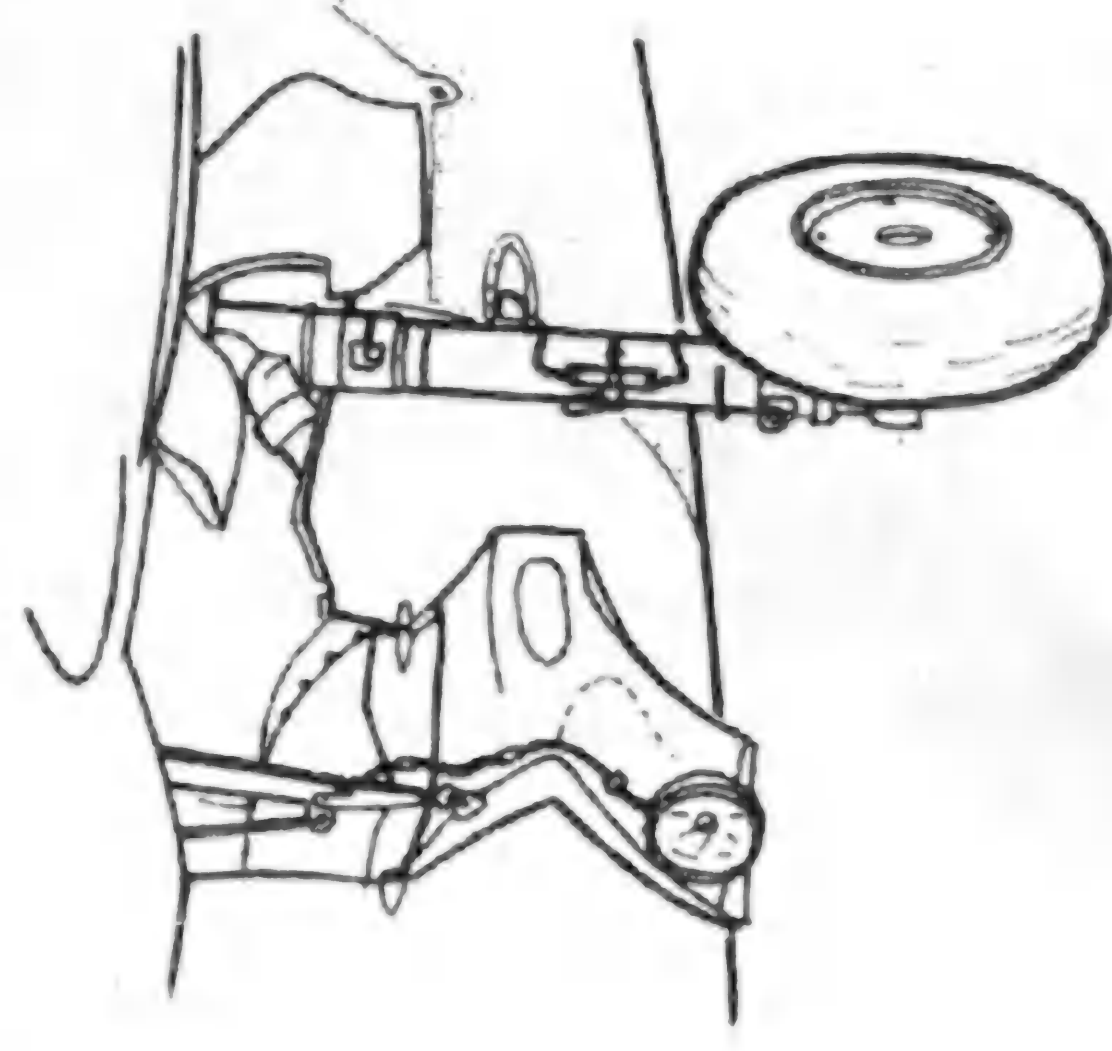
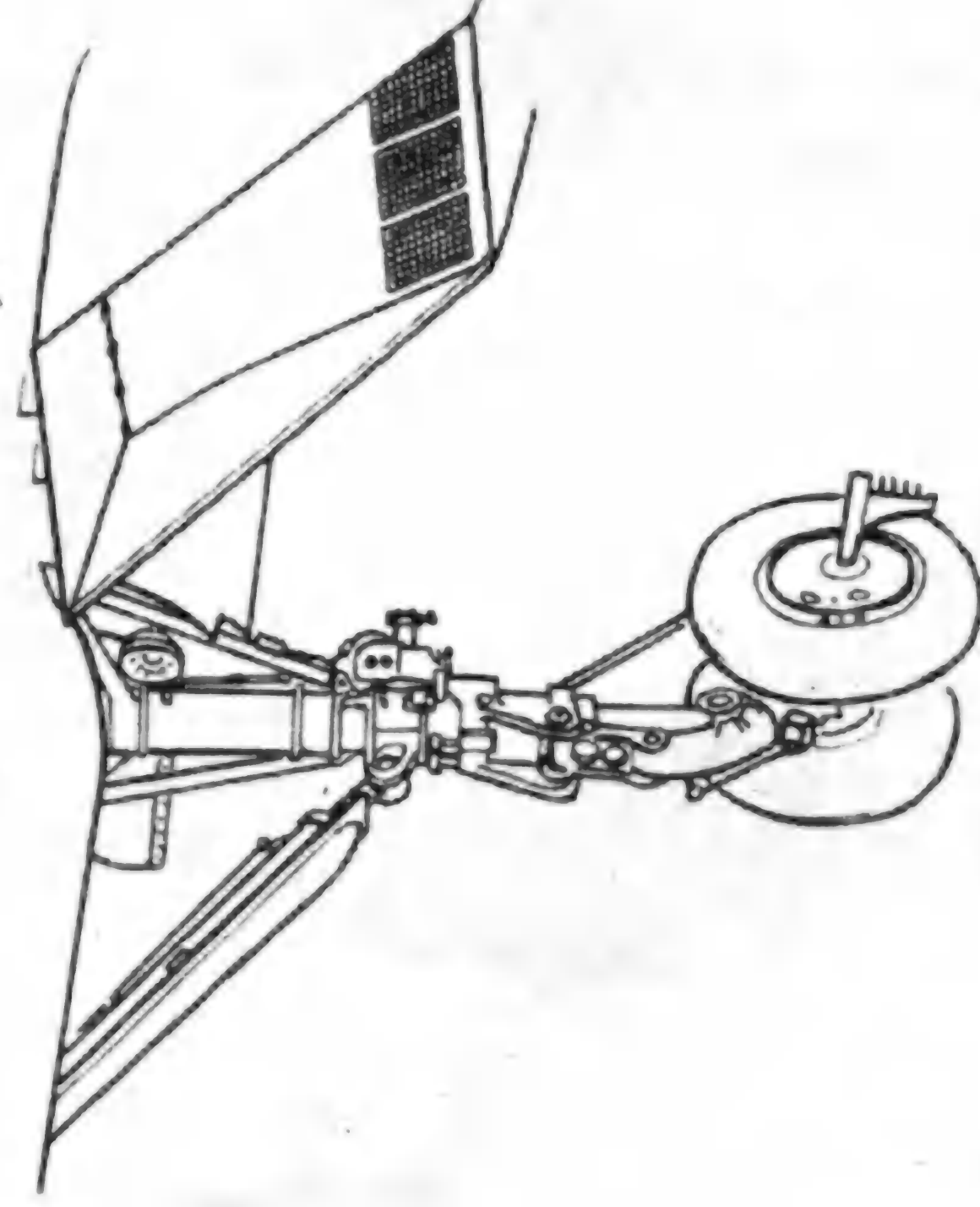
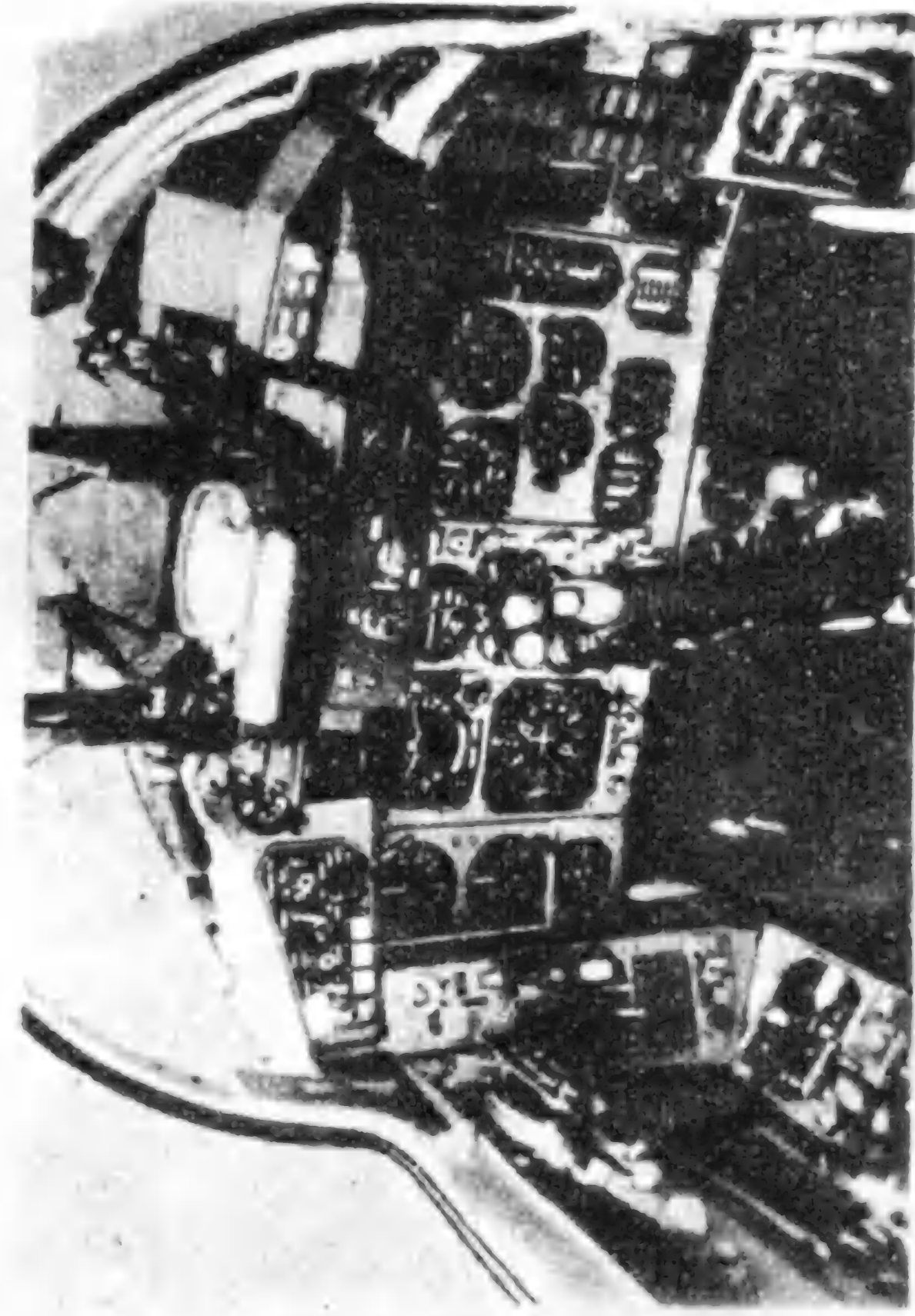


A

A

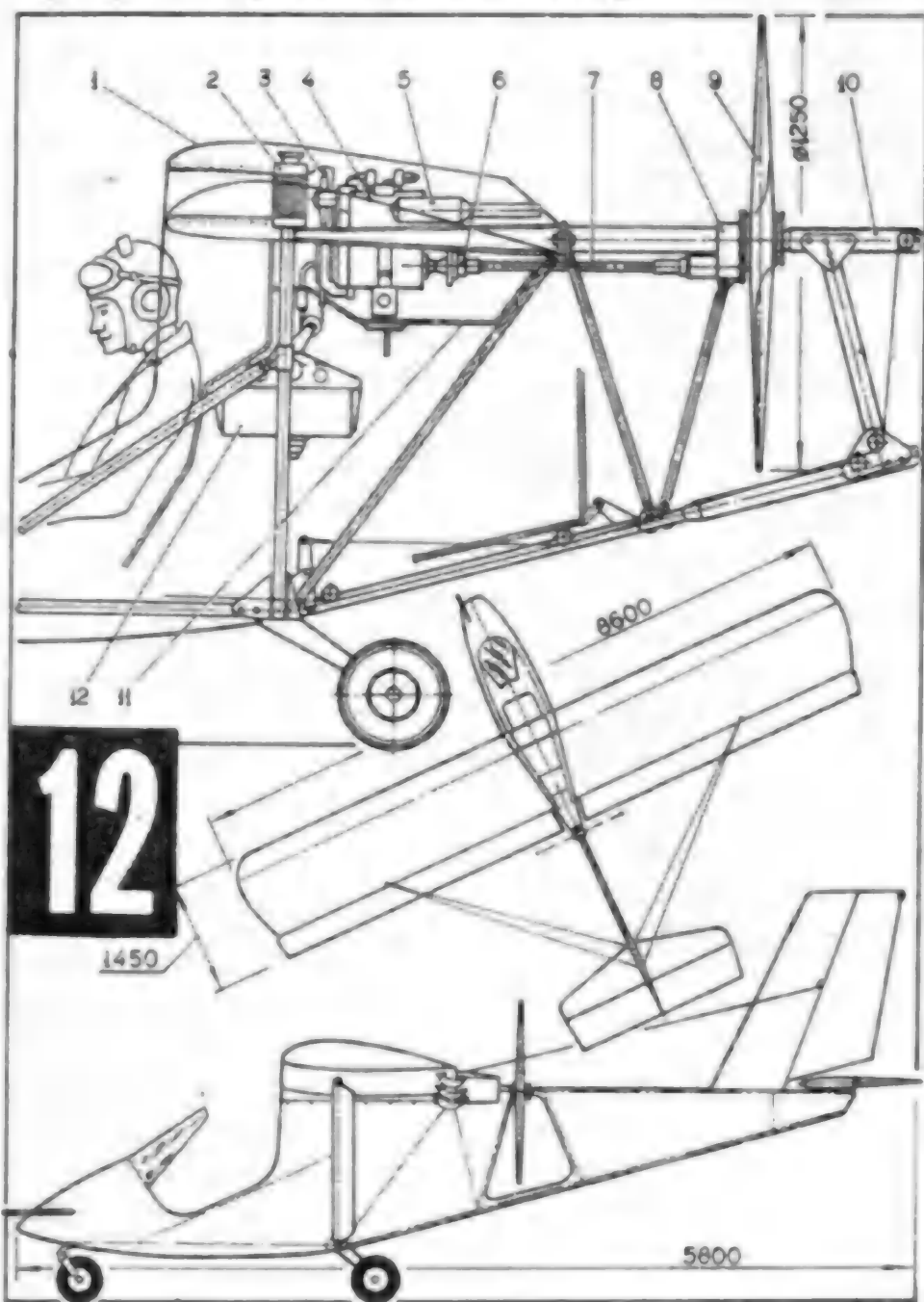


МИГ-29

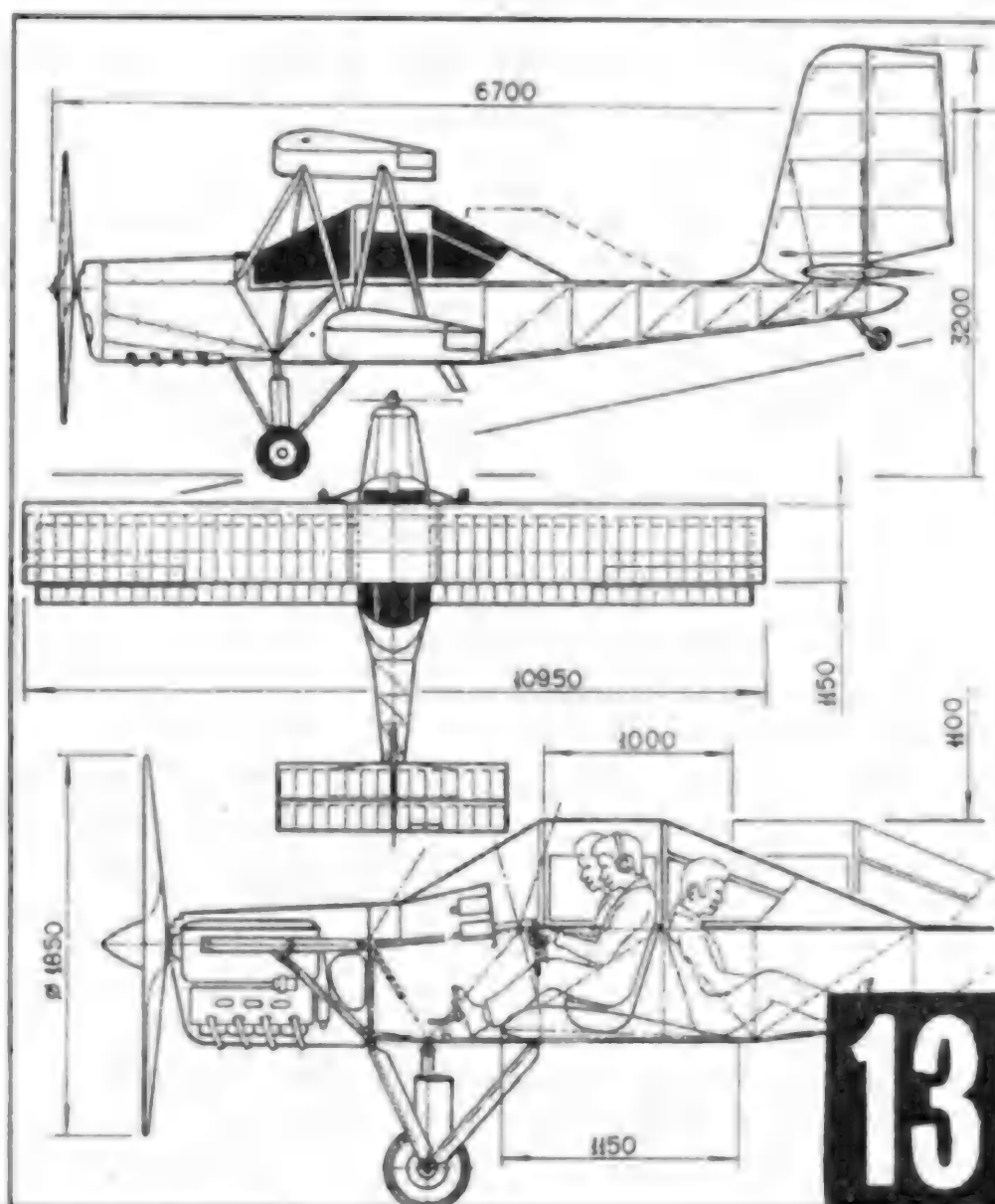


МГА нам поможет?

12. «Стриж» — оригинальный самолет, построенный в Коломне под руководством А. Орехова. Оригинальность заключается в том, что осью вращения воздушного винта на «Стриже» является трубчатая хвостовая фюзеляжная балка. Привод винта осуществляется через трансмиссию и редуктор от лодочного двигателя «Нептун-23», снабженного системой водяного охлаждения. Двигатель удачно закапотирован в фюзеляже. Однако его мощность для самолета такого веса и габаритов несколько недостаточна. Тем не менее самолет летает, обладает хорошими характеристиками устойчивости и управляемости, в пилотировании прост и доступен пилотам-любителям. Максимальная скорость самолета достигает 110 км/ч, скорость сваливания — 60 км/ч. Эти характеристики достигаются при мощности мотора 23 л. с. и взлетном весе 260 кг. Площадь крыла «Стрижа» — 12 м², профиль крыла Р-11—14%.



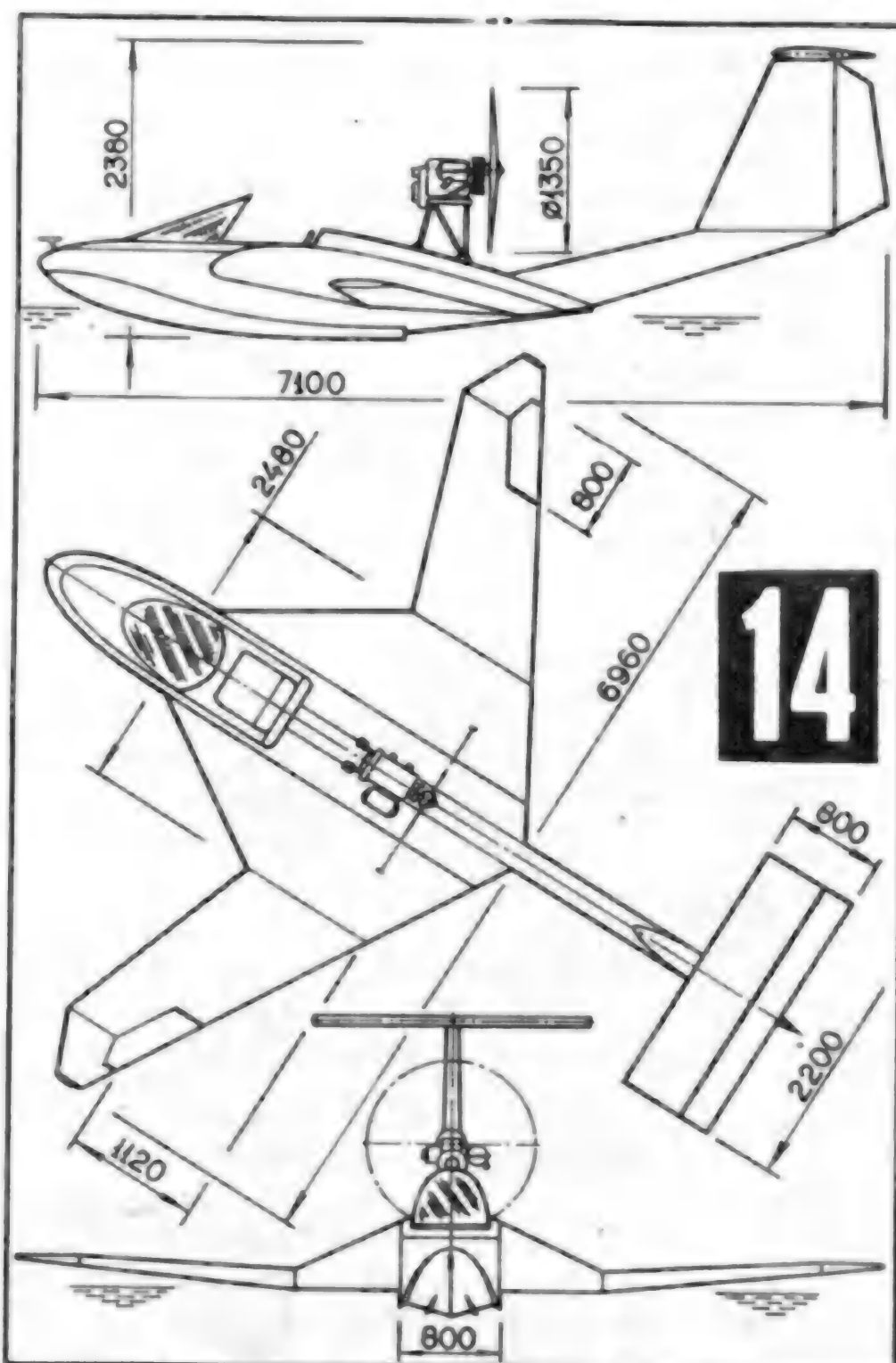
13. О самолете «Дебют» мы уже рассказывали, он был представлен на конкурс самолетов первоначального обучения (см. «КР» № 3—89). Авторы сумели доказать, что «Дебют» является хорошей машиной для подготовки летчиков. Уже десятки пилотов-любителей научились летать на этой машине и сдали летные экзамены летчикам-испытателям. Для этой цели «Дебют» активно использовался в Риге и на региональном слете в Ярославле. За лето 1989 года управляемый его авторами Виктором Пивоваровым, Павлом и Сергеем Гольцевыми, совершил несколько сложнейших перелетов: из Воронежа в Ярославль, Ригу, Москву и обратно. В Москве самолет принимал участие в авиационном празднике в Тушине 20 августа. Перелеты подтвердили высокую надежность самолета и творче-



скую зрелость его авторов. На СЛА-89 за создание «Дебюта» они удостоены одной из главных премий.

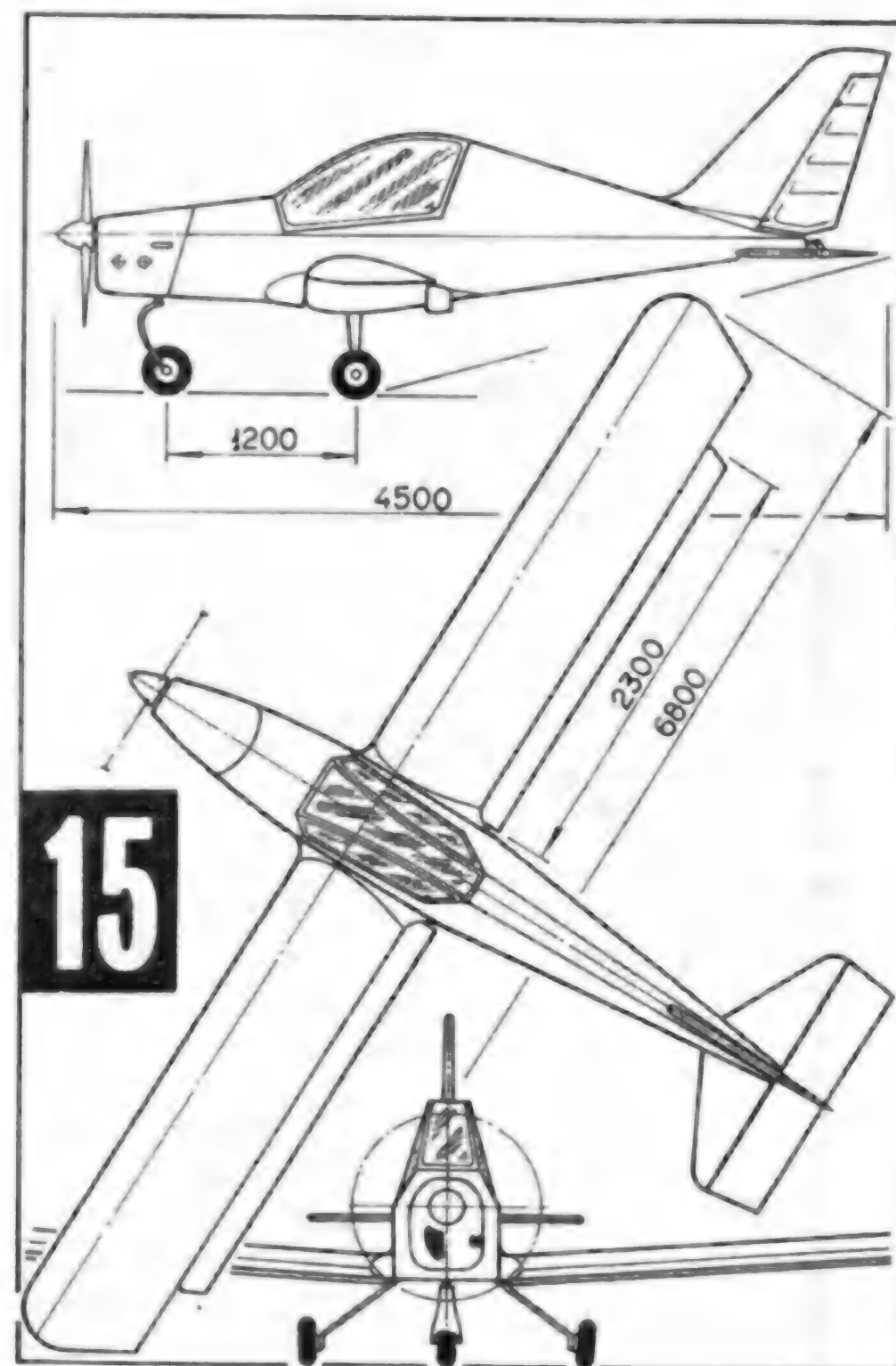
Технические параметры самолета и его летные характеристики позволяют с успехом использовать машину в народном хозяйстве для выполнения самых разных работ. Авторы уже договорились об использовании «Дебюта» в лесном хозяйстве Воронежской области. Нашелся заказчик, весьма заинтересованный в этой машине. Однако препятствием стал Воздушный кодекс СССР, закрепивший монополию Министерства гражданской авиации на все виды работ авиации в народном хозяйстве. Мы надеемся, что МГА поможет, конечно, не только «малой авиации», но и тем, кто желает ее с большой для народа пользой эксплуатировать.

14. Р-01 «Роберт» — экспериментальный самолет-экраноплан, созданный молодыми инженерами таганрогского авиационного завода под руководством Юрия



Усольцева. Свое название аппарат получил в честь Роберта Людвиговича Бартини. Самолет имеет довольно необычную аэродинамическую схему. На СЛА-89 он совершил свой первый полет. Пилотировал машину ветеран советской гидроавиации летчик-испытатель 1-го класса Евгений Лахмостов. Первые полеты показали, что Р-01 является вполне нормальным гидросамолетом. Дальнейшие испытания с использованием экранного эффекта покажут, насколько целесообразна такая схема для легкомоторных самолетов различного назначения.

Р-01 оснащен двигателем в 48 л. с. с клиноременным редуктором. Обороты двигателя — 7000 об/мин, обороты воздушного винта — 3500 об/мин, его статическая тяга — 120 кг. Взлетный вес аппарата — 350 кг при весе пустого — 255 кг. Самолет может развивать скорость до 120 км/ч.



15. «Аэропракт А-15» построен известным куйбышевским модельщиком Игорем Вахрушевым. Самолет во многом напоминает «Гамлет», признанный одним из лучших самолетов СЛА-84. Однако при разработке машины учтены основные недостатки прототипа. Так, А-15 имеет несколько большие размах и площадь крыла. Вместо цельноповоротного горизонтального оперения установлен обычный стабилизатор с рулем высоты.

Конструкция самолета изготовлена в основном из сосны и фанеры. Использован безредукторный вариант двигателя РМЗ-640 в 30 л. с. Вес пустого А-15 — 135 кг, взлетный — 220 кг. Площадь крыла — 5,2 м². Максимальная скорость — 140 км/ч, скороподъемность — 3 м/с, скорость сваливания — 70 км/ч.

На СЛА-89 летчик-испытатель Магомед Толбоев поднял А-15 в первый полет. После незначительной доводки на самолете много летали пилоты-любители, в том числе и сам Игорь Вахрушев. На своем собственном самолете он успешно принимал участие в соревнованиях.

АВИАПАНОРАМА

КНИГИ ПО АВИАЦИИ

Секция Военно-исторического общества при Центральном музее Вооруженных Сил СССР на научно-исторической конференции обсудила книги А. Н. Пономарева «Покорители неба» (1980 г.), «Советские авиационные конструкторы» (1980 г.), «Конструктор С. В. Ильюшин» (1988 г.) Выступавшие на конференции говорили о том, что эти издания несут на себе отпечаток времени — в них не рассказано о таких, например, конструкторах как Бартини, Москалев, Северин. Изложение страдает конспективностью, есть неточности, противоречащие архивным документальным материалам.

Конференция пришла к выводу, что в настоящем виде эти книги не могут быть рекомендованы к переизданию, и поставила вопрос о возможности участия секции авиации в работе над четырехтомным изданием истории отечественной авиации, над энциклопедией «Авиация». Конференция решила обратиться в Государственный комитет СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли по вопросу о необходимости коллективного рецензирования книг по истории отечественной авиации перед их изданием или переизданием.

МОДЕЛИСТОВ ЖДУТ В МАИ

В Московском авиационном институте им. С. Орджоникидзе работает Комиссия по техническому творчеству молодежи (КТТМ). Одна из ее задач — помощь моделистам и юным техникам при поступлении в вуз. О том, как будет проводиться эксперимент по приему моделистов в МАИ в этом году, рассказывает председатель КТТМ В. Дубинин.

— Кто может участвовать в эксперименте?

— Авиа-, авто-, судо-, ракетомоделисты, включенные в систему ранней профориентации МАИ, имеющие призовые места по спортивному моделизму областного масштаба и выше, или выполнившие нормативы 3-го разряда на таких соревнованиях, проводимых ДОСААФ.

— В чем заключается эксперимент?

— Абитуриенты проходят собеседование, цель которого — убедиться в достоверности документов, подтверждающих их успехи (о том, как правильно оформить документы, можно прочесть в «КР» № 4 за 1984 г. и № 4 за 1985 г.).

Успешно прошедшие собеседование могут по желанию сдавать экзамен по специальности вместо экзамена по математике (по выбору абитуриента).

В ФЕДЕРАЦИИ АВИАЦИОННОГО СПОРТА

На XII пленуме ФАС СССР делегаты обсудили доклад председателя Федерации Героя Советского Союза С. Харламова. Рассказав об успехах советских авиаспортсменов, о проведенных за два года соревнованиях, докладчик остановился на недостатках в работе Федерации. 80% летных происшествий за отчетный период произошло по вине штатных работников аэроклубов. Федерации по отдельным видам спорта слабо помогают местным организациям ДОСААФ при проведении соревнований. Нет тесной связи с национальными аэроклубами социалистических стран. Плохо ведется работа

— А что представляет собой экзамен по специальности?

— По содержанию он аналогичен секции «Самолеты, вертолеты и другие летательные аппараты» научно-технической олимпиады МАИ, проводимой с 1979 года для абитуриентов, собирающихся учиться на любом факультете МАИ.

— Как готовиться к экзамену по специальности?

— Авиа- и ракетомоделисты, занимающиеся в тех кружках, где хорошо поставлено преподавание теории, могут считать себя подготовленными. Для других будет очень полезен материал по вопросам авиатехники, не связанным с конкретными летательными аппаратами (без истории), и рекомендации по проектированию СЛА, помещенные в «КР» в 1988—1989 гг. Надеюсь, что журнал сохранит избранный в последние два года стиль публикаций и будет так же полезен будущим самолетостроителям.

— Как включиться в систему ранней профориентации МАИ?

— Нужно написать нам письмо по форме (об этом рассказывалось в «КР» № 4 в прошлые годы). В ответном письме мы сообщим, когда нужно приехать в МАИ для участия в экзамене по специальности.

— Проводят ли другие вузы эксперименты по зачислению моделистов?

— С 1987 года такой эксперимент проводится только в МАИ.

КОНКУРС ЮНЫХ ХУДОЖНИКОВ

Международная авиационная федерация (ФАИ) проводит очередной конкурс детского рисунка на тему «Бесшумный полет». Возрастные категории юных художников: 1 — от 5 до 8 лет, 2 — от 9 до 12, 3 — от 13 до 16 лет.

Рисунок выполняется на листе размером А3 (297×420 мм) акварелью, ацелированной краской или маслом, мягким фломастером или несмываемыми чернилами.

На лицевой стороне рисунка нужно указать его название, на оборотной — имя, фамилию, возраст, страну и адрес художника.

Три победителя в каждой категории будут награждены медалями и дипломами ФАИ.

Рисунки необходимо выслать в Федерацию авиационного спорта СССР не позднее 1 мая 1990 г. по адресу: 123362, Москва, Волоколамское шоссе, 88, ФАС СССР. На конверте сделайте надпись: «Конкурс «Молодые художники ФАИ».

с юношескими планерными школами.

О крайне тяжелом положении с авиационной техникой в клубах и сборных командах говорили почти все выступавшие. «У нас в стране всего 40 планерных клубов, — сказал председатель Федерации планерного спорта Е. Чарский, — а в любой европейской стране их сотни. О техническом уровне наших планеров и говорить не приходится».

На пленуме членами ФАС СССР стали Федерация воздухоплавания (председатель — летчик-космонавт Г. Шонин), Федерация ракетомодельного спорта (председатель — профессор МАИ М. Константинов). Федерация любителей авиации (председатель — летчик-космонавт И. Волк).

БУДУТ ЛИ ЛЕГКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ?

В конце прошлого года на Московском вертолетном заводе им. М. Л. Миля прошел научно-технический семинар по проблемам вертолетостроения. Наибольший интерес у собравшихся вызвал доклад Главного конструктора А. Иванова об основных проблемах создания вертолета Ми-38, который должен прийти на смену Ми-8. Он будет представлять собой воплощение новейших научных, технических и технологических идей. И хотя стоимость его будет выше, чем у предшественников, цена «тонно-километра» значительно снизится. Первый вылет предполагается в 1993 г. Но, по утверждению докладчика, появление нового, конкурентоспособного вертолета проблематично без экономической перестройки. В ближайшее время необходимы переход на внутренний хозрасчет, налаженные связи с серийными заводами и техническое перевооружение проектной, экспериментальной и производственной базы.

Два доклада — к сожалению, чисто теоретических — посвящались Ми-34. Не прозвучало на семинаре анализа дел в строительстве легких вертолетов, хотя именно в этой области мы сильно отстали от Запада. Пока не видно, когда и чем будет удовлетворен все возрастающий спрос на легкие винтокрылые в нашей стране.

НОВЫЕ ТАЙНЫ КОСМОСА

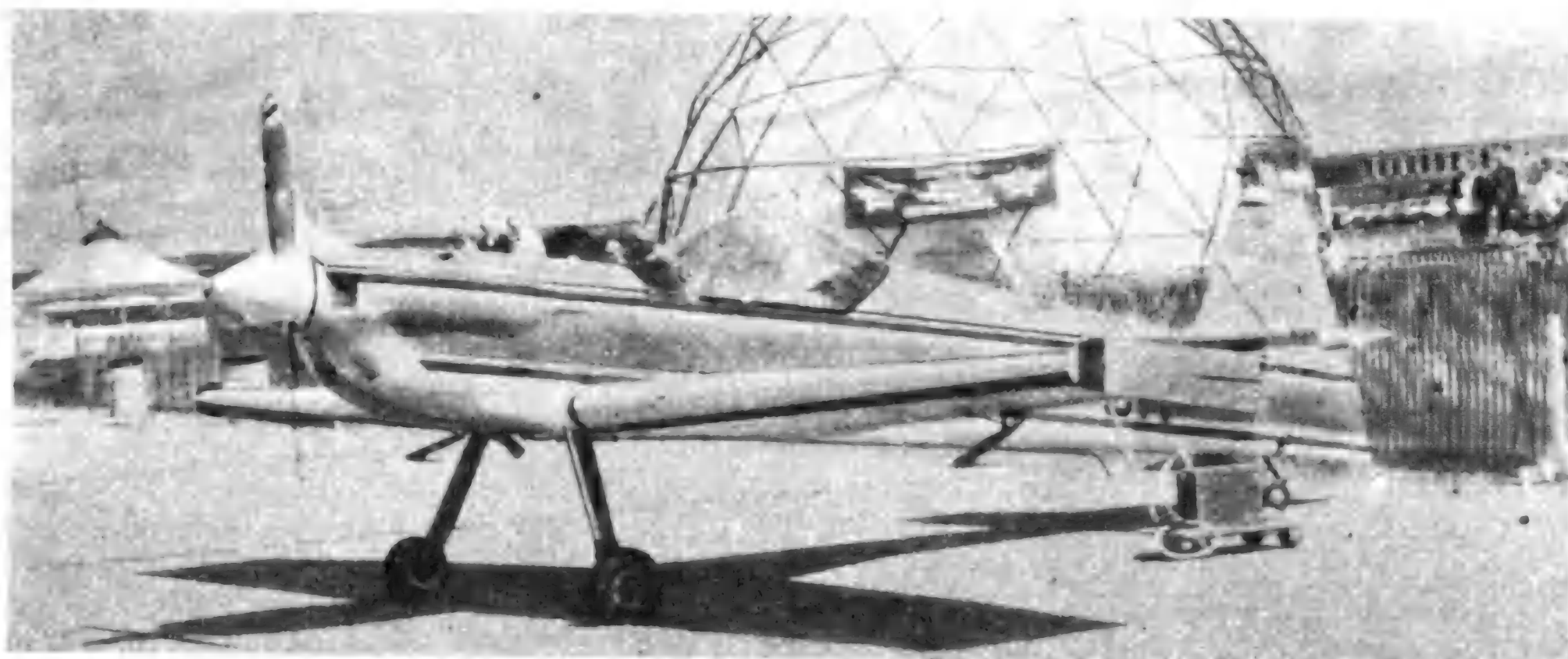
Продолжающиеся исследования планет Солнечной системы помогают открывать новые тайны космоса. Анализируя полученные в августе прошлого года с космического аппарата «Вояджер-2» снимки Тритона — самого большого спутника планеты Нептун, ученые пришли к ряду интересных выводов. По их предположениям, Тритон был полностью расплавленным, а потом повторно замороженным небесным телом. Почти плоскую поверхность спутника пересекают двойные хребты.

Тритон, как известно, меньше Луны, но отражательная способность его поверхности в десять раз больше. Ученые объясняют это тем, что «полярная шапка» спутника Нептуна состоит из слоя снега розового цвета. Она охватывает южную часть Тритона и отражает 80% падающего на нее света. Сам «снег» состоит из замерзших азота и метана, а розовый цвет ему придают органические соединения, которые образовались в результате бомбардировки метана электронами и ионами высокой энергии.

Открытие азота и метана на Тритоне имеет важное значение для определения геологии спутника. Вода на нем заморожена и является твердой, а смесь замороженных метана и азота — мягкой, податливой.

Одна из самых загадочных особенностей Тритона — почти стокилометровые темные полосы. Ученые склонны считать, что они — результат вытекающего через ледяные вулканы азота, который выносит из коры спутника темное органическое вещество, а ветры разносят его. Атмосфера спутника и состоит в основном из азота.

Весьма любопытна гипотеза происхождения самого Тритона. Она утверждает, что Тритон вначале был небесным телом. Затем произошло случайное столкновение этого тела с одним из спутников Нептуна. При столкновении тело потеряло столько энергии, что было захвачено Нептуном и силой его гравитации вытолкнуто на круговую орбиту, но с противоположным ему вращением. Выделившаяся энергия полностью расплавил Тритон. Поэтому на его поверхности не осталось следов ударов метеоритов, а имеются лишь несколько кратеров, появившихся, видимо, уже после вторичного замерзания Тритона в положении спутника планеты.



КАП 230

КАП 230 представляет собой дальнейшее развитие известного самолета КАП 21 фирмы Мюдри. Машина совершила первый полет в конце 1985 г. Спустя год национальная команда Франции, состоящая в основном из военных летчиков, использовала ее на чемпионате мира.

КАП 230 цельнодеревянной конструкции. Профиль крыла — симметричный V-16FD с относительной толщиной 16%. Элероны занимают 75% размаха, имеют постоянную хорду, достаточно полный носок, затупленную заднюю кромку. Площадь элеронов 16,6% площади крыла, относительная хорда на конце — 29%.

Примечательна компоновка хвостового оперения: стабилизатор расположен впереди киля, руль направления имеет сильно развинутой нижней частью, которая не затенена ни фюзеляжем, ни стабилизатором. Это обеспечивает хорошую управляемость при выполнении штопорных фигур.

Двигатель Лайкоминг мощностью 300 л. с., двухлопастный металлический воздушный винт фирмы Хартцель. Емкость бензобака 70 л. Крыло самолета весом 135 кг имеет неразъемный главный лонжерон, который проходит под полом кабины, и заднюю стенку. Последняя крепится на бортах фюзеляжа. Обшивка из фанеры толщиной 2,5 мм. Хвостовое оперение и элероны также обшиты фанерой.

Фюзеляж представляет собой ферму прямоугольного сечения с гаргротом за кабиной. Обшит фанерой. Вся обшивка отменной гладкости, что в сочетании с высококачественным лакокрасочным покрытием создает аэродинамически совершенную поверхность.

Кабина закрыта бескаркасным фонарем, открывающимся вправо. Кресло пилота с малым наклоном спинки (15—20°), однако интерьер кабины достаточно богат: обивка бортов, зашивка гаргрота. Все это, в целом, привело к заметному перетяжелению самолета: по сравнению с КАП 21 его удельная нагрузка возросла с 65 до 74 кг/м². Энерговооруженность увеличилась с 0,32 до 0,42 л. с./кг.

Выступление французской команды на чемпионате мира 1988 года на серийных КАП 230 было успешным: П. Пари и К. Бессерье стали призерами, сборная заняла третье место.

Каковы достоинства КАП 230! Высокая несущая способность крыла и благоприятные для штопора срывные свойства профиля, высокий уровень демпфирования крена за счет большого удлинения крыла, высокая эффективность руля направлений. Самолет не развивает большой угловой скорости крена, но легко прекращает вращение после постановки элеронов в нейтральное положение.

Есть и недостатки. Расположение кабины посередине крыла делает для летчика невидимой его заднюю кромку, становится труднее определить положение самолета на вертикалях. Велика удельная нагрузка на крыло, что приводит на умеренной скорости прямого полета к его тряске (из-за выхода на закритические углы атаки в случае взятия ручки на себя). В перевернутом полете тряска практически не наблюдается, так как низкоплану присуще значительное различие в несущих свойствах на отрицательных и положительных углах атаки.

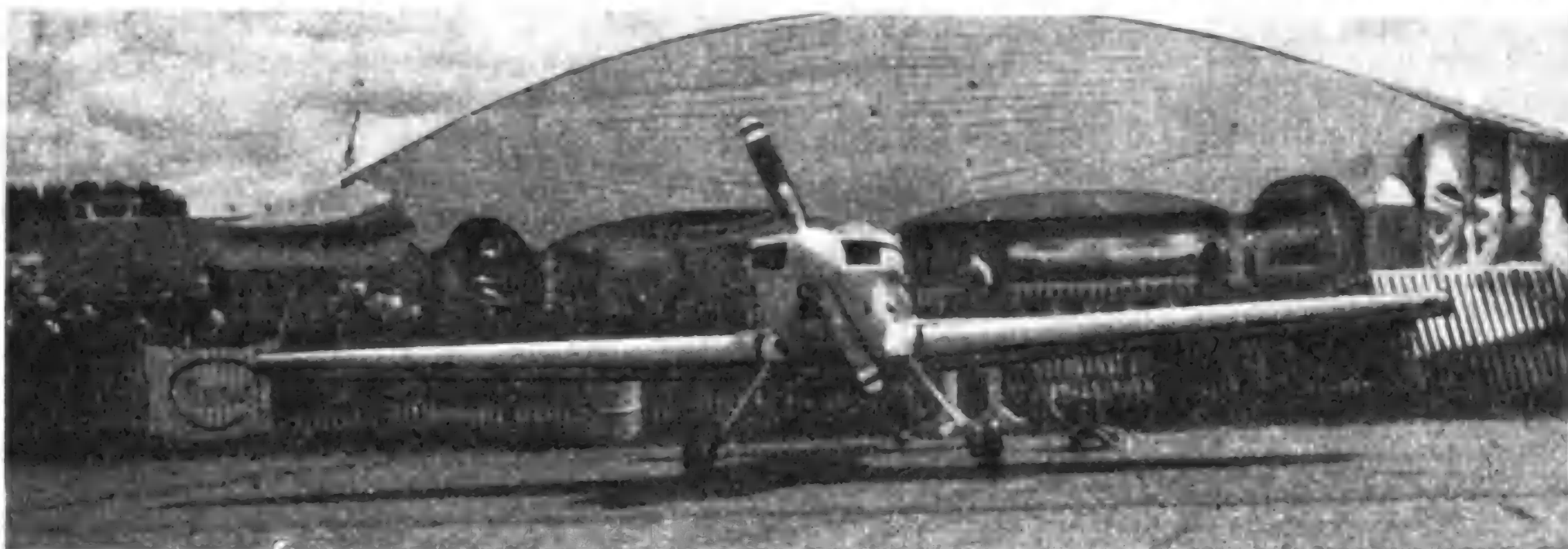
Несущие свойства в отрицательной области углов атаки больше, чем в положительной, а это противоречит физиологии пилота. Малый наклон спинки кресла также неблагоприятен с точки зрения эргономики: летчик неохотно выходит на положительные перегрузки.

Поскольку и впредь нашим спортсменам придется состязаться с летчиками, пилотирующими КАП 230, надо хорошо знать его достоинства и недостатки, учитывать их.

Основные данные самолета

Длина, м 6,45 Размах крыла, м 8,08
Площадь крыла, м² 9,78 Удлинение крыла 6,67
Удельная нагрузка на крыло, кг/м² 74
Угол поперечного V крыла 2° Взлетный вес, кг 730
Максимальная скорость, км/ч 400
Максимальная угловая скорость вращения по крену, град/с 270
Эксплуатационная перегрузка ±10

Станислав КАШАФУТДИНОВ,
кандидат технических наук



ПАРАШЮТЫ НАД АГРОФИРМОЙ

Ан-2 в поселок Октябрьский, на центральную усадьбу агрофирмы «Красноармейская» доставили из Архангельской области. Теперь сельским парашютистам стало удобнее проводить наземную тренировку, не приходится выезжать на аэродром за пять километров. Хотя, впрочем, эта «преграда» не останавливала юных энтузиастов. Ездили. И ездят. И не за пять километров, а из других районов Кубани.

— Это, конечно, здорово, что наш клуб пользуется такой популярностью, — говорит начальник АТСК В. Трунин, — но одновременно и хлопотно. У нас всего 12 сотрудников. А в штатах АСК ДОСААФ их обычно 30—35. Особенно большую перегрузку испытывают инструкторы. Их двое, и им приходится проводить теоретические занятия с ребятами в отдаленных районах.

С переходом клуба на новые формы хозяйствования возникла проблема самофинансирования. Мы не можем «поглощать» ежегодно по 30—35 тысяч рублей агрофирмы. Брать плату с детей или их родителей — тоже. А расходы на закупку ГСМ, аппаратуры, инвентаря, спецодежды для летного состава, на ремонт техники, зарплату работникам растут. Мы хотим обратиться к предприятиям, рабочие которых занимаются у нас, и заключить договоры по долевого участию в финансировании клуба. Такой договор, к примеру, уже имеется с колхозом «Дружба» Калининского района. В 1988 году мы подготовили для их мотодельтапланерного клуба райкома ДОСААФ семь парашютистов. Ныне калининцы хотят обучить еще 16 человек. Дружно работаем с горкомом ВЛКСМ Славянска-на-Кубани, Гулькевичским хлебокомбинатом. Летчик-инструктор Геннадий Тарасиков провел там десятидневные занятия с ребятами из «Юного десантника», Гулькевичского РК ДОСААФ.

Сельский авиационный клуб жители поселка Октябрьский восприняли как должное, ведь речь идет о хозяйстве Героя Социалистического Труда А. И. Майстренко. Для клуба создана великолепная материально-техническая база, здесь подготовлены мастер спорта, два кандидата в мастера, 354 парашютиста-разрядника...

Оченьгодились тренировки в АТСК рядовому десантнику Алексею Пушкареву, отличнику погранвойск КГБ СССР Евгению Титкову.

Готовит воздушных спортсменов агрофирмы мастер спорта Иван Николаевич Пармаксиз. Сам он краснодарец, парашютным спортом увлекся в девятом классе. Перворазрядником ушел в армию. Ныне на счету Пармаксиза 3170 прыжков. За годы тренерской работы он подготовил 1500 спортсменов-разрядников, из них больше сотни — в АТСК агрофирмы.

Конечно, парашютная секция — самая популярная в селе. Но есть и другие — стрелковая, радиотехническая, автомобильная... В ближайшее время здесь будет открыта коллективная радиостанция.

Для сельчан стали привычными полеты парашютистов в небе над агрофирмой. Самое главное — растут дети тружеников хозяйства сильными, ловкими, уверенными в себе. Эти качества, считает директор агрофирмы А. И. Майстренко, просто необходимы хорошему работнику. Поэтому и стараются руководители хозяйства и клуба: совершенствуют, укрепляют и без того отличную материальную базу. Решено начать строительство спортивного комплекса с крытым бассейном.

В. Трунин мечтает приобрести для клуба новейшие парашюты ПО-16...

Н. МОСКАЛЕВ,
руководитель пресс-центра
Краснодарского крайкома ДОСААФ

ЯНТАРНАЯ КОМНАТА НА ДНЕ ОЗЕРА РЕСКО ?

Такова
версия
воронежского
«Рифа»

Игорь БОЕЧИН

Фото
Александра
Кулешова
и
автора.

Группа
советских
и
польских
аквалангистов
отправляется
на
рекогносцировку.



Несколько лет назад в Калининграде существовала Геолого-археологическая экспедиция. Однако ее сотрудников интересовали отнюдь не ископаемые и древние городища, а все то, что касалось исчезновения знаменитой Янтарной комнаты. Многие присылали в комиссию сведения весьма любопытные. Таким, в частности, оказалось письмо подполковника в отставке Г. Новикова. Вот отрывки из него:

«...В июле 1946 г. приказом командующего Северной группой войск я был назначен командиром гвардейской воинской части, расквартированной в местечке Дьепп, в 14 км западнее Кольберга (ныне Колобжег). До освобождения в военном городке этого местечка дислоцировалось подразделение гидроавиации немцев. Тогда в Дьеппе проживало много немцев. Один из них был истопником в военном городке. Вот от него я и услышал такую историю.

В марте 1945 г. на гидродром (озеро) приводнился двухмоторный транспортный гидросамолет Ю-52. В это время советские войска с боями продвигались к гидродрому. Самолет дозаправился и стал делать разгон, но в это время русские штурмовики на бреющем полете обстреляли его. Самолет затонул примерно в 50 м от берега. Немецкие подразделения, охранявшие гидродром, предприняли попытку вытащить его на берег, зацепив тросом и двумя тракторами, но русские штурмовики уничтожили трактора. По словам немца, в самолете находился вывезенный из Кенигсберга ценный груз, который сопровождали немецкий генерал и четверо в штатском. На берегу действительно стояли два разбитых и сожженных трактора, трос от них шел в озеро.

Я со своими людьми легко отыскал

затонувший самолет и предпринял попытку вытащить его. Подогнав шесть машин «студебеккер» с лебедками, зацепив их за сосны, росшие на берегу, и за плоскости и кабину самолета, начали рывками раскачивать его. При одном рывке всплыл труп немецкого офицера в генеральской форме, который был погребен солдатами на берегу. Мои люди, ныряя несколько раз, пытались проникнуть в самолет, но не смогли, заметили в нем только какие-то ящики...»

Это письмо калининградцы направили в созданную при ЦК ВЛКСМ Комиссию подводного поиска. После анализа сообщения Новикова было решено отправить в Польшу экспедицию, набрав в нее опытных аквалангистов. Выбор пал на воронежский клуб «Риф», на счету которого было несколько найденных в реках и болотах самолетов.

Договорились с Союзом польских харцеров (военнизированная патриотическая организация, существующая вот уже восемь десятилетий), который привлек к экспедиции подводных пловцов из вроцлавской дружины «Моана» и варшавской «Ванды». Они взяли на себя подготовку лагеря на берегу озера Реско, а Войско Польское обеспечило экспедицию всем необходимым.

И вот мы вышли на берег тихого, словно сонного озера. Пока представитель Войска Польского при Союзе харцеров подполковник Борис Вашкевич показывал нашему руководителю писателю Василию Захарченко палаточный лагерь, воронежцы извлекли из «Икаруса» черные гидрокостюмы, акваланги, желтую надувную шляпку с черной надписью «Пеликан», магнитометр, переделанный из армейского бомбоискателя, помпу, прочее оборудование.

После завтрака «рифовцы» Виталий Латарцев и Сергей Логачев отправились

на рекогносцировку. Мы хорошо видели, как «Пеликан» кружил по озеру, изредка останавливался. Потом Логачев сокрушенно сказал:

— Дно очень сильно заилено. Рука со щупом уходит по плечо, вода мутная и холодная. Работать без металлоискателя — пустая трата времени...

Посоветовавшись, решили, что одна группа аквалангистов примется тралить озеро тросом с грузами, который будет медленно тянуть два плоскодонных пластиковых бота с подвесными моторами, выделенные Войском Польским. Вторая с «немагнитного» резинового «Пеликана» прощупает металлоискателем район, где предположительно лежит самолет. Третий отряд займется изучением местности и опросом старожилов.

Каждое утро, независимо от капризной балтийской погоды, в озеро уходили боты и «Пеликан». Дно озера оказалось довольно ровным, только иногда трал цеплялся за камни и коряги, а магнитометр фиксировал консервные банки да прочую мелочь. У «пешеходов» дела пошли лучше. В северо-восточной части озера они обнаружили следы гидродрома, остатки бетонных строений.

Однажды Вашкевич сказал, что ему советовали обратиться к Янушу Яворскому, боцману местного пассажирского катерка «Алиция». Мол, он точно знает, где самолет. Наутро Януш пришел в лагерь. Мы усадили его в бот и двинулись на север. Ссылаясь на рассказы отца, служившего здесь после войны, Януш утверждал — интересующий нас «юнкерс» покоится напротив костела, в поселке Корчино (с противоположной стороны озера). Там же, на берегу, похоронен немецкий генерал. По словам Януша, «россияне пытались вытянуть самолет американскими самоходами, но не вышло...». Сходится все, кроме... места.

Уточнили его по карте, предоставленной нам властями Колобжега.

Однажды к нам зашел капитан Войска Польского Л. Филип. Привел двух местных рыбаков. Они не раз обо что-то рвали сети.

Опять мы погрузились в два бота и направились теперь уже в западную часть озера. Остановились у колышу-

щейся на поверхности длинной и тонкой травы.

На всякий случай первым пустили «Пеликана», и тут же над тихим озером раздался голос Мовчана:

— Есть на втором диапазоне! Бросаем буй!

В воду ушел наш доктор В. Сахнов. Он всплыл как-то неожиданно, оглянувшись

и передал Латарцеву что-то темное, облепленное илом. Тот поскреб находку и облегченно произнес:

— Дюраль. Немецкий.

На следующий день над находкой установили два понтона, на одном разместили помпу для подачи воздуха в вентилируемое снаряжение, на другом — эжектор. Грунт, перемешанный с водой, пойдет наверх и попадет в металлическое решето, где останутся мало-мальски крупные находки. И вот запущен двигатель, в воду ушли русский и польский аквалангисты, из трубы хлынула черная жижа. «Дежурный» лежал рядом с трубой на настиле понтона и выгребал из решета сучья, куски дерева, ракушки, траву — это летело за борт, зато все искусственного происхождения аккуратно укладывали на настил. Сюда же поднимали крупные обломки, поднятые другой парой подводников.

...Нет, это был не «Юнкерс-52»! В том мы убедились, увидев совершенно гладкий лист обшивки со следами камуфляжной окраски — а на «юнкерсе» она, как известно, была гофрированной.

На площадке в лагере каждый день росла гора находок. Тут были фрагменты конструкции, металлические таблицы, часть рулевой колонки, приборы с выбитыми стеклами и погнутыми шкалами, многое другое.

Неясным оставалось одно — что за самолет покоился на дне озера. Мы извлекли слипшиеся листы бумаги с расплывшимися записями и... продовольственные и продуктовые карточки. Их следовало «отovarить» в Кольберге с 15 марта по 1 апреля 1945 г.

Потом грунтосос выбросил в решето несколько пфеннигов, выпущенных в 1939—1940 годах, обрывки аэронавигационных карт, клочья одежды. Попадались и человеческие кости. Вот рваная сумка. А в ней выцветшая открытка. С огромным трудом удалось разобрать часть адреса: «Кенигсберг, Блюменштрассе»... штамп цензуры СС. Нашли чистую, почти не поврежденную деталь, на которой четко читалась надпись «До-24». Да это же крупная трехмоторная летающая лодка! В люфтваффе такие машины использовали для разведки над морем, спасательных операций, перевозок людей и грузов. То, что найден именно трехмоторный самолет, подтвердил поднятый фрагмент системы управления с тремя секторами газа и тягами.

Оставалось проникнуть внутрь салона или грузового отсека, ведь, судя по приборам и остаткам органов управления, аквалангисты оказались в пилотской кабине. Там могут быть те самые ящики.

Но первая международная поисковая экспедиция советских аквалангистов, к сожалению, подошла к концу. А недавно в Москве побывали подполковник Вашкевич и Дифрат, и мы обсудили новые планы. Подводных поисковиков ждут забытые илом отсеки разбитого До-24. Польские друзья сообщили также, что севернее нашей находки на дне озера лежит еще один гидроплан.

До новых наших работ просим читателей журнала сообщить нам все, что им известно о тех событиях 1945 года. Разве исключена возможность таким образом найти Янтарную комнату?

СЛЕДОПЫТ



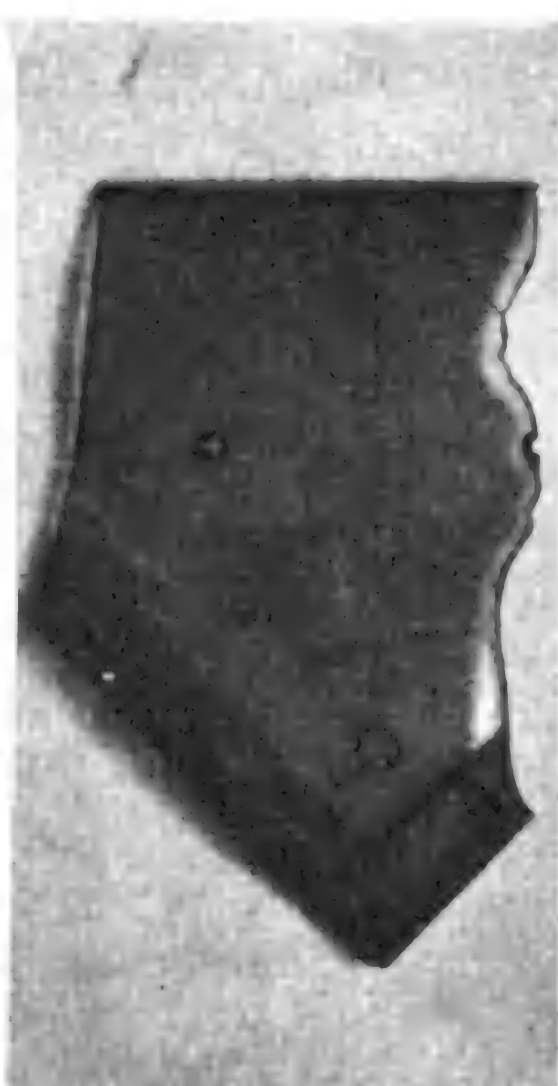
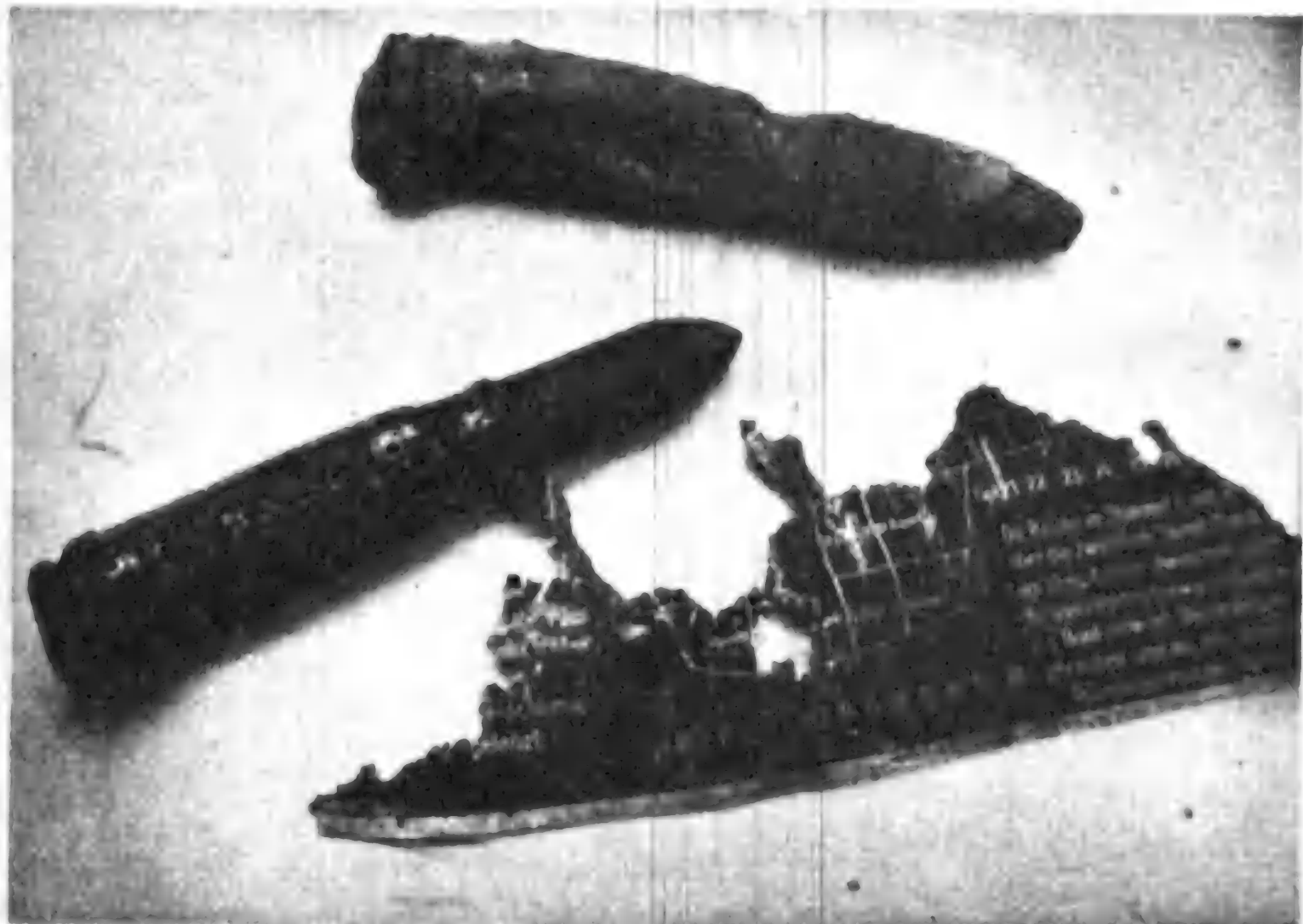
Опрашиваем еще одного очевидца... Крайний слева — подполковник Войска Польского Борис Вашкевич, отвечающий за связи Союза харцеров с армией, второй слева — Виталий Латарцев.

Так выглядит одна из деталей До-24.

...Остатки этого авиационного прибора лежали у слипа, по которому поднимали и опускали гидросамолеты.

Крупнокалиберные патроны и табличка с До-24.

Фрагмент штурманского снаряжения.



ЖИТЬ, НЕ БОЛЕЯ



Он мог быть кем угодно — преподавателем, инструктором лечебной физкультуры, наконец, великолепным массажистом. Александр Гребенчиков стал офицером. Его призвание — полит-работа.

А в свободное от службы время полковник вот уже чуть ли не четверть века помогает больным. Самородок в области мануальной терапии, он помогает людям бескорыстно, из чувства милосердия.

Редакция журнала «Крылья Родины» попросила полковника Гребенщикова рассказать о себе, поделиться с читателями соображениями о том, как уберечься от неврологических заболеваний, как продлить летное долголетие.

— Александр Петрович, нередко вас называют «Касьяном в погонах». Наши читатели хотят узнать о ваших опытах подробнее, услышать совет, как сохранить хорошее здоровье.

— Прежде всего замечу, опыты — не мой удел. Я не экспериментирую, а непосредственно лечу людей своими методами, стараясь избавить их от болей, связанных с опорно-двигательной системой. У меня своя методика, унаследованная от отца и деда, много лет врачевавших на Алтае. Собственно, мы все понемногу что-то переняли у отца. И старший мой брат Петр, нейрохирург. И братья Николай и Анатолий, первый трудится ветеринаром, второй — зоотехником. Сестра Галина — и та санитарный врач. А вот из четырех моих сыновей лишь один, самый младший — Петя уже теперь помогает мне лечить людей. Ему всего четырнадцать...

Я не ученик Касьяна, но горячий сторонник его принципов. С радостью узнал о его избрании народным депутатом СССР, обеими руками голосую за предложение доктора создать в стране институт народной медицины. И, конечно, я за то, чтобы мануальную терапию всесторонне развивать.

У меня нет специального медицинского образования. За спиной только Государственный институт физической культуры и спорта, отделение лечебной физкультуры которого я окончил много лет назад.

И все же к профилю вашего журнала некоторое отношение, можно сказать, имею — в молодости был курсантом высшего военного авиационного училища летчиков. Прыгал с парашютом. Однажды, приземляясь, получил травму, пришлось расстаться с мечтой о небе. Уехал в войска сержантом. Но авиация влекла по-прежнему — экстерном окончил Курганское высшее авиационное военно-политическое училище, получил диплом авиатора-политработника. Был помощником комэска по политчасти, потом перешел на политработу в Сухопутные войска.

— Надо полагать, военная служба отнимает немало сил. Как же удается выкраивать время на врачевание!

— Как правило, принимаю больных по субботам и воскресеньям. Иногда поздно вечером, в порядке исключения и в неотложном случае...

Честно скажу — ни одной субботы и воскресенья за всю свою службу

не провел, чтобы полностью посвятить себя дому, семье — идут и едут люди. В отпуске — то же самое. А семья у меня большая. Два сына, что постарше, — курсанты военных училищ...

Есть в Подмоскowie у поселка Нестерово под Рузой одноэтажное бревенчатое строение, которое городские власти любезно предоставили в распоряжение полковника Гребенщикова. Возле входной двери вывеска «Районный кабинет мануальной терапии и лечебной физкультуры». Чуть ниже еще одна лаконичная надпись: «Прием ведется бесплатно, на правах милосердия».

Два просторных помещения внутри — отдельно для мужчин и женщин. Несколько сосновых скамеек вдоль стен, два массажных стола-лежака. Центральное отопление, рукомойники... Все это сделано руками пациентов Гребенщикова.

«Доктор Гребенщиков», как его здесь называют, в белой короткой рубашке, напоминающей одежду каратистов. Вокруг — ассистенты и ученики — студенты медицинского училища. Прием ведется споро. Очередному пациенту предлагается облокотиться на массажный стол. Словно по клавиатуре, легкими касательными движениями пробегают пальцы доктора по бугоркам и впадинам позвоночника больного. Диагноз объявляется сразу же и вслух. Где-то доктор сильно надавливает, где-то «рубит» кулаком. «Нагибайтесь! — говорит Гребенщиков посетителю. — Достаньте руками пол... Ну, вот и все!»

На лице доктора Гребенщикова испарина, крупные росинки пота. Рубашка на спине потемнела...

— Остеохондроз, радикулит, сколиоз... Эти недуги изматывают людей. Как избежать их, уберечься от заболеваний?

— Если следовать статистике, каждый второй, кто обращается с жалобами к невропатологу, страдает радикулитом либо остеохондрозом. Чаще всего поражения происходят в шейном и поясничном отделах, именно тех, на которые приходится наибольшие нагрузки. Степень статических и динамических нагрузок во многом зависит от профессии человека, характера выполняемой работы. Наиболее уязвимы, как ни странно, те, кто работает в «сидячем» положении, например, члены летных экипажей.

При остеохондрозе порой и сердце болит, и голова кружится, спина как бы «немеет».

«Пока гибок позвоночник, человек молод», — говорят йоги. Мы же, пренебрегая повседневной гимнастикой, физкультурой, периодической разминкой, сознательно способствуем превращению гибкого и эластичного спинного остова в жесткую бамбуковую палку!

— Каких же правил поведения следует придерживаться, чтобы избежать осложнений, болевых синдромов? Насколько вообще эффективна профилактика?

— Убежден, можно жить, не болея, оставаться сильным и здоровым, обходиться без лекарств до глубокой ста-

рости. Но для этого надо знать механику происхождения неврологических недугов, избегать перегрузок, соблюдать известную осторожность.

Наше самочувствие во многом зависит от крепости «мышечного корсета» поясницы и шеи, состояния межпозвоночных дисков. Упругие, эластичные, они принимают на себя и распределяют нагрузку, оказываемую на позвоночный столб. От них же зависит осанка, способность человека наклоняться, разгибаться, поворачиваться.

С возрастом межпозвоночные диски теряют упругость, а потому и необходима известная осторожность: подъем тяжести, превышающей твои возможности, резкое движение, неловкий поворот корпусом, еще хуже ушиб, — глядишь, и кольца диска могут выпячиваться, образуя так называемую дисковую грыжу, а то и смещаются, ущемляя нервные окончания. Тогда появляются боли в ногах, пояснично-крестцовые радикулиты.

Невропатологи в этих случаях назначают постельный режим минимум на неделю, физиотерапевтические процедуры, выписывают болеутоляющие средства. Костоправ способен привести больного в нормальное состояние порою в считанные секунды...

Шейно-грудным остеохондрозом в той или иной степени страдают многие. Смещенные позвонки сдавливают, блокируют жизненно важные артерии, снижают кровоток, угрожая подспудно инсультом. Помощь таким больным требует известной деликатности.

Грыжа межпозвоночных дисков еще недавно оборачивалась операцией. Мануальная терапия возвращает больного к работе без каких-либо осложнений.

Общезвестна истина: болезнь легче лечить в самом ее начале. В этой связи считаю полезными периодически проводимые массовые медицинские осмотры в авиационных организациях. Лучше всего, когда именно лечащий врач с уточненным диагнозом направляет к костоправу тех, кому показана мануальная помощь — обычные медицинские средства не всегда результативны при радикулите, а излоукалывание, вытяжение позвоночника, корсетная фиксация и прочие методы лечения, увы, все еще труднодоступны людям. В то же время мануальная методика у нас пока лишь в зародышевом состоянии. Практикуют одиночки, и очереди к костоправам огромны.

Куда только ни забрасывала его военная судьба. Был и в Чернобыле. Орденом «Знак Почета» отмечены его труд, мужество и самоотверженность.

Александр Петрович думает о необходимости иметь мануальный центр с разветвленной сетью филиалов в Вооруженных Силах. Это бы во много раз ускорило лечение военнослужащих от неврологических недугов.

Перипетии службы непредсказуемы. Когда материал готовился к печати, полковник Гребенщиков уезжал к новому месту назначения, в Эстонию.

Беседу вел Владимир АНДРИАНОВ, заслуженный работник культуры РСФСР

«Слышал, что граждане в нашей стране могут приобретать в свою личную собственность не только дома, но и квартиры. Пользуются ли таким правом военнослужащие?»

Г. Чеклаков, офицер».

Действующим гражданским законодательством ранее было предусмотрено положение о купле и продаже жилых домов на правах личной собственности. Постановлением Совета Министров СССР № 1400 от 2 декабря 1988 г. [объявленного в Вооруженных Силах СССР приказом министра обороны от 16 июля 1989 г.] предусмотрена продажа также в личную собственность квартир в домах государственного и общественного жилищного фонда. В личную собственность гражданам, в том числе и военнослужащим, продаются занимаемые ими квартиры в домах государственного и общественного жилого фонда, а также незаселенные квартиры в домах, подлежащих реконструкции или капитальному ремонту. Квартиры во вновь построенных домах могут быть проданы в личную собственность гражданам после их заселения.

При покупке квартир в личную собственность следует исходить из того, что одна семья имеет право занимать только одну квартиру или индивидуальный жилой дом.

Советы министров союзных республик совместно с профсоюзными органами принимают и утверждают в каждой республике положение о продаже гражданам квартир в личную собственность, и оплате расходов на их содержание и ремонт. Так, постановлением Совета Министров РСФСР и ВЦСПС № 134 от 21 апреля 1989 г. запрещено продавать в личную собственность квартиры, включенные в число служебных, а также в домах, находящихся в закрытых военных городках.

...

Военные авиаторы Мечников, Скорых и другие спрашивают, предусмотрена ли выплата денежной компенсации бесквартирным военнослужащим, снимающим жилплощадь на условиях найма у граждан.

С 1 января 1990 года постановлением Совета Министров СССР действует правило, согласно которому денежная компенсация за поднаем (наем) жилых помещений выплачивается проходящим службу на территории СССР лицам офицерского состава, прапорщикам, мичманам, военнослужащим сверхсрочной службы, женщинам, принятым на действительную военную службу на должности солдат, матросов, сержантов и старшин, имеющим проживающих совместно с ними членов семьи и не обеспеченным жилой площадью (в том числе общежитием) по новому месту службы.

Денежная компенсация выплачивается финансовым органом по месту службы военнослужащего со дня найма жилого помещения после прибытия к новому месту службы и прекращается со дня предоставления военнослужащему в установленном порядке жилой площади или изменения других условий, влекущих за собой прекращение выплаты денежной компенсации.

...

«Прошу объяснить, как нужно правильно носить нагрудный знак «Воин-интернационалист». Никулин, офицер».

Нагрудный знак «Воин-интернационалист» размещается на правой стороне груди [слева направо горизонтально в ряд, при ношении орденов и медалей на 10—15 мм ниже их, а при отсутствии орденов и медалей — на их месте].

ЮРИДИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

Дорогие читатели!

Юридическая служба «Крыльев Родины» готова ответить на все интересующие вас вопросы. Ждем ваших писем!

Ольга КОЛЕСНИК

Полина Мироновна Ковригина преподавала у нас в младших классах. Энергичная, деятельная — ее знали и гордились ею во многих школах Красноярск. Как же! Наша учительница — летчица.

Прошло время. Многие выпускники школы № 21 стали кадровыми военными. Сыграла в этом свою роль первая учительница. Как она теперь? Конечно, на пенсии. Из маленькой пристройки к школе переехала в новую квартиру. Мы встретились, и я поняла вдруг, что и не знала ее как следует.

Когда грянула война, Полина решила непременно попасть на фронт. И, счастье, десять девушек из Сухобузинского района направили в школу младших авиаспециалистов в Красноярск.

После учебы — 617-й штурмовой авиационный полк (после боев за Киев — 167-й гвардейский). Весна, теплынь, а девчонки из Сибири приехали на Украину в валенках. Так и хлюпали в них по лужам и грязи.

...Над аэродромом прожужжала темная тень. Полина прыгнула в траншею. Взрывы грохнули в стороне. Надо выбираться из узкой глубокой щели — да куда там, не получается. Подруги вытащили. А валенки так и остались в мокром снегу на дне траншеи.

Полина обслуживала машину командира эскадрильи Героя Советского Союза Гарина. Отчаянный штурмовик был. Три раза застывало сердце мотористки — не возвращалась «ее» машина из боя. Но Гарин неизменно появлялся, громко шутил: «Ох, Полюшка, на болото здорово приземлился: лягушки во все стороны!» А болото как раз на линии фронта.

— Эх, сейчас бы к нынешним девчатам с аэродрома, — говорит Полина Мироновна. — Посмотреть, какие сейчас они?

Можно сказать, что именно по просьбе Полины Мироновны попала я в авиагарнизон. И вот я у серой речки взлетно-посадочной полосы. Мороз щиплет за щеки. Но весной пахнет вовсю — от погруженного сугроба, от чуть припухшей березовой почки.

Среди летчиков, конечно, девушек нет. А вот среди авиаспециалистов есть. Знакомлюсь со страшным сержантом Альбиной Петровной Дюжевой.

Она родилась, когда Полина Мироновна заканчивала воевать. Рядом с домом в Иванове был аэродром. Школьницей пришла в Ивановский авиаспортклуб ДОСААФ. Теперь парашютистка — мастер спорта международного класса.

Дюжевой помогает по службе рядовой Елена Юдова, совсем юная.

Однажды жизнь показалась ей очень прозаичной. Но увидела объявление о приеме в авиаспортклуб ДОСААФ (почему так редко подобные объявления?). В 16 лет — первый прыжок: «шаг в бездну, оглохла».

Вот такие у вас молодые боевые подруги, Полина Мироновна!

Владимир САВЕЛОВ

«Моонзунд», «Баязет», «Крейсера», «Фаворит», «Битва железных канцлеров», «Из тупика»... Это лишь малая толика произведений В. Пикуля, смело берущегося за самые разные периоды отечественной истории, чтобы, как говорил А. Дюма-отец, «повесить свою картину». При этом романист предпочитает малоизвестные события. Однако писателя не раз упрекали в спешке, в произвольном толковании фактов, использовании в качестве источников произведений изящной литературы. Отмечалось, что автор неважно знает технику флота, как торгового («пришел сюда на бывшем банановозе: турбинный ход и два дизеля (!), как в раю у всемогущего бога!»), так и военного («на Моонском створе колыхало миноносцы, стоявшие в нерушимой брандвахте» — брандвахтенным называется судно, постоянно торчащее у входа в гавань). Это же относится к артиллерии («корсета, отлетевшего в сторону, как унитарный патрон от боевого снаряда»). К сожалению, таковы же познания В. Пикуля и в авиации.

Чтобы не показаться голословными, откроем объемистый роман «Моонзунд», в котором описываются боевые действия на Балтике в первую мировую войну. На стр. 162 узнаем о том, что «с палубы авиаматки «Орлица», словно короткие мечи, срывались в небо юркие «нюпоры» на поплавках». Удивление вызывает не только взлет поплавкового самолета с палубы — известно, что на «Орлице» взлетно-посадочной палубы не было, и летающие лодки конструкции русского инженера Д. Григоровича спускали на воду судовыми средствами, а после посадки ими же поднимали на борт авиаматки. Кстати, короткие и тупоносые «нюпоры» никак не походили на мечи...

Однако и в «Реквиеме конвою PQ-17» рассказано, как с «короткой палубы «Авенджера» взлетают, как мечи, остроносые «Свордфиши» (стр. 148). Да, те самые морские разведчики и торпедоносцы Фейри «Суордфиш», тяжеловатые бипланы, оснащенные двигателями воздушного охлаждения Бристоль Пегасус, и поэтому никак не остроносые.

Заметим, что это произведение маститого романиста посвящено трагической истории 38 союзных транспортов с грузами для Советского Союза, оставленных летом 1942 г. без прикрытия в Баренцевом море. В результате нацистские самолеты и подводные лодки отправили на дно 23 судна общей вместимостью 142 518 т — вместе с бомбардировщиками, истребителями, танками, «виллисами», «студебеккерами» и другими военными грузами. Известно, что Советское правительство высказало недовольство решениями британского Адмиралтейства. Это отметил и автор романа: «письмо Сталина Черчиллю в дипломатических кругах сочли тогда неоправданно резким, почти грубым (стр. 109)». Нет, не могли тогда, в 1942 г., дипломаты вообще оценивать тон совершенно секретной переписки между Председателем Совнаркома И. Сталиным, премьер-министром Англии У. Черчиллем, президентом США Ф. Рузвельтом. Ведь чуть ли ни на каждом послании, а опубликовали их только после войны, в частности, у нас в 1957 г., стоял гриф «лично и строго секретно...»

В том же произведении В. Пикуль живописует неудачную атаку английских самолетов «альбакор» на немецкий линкор «Тирпиц», от зенитного огня которого (стр. 30) «британские торпедоносцы рушились в море, рубя волны плоскостями, море рвало их фюзеляжи». На самом деле итог боя вовсе не был столь ужасающим — английский историк С. Роскилл, автор официальной «Войны на море», утверждает, что немцам удалось сбить только два «альбакора».

В заключение позволим себе процитировать новый роман «Из тупика», на сей раз о гражданской войне на русском Севере. Из него, в частности, узнаем о весьма своеобразном техническом решении британских авиационных специалистов: «в захваченной Медвежьей горе англичане сразу приготовили плуги и стали пахать на лошадях громадное поле крестьянских пустошей — под аэродромы для своих бомбардировщиков» (стр. 259). Иными словами, сделали потенциальные грунтовые аэродромы абсолютно непригодными для взлета и посадки.

...В предисловии к этому произведению Ю. Ростовцев с похвалой отметил, что «всего за 40 лет литературной деятельности Валентин Пикуль написал 20 объемных романов». К счастью, пока еще он не добрался до авиации...

* В. Пикуль. «Моонзунд». Л., 1975. А также — В. Пикуль. «Из тупика», М., «Молодая гвардия», 1987. В. Пикуль. «Реквием конвою PQ-17», М., «Молодая гвардия», 1985, «Подвиг» — приложение к журналу «Сельская молодежь», № 5.

Александр ЖЕЛУДКОВ, ведущий конструктор

Читателю, прямо скажем, не избалованному литературой по истории авиации, издательство «Машиностроение» решило сделать подарок и в 1989 году выпустило третье издание монографии профессора П. Д. Дузя «История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. — октябрь 1917 г.)». Что же изменилось за три года, разделяющие второе и третье издания этой книги? Знакомство с книгой по истории авиации начинается чаще всего с иллюстраций, поступим так и на сей раз.

...Первая встретившаяся в книге фотография, судя по подписи, показывает сборку истребителей сопровождения в цехе Русско-Балтийского завода, но на ней сразу же угадываются французские монопланы «Ньюпор-4». Самолет этот без определенного военного назначения, никогда не использовался как истребитель и в 1916 году вообще был исключен из боевых действий. Но вдруг это просто недоразумение?

Куда более серьезная задержка произошла возле двух фотографий, верхняя из которых, по мнению автора книги, демонстрирует самолет С-20, а нижняя — его шасси и штурвал. Но ведь С-20 — истребитель-биплан Русско-Балтийского вагонного завода, соответствовавший передовому уровню авиационной техники 1916—1917 гг., а в книге показан расчалочный моноплан. Это «Терещенко № 5», построенный киевским сахарозаводчиком Ф. Терещенко и авиатором А. Пишом еще до первой мировой войны — так описал идентичную фотографию известный историк авиации и авиаконструктор В. Шавров. Но если настаивать на правоте П. Дузя? Дискуссии здесь неуместны — схема расчалочного моноплана-истребителя к этому времени бесповоротно изжила себя. Что касается второй фотографии, на ней действительно показаны шасси и штурвал, только принадлежат они вовсе не С-20 и даже не выданному за него одноместному моноплану, а двухместному французскому моноплану «Депердюссен», который в русской армии предназначался для разведки.

Есть в книге и фотография самолета С-10. Только, судя по стилю исполнения фюзеляжа и хвостового оперения, похоже, что это один из нескольких импортных экземпляров двухместного французского разведчика, известного в России как «Моран-биплан». Кстати, все пока перечисленные иллюстративные несурезицы попали в третье издание прямо со страниц второго без всяких изменений, разве что самолет С-10 во втором издании именовался «Сикорский-10».

...Перед нами фотография с подписью «Самолет-истребитель «Ньюпор». Именно этот удивительно красиво застывший в кадре самолет во втором издании был превращен волшебством книгопечатания в истребитель британской фирмы Сопвич и почти три года просуществовал под чужим именем. Конечно, детали у нас и на «сопвичах», и на «спадах». Однако полуторапланы «Ньюпор» всех типов, исключительно популярные в России, имели столь характерные внешние особенности, что претендующим на звание предмета неприлично путать их с другими самолетами. А между собой? Хорошо, что исправленная подпись представляет читателю некий абстрактный «Ньюпор», иначе, кто знает, пришлось бы потом доказывать, что на фотографии, вопреки утверждению автора книги, показан именно «Ньюпор-10 бис», а не какой-нибудь еще из них. Точно так, как сейчас придется доказывать, что на другой фотографии показан вовсе не «Фарман-22», а еще какой-то из них.

Во втором издании «фарманы» просто переделывались в «вуазены». Сейчас из трех «Лжевуазенов» уцелел лишь один — на фотографии «Подвеска авиабомбы на самолете «Вуазен». Кстати, на соседней фотографии вместе с «методом сбрасывания авиабомб в начале войны» показан и настоящий «Вуазен». Трудно сказать, что повлияло на точку зрения автора, но два других его «Вуазена» в третьем издании переименовались. В результате один самолет, показанный на фотографии «Погрузка авиабомб на самолет «Фарман-22», обрел свое настоящее имя. А второй?

В авиации отвыкнешь удивляться, но все же казалось чудом, что один и тот же самолет называется «Фарман-16», когда сфотографирован стоящим на земле, а чуть поднявшись в воздух, на соседней фотографии он становится уже «Вуазеном». В третьем издании подпись «Самолет Вуазен» поменялась на «Самолет «Фарман-22», только ведь как были, так и остались в одной

книге два одинаковых самолета под разными названиями. Отстаивая авторитет «источника знания», можно взывать к исключительному сходству этих самолетов, к заметным «лишь специалисту» деталям... Но взглянем на уже знакомые фотографии. Вот загружаемый бомбами «Фарман-22», у которого каждая стойка шасси выполнена в виде пары выгнутых из труб дуг. В отличие от него, другой бывший «Вуазен» имеет характерные N-образные стойки — совсем как «Фарман-16», и переименование его в «Фарман-22» было повторной ошибкой. Это «Фарман-16» или не отличающийся от него внешне «Фарман-20» — сказать точно была обязанность автора книги.

«Фарман-30» здесь, правда, никак не переименован, зато его фотография с несколькими другими послужила делу создания двух книг сразу. Он изображает «Фарман-16» в «Истории воздухоплавания и авиации в России. Период до 1914 года», также принадлежащей перу П. Дузя и изданной «Машиностроением» в 1981 году. Сейчас эта книга поможет установлению исторических истин — ее автор начнет противоречить сам себе. Скажем, показан в ней учебный самолет «Фарман-7». Почему же оба издания книги о периоде войны превратили его в «Фарман-4»? Если заодно нужен и этот аэроплан, так на нем расположились А. Раевский и механик Дарсе — есть же такая фотография. Заметим, что из-за часто устанавливавшегося на нем переднего руля высоты, как на книжной фотографии, «Фарман-7» можно принять за «Фарман-4», но решает все вынос сиденья — авиатор сидел впереди крыла.

Не обошлось без эксцессов и с «Русским витязем» — в книге о довоенном периоде показаны его пилотская кабина и сборка фюзеляжа. А во втором издании книги «про первую мировую» эти же снимки «приспособлены» уже под «Илью Муромца». И лишь третье издание признало вновь, что на фотографии — кабина «Русского витязя». Да и куда деваться, ведь его с головой выдают стеклянные двери, выходящие на открытый балкон с прожектором. Квадратное сечение фюзеляжа, в отличие от прямоугольного на «Муромце», свидетельствует, что собирают все-таки «Русский витязь».

Монография П. Дузя предназначена в том числе «...Для научных работников». Есть в ней и материалы для специалистов по истории ремонтного производства, да вот беда — не нашлось данных о 4-м ремонтном парке. Зато показаны его производственные помещения — вдруг поможет эта фотография, где крупным планом показан уже известный «Фарман-16»? И она помогла. Незачем обременять читателя подробностями анализа, но это, несомненно, сделанная с другой точки фотография того уже известного цеха, где шла сборка «истребителей сопровождения». А где «Ньюпор-4» и «Фарман-16» выпускались одновременно, подсказал сам П. Дузь, и мы оказались на заводе «Дукс», а может быть А. Анатра... Там, оказывается, располагался цех Русско-Балтийского завода. Круг блужданий замкнулся.

Как же дошли мы до жизни такой? Начались беды со второго издания книги, в котором не соответствовало истине более четверти (!) иллюстраций из тех, под которыми указаны типы самолетов. И это в книге по истории авиации!

Газете «Воздушный транспорт» книга по волшебным причинам понравилась — историк авиации был похвален. Но могу ли я, после уже известных тонкостей, верить чему-либо в этой книге, кроме, например, такой мысли: «Все строившиеся в России самолеты делились на две группы: самолеты, сконструированные в России, и самолеты заграничных конструкций»? Это бесспорно, даже если бы некоторые из них разрабатывались в Атлантиде. А ведь никто не посмеет возражать, что достоверность — безусловное требование ко всякому историческому исследованию.

...Есть еще один аспект достоверности. Тишина залов музея немыслима без экспонатов, а если их перепутать, будет ли нужен сам музей? Авиационная тематика исключением не является. Книга по истории авиации — почти что филиал музея, и его экспонаты тоже не терпят вольностей. Чтобы пересчитать наши авиационные музеи, хватит пальцев на руке, и надо ли говорить, насколько это повышает значение книги!

Так пусть же журнальные строки заменят вклейку «Замеченные опечатки» читателям всех изданий книги. Думается, обманутое стремление к познанию — непустым платом за сохранение репутации П. Д. Дузя и тех, кто способствует тиражированию ошибок.

В ЗВЕНЕ — СЕМЕРКА

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ 

Продолжение.
Начало в № 1, 2—90 г.

ВЫШЕ, ДАЛЬШЕ... И ТИШЕ

Аэрокосмическая промышленность занимает значительное место в экономике Великобритании. В ней используется труд более 200 000 специалистов, а ее оборот составляет приблизительно 15 миллионов долларов. В настоящий момент из-за истощения национальных запасов нефти и расширения импорта потребительских товаров экспорт аэрокосмической продукции становится одной из составляющих государственной политики. В частности, компания Бритиш Аэроспейс начинает влиять на развитие рынка гражданских самолетов Северной Америки. Компания ВАе продала реактивные пассажирские ВАе-146 и турбовинтовые «Джетстрим».

На второй из этих самолетов США и Канада подали свыше 160 заявок. Редкий случай для торговой практики двух названных стран. Более того, Ассоциация региональных авиалиний США поставила «Джетстрим» на третье место в списке лучших машин местных авиалиний. Проникновение на американский рынок этого самолета впечатляет еще больше, если принять во внимание тот факт,



что удостоверение летной годности он получил лишь семь лет назад. Что касается ВАе-146, то он также удостоен высокой оценки в Северной Америке: на него подано 89 заявок.

Такой большой, безоговорочный успех английских авиастроителей дал новый импульс разработке конструктивных модификаций самолета ВАе-146, а также сфер его применения. Уже исследуются возможности использования самой большой среди машин этого типа — четырехдвигательной реактивной — на пассажирских и грузовых перевозках попеременно. Вторым направлением может стать перевозка особо важных лиц. Основой такого самолета станет уже имеющийся специализированный грузовой ВАе-146QT. На нем надо лишь сделать иллюминаторы и позаботиться об интерьере. Осо-

бых проблем нет с пищеблоком — его легко установить в грузовом отсеке.

Одной из запланированных модификаций ВАе-146 является установка электронной системы управления полетом. Она состоит из четырех дисплеев фирмы Сперри/Хониуэлл и может усиливаться дисплеями фирмы Смит Индастриз, необходимых для контроля за работой двигателей. Кроме того, фирма ВАе разрабатывает цифровую систему управления полетом и заходом на посадку.

По мнению специалистов, ВАе-146 может осуществлять и перелеты из Великобритании в Северную Африку, что позволяет использовать его для чартерных рейсов из северной Европы на курорты Средиземного моря. На имеющихся там аэродромах слишком короткие для больших реактивных пассажирских самолетов

ВПП. Но они вполне подходят для ВАе-146.

Еще один вариант модификации ВАе-146 — с двумя двигателями — представляет интерес. По некоторым данным, он может появиться на свет, поскольку фирма весьма серьезно изучает возможности использования турбовентиляторного двигателя Роллс-Ройс «Тэй» 670.

Но это дело будущего, возможные перспективы. А пока следует отметить то, что уже имеется, и, в частности, еще одну из характеристик ВАе-146 — низкий уровень шума. Малошумность его стала чуть ли не легендарной. И вызывает чувство здоровой зависти у специалистов-авиастроителей, ведущих профессиональный поиск в этом направлении. Но... Пока они ищут, ВАе уже летает. И намного тише других самолетов.

ПОДГОТОВКА К ИСПЫТАНИЯМ

Палубный истребитель «Си Харриер» FRS.2 Бритиш Аэроспейс Королевских ВМС станет первым европейским самолетом, способным нести управляемые ракеты класса «воздух—воздух» средней дальности AIM-120 фирмы Хьюз. А до этого его оснастят четырьмя ракетами AIM-9L «Сайдуиндер».

«Си Харриер» FRS.2 — усовершенствованная модификация FRS.1, состоящего на службе Королевских ВМС уже десять лет. Начало программе было положено в 1983 году, она включает в себя еще и возможное создание нового самолета.

Основные изменения сводятся к установке современной системы управления огнем, базирующейся на импульсно-доплеровской РЛС, позволяющей атаковать самолет противника сверху с задней полусферы. Этот комплекс наделен элементами слежения в режиме сканирования, обладает способностью перехвата нескольких воздушных и наземных целей.

Система РЛС и управления огнем полностью устанавливается также и на модифицированном самолете HS 125—600В, который планируется использовать одновременно с первыми двумя само-



летами FRS.2 при реализации намеченной программы.

Ну, а сам FRS.2, кроме системы управления огнем, будет иметь еще приемник радиолокационного обнаружения и оборудование радиоэлектронного подавления.

Интересны и некоторые дру-

гие особенности самолета. Так, фюзеляж «Си Харриер» FRS.2 сзади удлинен на 1,1 фута. Сделано это для увеличения внутреннего объема машины. Носовая часть серьезно модифицирована в целях размещения в ней новой радиолокационной системы.

Самолет будет иметь схему управления HOTAS и систему индикации тактической обстановки.

Помимо планируемых че-

тырех ракет AIM-120, FRS.2 в состоянии нести до четырех AIM-9L «Сайдундер» или Матра «Мажик». Возможны и другие варианты: вместе с

AIM-120 — две ракеты «Си Игл» класса «воздух—воздух» или две противорадиолокационные ракеты «Эларм».

В Королевских ВМС на во-

оружии в настоящее время приблизительно 50 истребителей «Си Харриер» FRS.1. Именно их планируется модифицировать в FRS.2.

ПРОЕКТ НОВОГО САМОЛЕТА

Называется он SABA. Разработан компанией Бритиш Аэроспейс. Являет собой пример нового концептуального подхода к конструкции истребителя непосредственной поддержки. Полная расшифровка SABA — маленький быстроманевренный фронтовой самолет.

История создания SABA такова. В компании Бритиш Аэроспейс рассматривались варианты машины, которая могла бы противостоять боевым вертолетам, самолетам с поворотными винтами и крылатым ракетам. Вывод оказался таким: подобную машину можно создать, но отвечать она должна следующим требованиям: выполнять разворот на 180° за 5 секунд; иметь скорость 400 узлов и отличные взлетно-посадочные характеристики для грунтовых аэродромов; патрулировать на малой высоте в течение 4 часов; иметь оружие, включающее пушку и, как минимум, шесть ракет класса «воздух—воздух».

В ходе экспериментов инженеры-проектировщики определили, что низкая удельная нагрузка на крыло и перспективная аэродинамическая компоновка обеспечат будущему самолету преимущество в бою даже перед самыми маневренными вертолетами. После этого компания провела моделирование на ЭВМ с целью выявления потенциала SABA и возможного дублирования им некоторых функций самолета Фэрчайлд-Рипаблик А-10 «Тандерболт» II, состоящего на вооружении ВВС США.

Одновременно рассматривались различные варианты конфигурации самолета. В конечном итоге был выбран проект P1233-1 — с толкающим воздушным винтом в хвостовой части. В качестве исходной силовой установки взят двигатель Авко Лайкоминг T-55 мощностью 4501 лошадиная сила. Но для серийного варианта, судя по всему, потребуется двигатель большей мощности.

О конструкции самолета следует сказать еще несколько слов. В частности, надо отметить большое переднее горизонтальное оперение с надфюзеляжным и подфюзеляжным вертикальными рулями. Для управления по курсу один подфюзеляжный будет расположен впереди кабины. В P1233-1 будут использованы современные материалы, включая алюминий и литий. В итоге — об этом говорят разработчики — SABA получит преимущество в бою и перед высокоманевренными истребителями.

В килограммах и метрах показатели самолета таковы. Вес пустого — 3535 кг, с боевой нагрузкой — на 1000 кг больше. Размах крыла — 11 м, длина — 9,5 м.

В настоящее время Бритиш Аэроспейс приступает к широкой программе исследований и разработок. Она будет включать в себя испытания в аэродинамической трубе, прочности конструкции, ремонтопригодности. Специалисты проведут установку современных систем, определят

роль самолета и возможности его использования в условиях возрастающего загрязнения окружающей среды. Пока компания не давала никакой информации о научно-техническом сотрудничестве

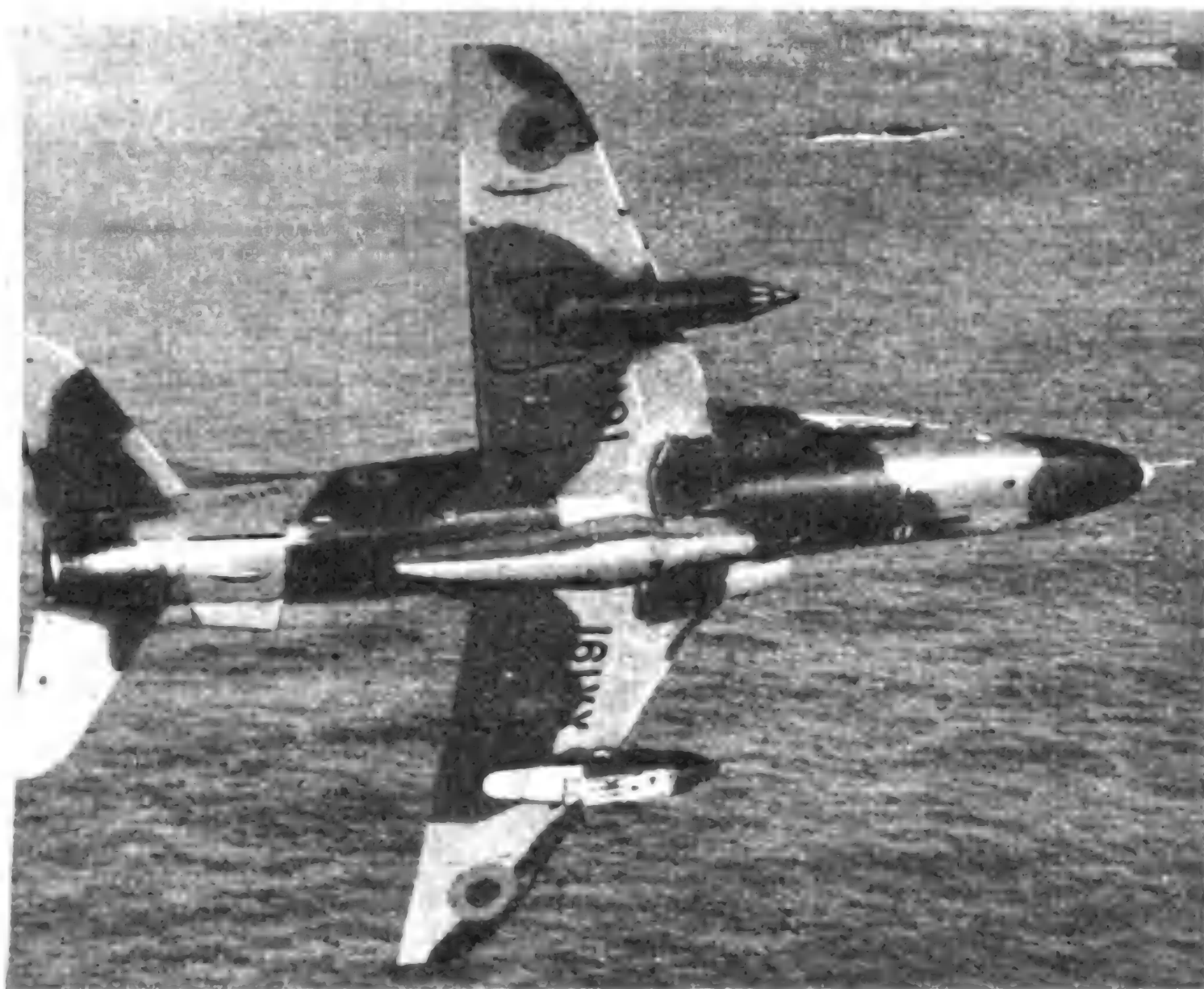
по проекту SABA с другими фирмами, но наверняка к нему в дальнейшем подключатся компании США, а позднее ФРГ, Италии и, возможно, Испании. Предпосылки к этому уже имеются.

«ХОУК» 100

В самом разгаре летные испытания английского самолета «Хоук» 100 последней модификации. Первое, что бросается в глаза, его измененная аэродинамическая форма. Тому есть объяснение. Машину планируется использовать для отработки управления бортовыми системами при решении боевых задач. В связи с этим размер носовой секции фюзеляжа увеличен. Здесь будут размещены усовершенствованное навигационное оборудование, вооружение, а также лазер-

ный дальномер и инфракрасная система переднего обзора, совмещенная с очками ночного видения пилота.

На «Хоук» 100 установлен турбовентиляторный двигатель Роллс-Ройс — Турбомека «Адур» 871 — модификация 861, применяемого на «Хоук» 60. Режим его работы оптимизирован для полетов с высокими скоростями. Сам двигатель прост в обслуживании и обеспечивает значительное увеличение тяги. Крыло отличается усовершенствованной конструкцией, что позволяет увеличить подъемную силу, грузоподъемность и маневренность самолета.



КАТАПУЛЬТНОЕ КРЕСЛО

Объединение вычислителя, смонтированного в катапультируемое кресло, с шиной данных бортового вычислителя позволяет сделать качественный скачок в улучшении его характеристик. Происходит это за счет повышения уровня соответствия режима работы кресла условиям полета. Так — двумя фразами — определили специалисты фирмы Мартин Бейкер новое направление весьма интересных поисков.

Подключенный к креслу компьютер играет главную роль в спасении пилота на низких высотах и при неблагоприятных погодных условиях. Благодаря ему уменьшается реактивная тяга и быстрее, чем прежде, раскрывается парашют.

Кресло фирмы Мартин Бейкер оснащено силовой установкой Mk.15 весом 75 фунтов, присоединяемой непосредственно к чашке с парашютом. Пока эта установка

не позволяет покидать самолет при нулевых скорости и высоте. Но, добившись уже достаточно высоких результатов, специалисты фирмы работают над дополнительными реактивными ускорителями, которые повысят технические характеристики и сделают возможным покидание машины и при нулевых основных показателях.

Для испытаний системы использовались салазки и специальная рельсовая установка. Рельсы были приварены к сплошной 6000-футовой дорожке, укрепленной на стальных шпалах, присоединенных,

в свою очередь, к бетонному фундаменту метровой глубины. Дорожка опускалась с помощью специального приспособления, регулируемого лазером, с максимальным вертикальным отклонением 0,01 дюйма каждые 125 футов. За 2,25 секунды реактивные ускорители разгоняли салазки до 625 узлов, маршевые двигатели в течение секунды поддерживали скорость, и в это время происходило испытание катапультируемого кресла. Затем салазки останавливались с помощью воды, заполняющей длинный желоб.

ПАНХ —

Валерий АНИСИМОВ

В 1969 году в Бухаресте было заключено соглашение между предприятиями и организациями стран — членов СЭВ по вопросам сотрудничества в области применения авиации в народном хозяйстве (ПАНХ). Участниками соглашения, получившего название Бухарестского, стали НРБ, ВНР, ГДР, МНР, ПНР, СССР и ЧССР. В 1973 году к ним присоединилась Республика Куба, а шесть лет спустя — СРВ.

Недавно во Вьетнаме состоялось очередное, юбилейное, совещание по программе соглашения. В его работе приняли участие и советские журналисты. Их поездка была специально организована Международным коммерческим управлением МГА СССР.

Программа совещания оказалась насыщенной, деловой, конструктивной. В ходе его были подведены итоги 20-летней деятельности стран-участниц в рамках соглашения, намечены перспективы работы по основным направлениям.

Их — четыре: использование гражданской авиации для охраны лесов, обслуживания экспедиций, при сооружении различных объектов; организация и технология сельскохозяйственных авиационных работ; эксплуатация авиатехники и специального оборудования в сельском хозяйстве; применение авиации в других отраслях народного хозяйства. Все они нацелены на решение вопросов социально-экономического развития стран — членов СЭВ, интенсификации производства, использования достижений научно-технического прогресса.

Характерны в этом плане примеры, связанные с ПАНХ на территории страны — организатора юбилейного совещания. Под авиационной охраной находится ежегодно 750 млн гектаров лесов и 130 млн пастбищ Вьетнама. При этом 90 процентов пожаров обнаруживается с помощью авиатехники, а 40 процентов с ее применением ликвидируется.

Так же показательны и факты применения авиации в рамках соглашения в целом. Усовершенствованная технология обнаружения и тушения лесных пожаров позволяет ежегодно осуществлять более 60 тысяч прыжков с парашютами с самолетов и 25 тысяч спусков на специальных устройствах — с вертолетов.

Помимо авиационно-химических работ, организациями стран — членов СЭВ в рамках ПАНХ проводится более 120 видов операций по обеспечению народнохозяйственных нужд. В частности, исследование природных ресурсов и изучение земной поверхности методами аэрофотосъемки, радиолокационной, тепловой и гравиметрической. Благодаря большой информационной емкости, в сочетании с быстротой получения ин-

ВО ВЬЕТНАМЕ



формации и невысокой стоимостью работ, материалы воздушного фотографирования нашли широкое применение в геодезии и картографии, геологии и лесном хозяйстве.

Важная роль в системе ПАНХ отводится санитарной авиации. Ежегодно совершается более 80 тысяч вылетов по оказанию срочной медицинской помощи. При этом перевозится более 250 тысяч человек.

Широкий спектр применения авиации по программе Бухарестского совещания на территории Советского Союза. Его географическая и климатическая специфика позволяют реализовывать практически все намеченные странами — членами СЭВ планы. В СССР авиационная техника используется в труднодоступных районах Севера, при освоении Западно-Сибирского и Восточно-Сибирского нефтегазовых комплексов, строительстве газопроводов, воздушных линий электропередач. Значительна роль авиации в обслуживании высокоширотных экспедиций в Арктике, организации и проведении ледовой разведки морского пути.

Наряду с интенсивным развитием объемов и совершенствованием способов использования авиации для удовлетворения потребностей народного хозяйства, в рамках соглашения проводятся и серьезные исследования по модификации авиационной техники, обеспечению безопасности полетов. Проведен серьезный анализ и сделаны выводы по созданию методики обучения летного состава для сельскохозяйственной авиации, применению индивидуальных защитных средств при выполнении авиационных работ, использованию технологий и аппаратуры связи специалистами, работающими в воздухе

и на земле. Были приняты и другие меры, получившие на юбилейном совещании во Вьетнаме высокую оценку.

Сотрудничество в области безопасности полетов оценивалось всеми участниками как важное и полезное. В то же время отмечалась необходимость дальнейшего развития и совершенствования его форм. Подчеркивалась необходимость разработки и серийного производства средств объективного контроля за техникой пилотирования и состоянием систем воздушных судов, используемых по программе ПАНХ.

Вопросы перспектив совместной деятельности стали центральными на совещании. Было решено акцентировать работу предприятий и организаций в рамках Бухарестского соглашения на повышение качества авиационных операций. Намечено продолжить совершенствование системы тарифов.

В целом, оценивая дееспособность ПАНХ, участники совещания пришли к следующему выводу. Углубление и расширение многостороннего сотрудничества на основе прямых производственных связей между предприятиями, внедрение научных достижений и передового опыта явились важными факторами в становлении гражданской авиации стран — членов СЭВ, способствовали модернизации ее материально-технической базы.

Результаты 20-летнего сотрудничества участников Бухарестского соглашения наглядно демонстрируют практическую эффективность прямых производственно-экономических связей стран — членов СЭВ в области гражданской авиации.

Москва—Ханой—Хошимин—Москва
Фото автора



МИГ-29

(Начало на стр. 20)

Благодаря высокой тяговооруженности МиГ-29 обладает отличными взлетными характеристиками. Взлет длится всего 6—7 секунд, длина разбега составляет 250—300 метров. Для сокращения длины пробега используется тормозной парашют, контейнер которого расположен под расщепляющимися тормозными щитками между соплами двигателей.

Самолет имеет сильное вооружение: встроенная 30-мм пушка и 6 ракет класса «воздух—воздух». Система управления оружием включает импульсно-доплеровский радиолокатор, позволяющий обнаружить цели на фоне земной поверхности, тепловой локатор и лазерный дальномер. Все они могут работать как самостоятельно, так и совместно и связаны с пилотом через бортовой компьютер и нацеленный прицел. Инфракрасная система измеряет координаты целей с высокой точностью, поэтому при стрельбе из пушки цели поражаются, как правило, первой очередью.

Для обороны от противника, атакующего сзади, в специальных гребнях перед килем установлены устройства для выброса тепловых ловушек и дипольных отражателей. Для удобства наблюдения за задней полусферой внутри кабины на переплете фонаря расположены три панорамных зеркала. На учебно-боевом самолете МиГ-29УБ над задней кабиной установлен убирающийся в полете перископ с большим экраном, обеспечивающий летчику хороший обзор вперед при взлете и посадке.

При изготовлении модели-копии МиГ-29 следует обратить особое внимание на его воздухозаборники. Для того чтобы избежать попадания посторонних предметов со взлетно-посадочной полосы в двигатель самолета на режиме руления, взлета и посадки, конструкторы разработали систему автоматического перекрытия каналов воздухозаборников. Когда самолет движется по земле, воздухозаборники двигателей полностью закрыты подвижной рампой, а воздух в двигатель попадает через жалюзи, расположенные на верхней поверхности наплывов крыла. Во время взлета рампа поворачивается вверх, и воздух в двигатель начинает поступать спереди, как у обычных самолетов. В полете рампа играет роль подвижного клина для регулирования площади «горла» воздухозаборника и упорядочения системы скачков уплотнения на сверхзвуковых скоростях. При посадке, в момент касания самолетом ВПП, воздухозаборники вновь перекрываются. Для дополнительной их защиты от попадания посторонних предметов во время разбега и пробега на носовой стойке шасси установлен подвижный грязезащитный щиток.

Стоит напомнить моделистам, что на самолете широко используются композиционные материалы и точечная сварка, поэтому заклепочных швов почти не видно. Хорошо заметны, а следовательно — должны быть выделены на модели, лючки, раскрой обшивки и ряды анкерных гаек.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ САМОЛЕТА

Длина	— 17,32	м
Размах крыла	— 11,36	м
Площадь крыла	— 38	м ²
Скорость у земли	— 1500	км/ч

Максимальная скорость	— 2450	км/ч
Скороподъемность	— 330	м/сек
Максимальная дальность полета	— 2100	км
Эксплуатационная перегрузка	— до 9g	
Нормальный взлетный вес	— 15 000	кг
Максимальный взлетный вес	— 18 000	кг

«КОЛОКОЛ»!

На рисунке художник Андрей Грищенко совместил во времени уникальную связку фигур экстралотажа на самолете МиГ-29, впервые продемонстрированную летчиком-испытателем Анатолием Квочуром над аэродромом Фарнборо.

Первая фигура — «колокол» — вертикальный подъем, до полной

потери скорости с последующим скольжением на хвост и отмашкой носом вперед.

Сразу же после «колокола» последовал другой элемент — «нож» — пролет под полосой с креном 90° и с набором высоты.

Демонстрация этого комплекса свидетельствует — режимы, критические для других самолетов, глубоко изучены и поведение самолета при его выполнении безопасно для летчика.



ЖУРНАЛУ «Крылья Родины» - 40 лет

1958 год

№1

«Навстречу Всесоюзному съезду ДОСААФ»

Состоявшийся в октябре минувшего года Пленум ЦК КПСС отметил, что благодаря заботам Коммунистической партии и Советского правительства Вооруженные Силы СССР поднялись на новую, более высокую ступень в своем развитии...

Решение октябрьского Пленума ЦК КПСС получило полную поддержку... Это решение встретило единодушное одобрение со стороны личного состава армии и флота. Это является ярким подтверждением правильности и своевременности мер, принятых Центральным Комитетом КПСС по исправлению порочной линии бывшего министра обороны т. Жукова.

П. Белов»

№ 3

«Ту-114»

Создан Ту-114 — пассажирский самолет, необычный по величине, грузоподъемности и с большой дальностью беспосадочного полета.

...Сказаны последние напутствия экипажу, закрыты фонари и двери кабин, запущены двигатели. Самолет в первый раз тягой собственных двигателей медленно трогается с места и затем, убаютывая свой бег, уходит на старт...

Так началась жизнь лучшего в мире воздушного корабля — самолета Ту-114. Крылья нашей Родины стали еще могущественнее, еще величественней.

В. Богданов, Б. Степанов»

1959 год

№2

«Первый межпланетный полет»

2-го января 1959 года начался новый этап покорения Космоса — этап собственно межпланетных сообщений. В этот день в СССР осуществлен пуск многоступенчатой космической ракеты в сторону Луны...

Ракета превратилась в такого же спутника Солнца, как и все планеты, то есть советская космическая ракета сама стала равноправным членом Солнечной системы, искусственной планетой...

В. Добронравов»

1960 год

№ 3

«На острове Диксон»

Когда на острове Диксон сооружали резервуар для горючего, строители встретились с трудностью: как на большую высоту поднять части крыши весом 550—600 килограммов каждая. Башенного крана на месте не оказалось, вручную же это сделать невозможно...

Как быть? На помощь строителям пришел командир вертолета Ми-4 Василий Петрович Колошенко.

...И вот первая часть крыши в воздухе. Положить ее нужно с точностью до двух сантиметров. Для вертолета это ювелирная работа, особенно, если учесть, что скорость ветра достигала 16 метров в секунду. Но дело двигалось успешно. Прошло всего четыре часа, и все 15 частей крыши были на месте...

М. Зыков»

1961 год

№ 1

«Новый абсолютный мировой рекорд Константина Коккинаки»

Летчик-испытатель К. К. Коккинаки на самолете Е-66 с одним турбореактивным двигателем достиг средней скорости 2148,3 километра в час. На отдельных участках замкнутого маршрута скорость полета превышала 2500 километров в час, т. е. более чем вдвое превосходила скорость звука.

...Самолет находился в воздухе полчаса. Непосредственно рекордный полет занял около трех минут. На протяжении всего полета поддерживалась связь с землей.»

№ 4

«Советский человек в космосе»

День настал! В далекие космические просторы уверенно вознесся советский корабль-спутник «Восток» с нашим отважным соотечественником летчиком майором Юрием Алексеевичем Гагариным на борту...

Сердце каждого спортсмена глубоко радуется сообщению о том, что Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова направил в Париж, в Международную авиационную федерацию (ФАИ), материалы об историческом рейсе Ю. А. Гагарина для регистрации трех абсолютных мировых рекордов: высоты, продолжительности и грузоподъемности. Авиационные спортсмены, все члены ДОСААФ горячо поздравляют первого рекордсмена космоса.»

ОДНАЖДЫ ВЕЧЕРОМ, ВЕЧЕРОМ, ВЕЧЕРОМ...

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

В 1990 году в Издательстве ДОСААФ СССР «Патриот» для вас выйдут следующие издания.

Гордюков Н. Т. «Самолеты Н. Н. Поликарпова в Великой Отечественной войне» 8 л., 1 р. 30 коп.

В красочном альбоме даются их техническое описание и чертежи самолетов, которые могут быть использованы для постройки кордовых и радиоуправляемых моделей-копий.

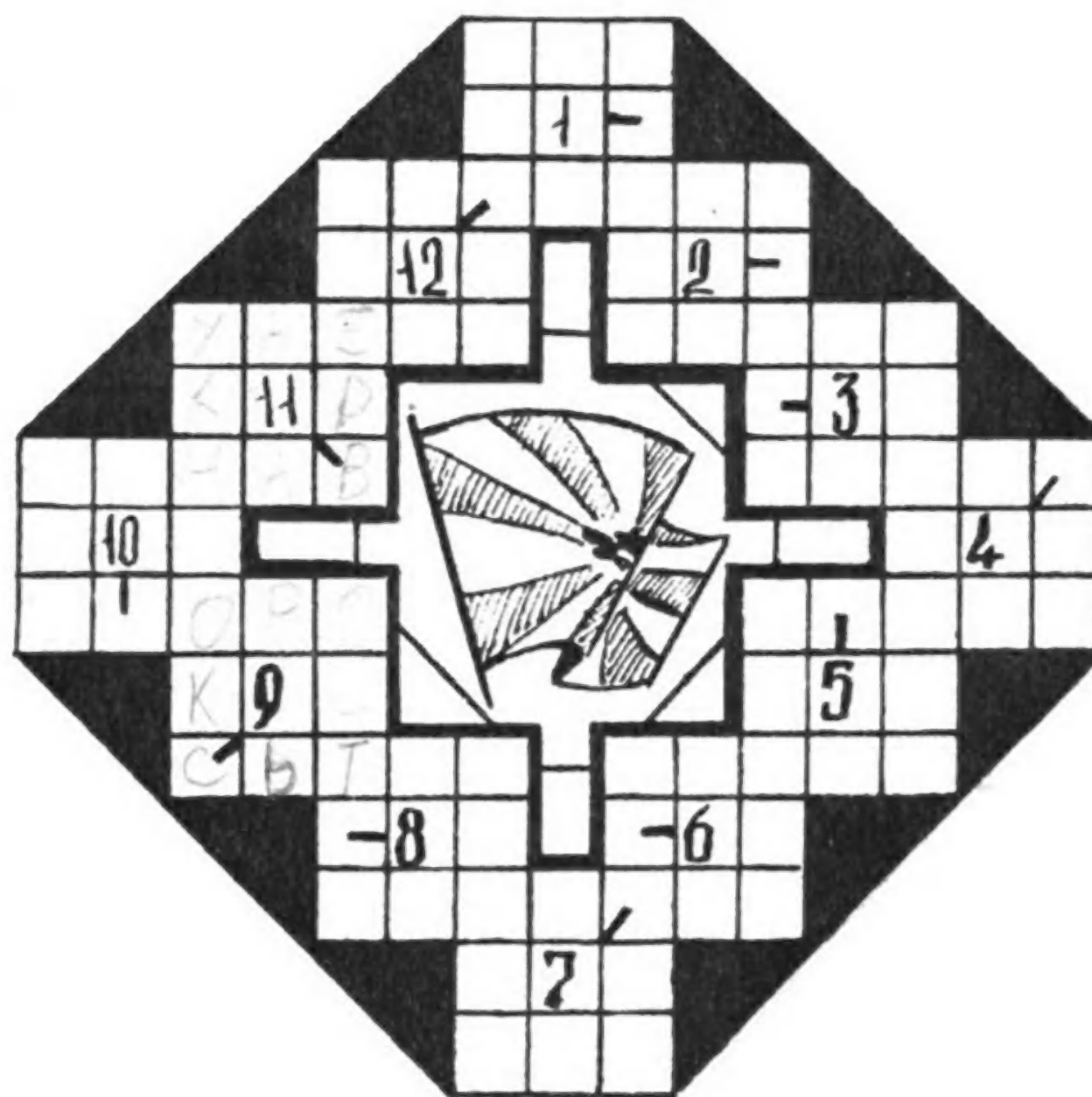
Чумак П. И., Кривокрысенко В. Ф. «Расчет, проектирование и постройка сверхлегких летательных аппаратов». 15 л., 1 р. 20 к.

В популярной форме излагаются основные этапы создания сверхлегких летательных аппаратов (СЛА): определение параметров и облика СЛА, расчет его взлетной массы, проектирование и расчет элементов конструкции на прочность, подбор и доводка двигателя, расчет воздушного винта и подготовка к летным испытаниям.

Никитин И. В., Клименко А. П. «Мотодельтаплан». 15 л., 90 коп.

В популярной форме с использованием большого количества иллюстраций рассказано об устройстве мотодельтаплана, особенностях полета, применении его в народном хозяйстве.

КРОССВОРД



Заполните квадраты по часовой стрелке, начиная с отмеченного штрихом.

1. Летчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза, сбивший за годы войны 40 самолетов лично и 17 в группе. 2. Русский летчик, первым совершивший преднамеренный штопор. 3. Стекло, применяемое для остекления кабин боевых летательных аппаратов. 4. Летчик-истребитель, ставший дважды Героем Советского Союза до Великой Отечественной войны. 5. Летательный аппарат. 6. Советский авиаконструктор. 7. Главный маршал авиации, главноком ВВС. 8. Военское звание. 9. Одна из основных лётно-тактических характеристик истребителя. 10. Летчик-штурмовик, Герой Советского Союза, кавалер трех орденов «Слава». 11. Город в США, где находится памятник советским летчикам. 12. Основной несущий элемент конструкции летательного аппарата.

Если ответы правильны, в клетках, соединенных линиями, вы прочтете фамилию летчика — автора слов: «В воздухе везде опора».

Составил С. Каргапольцев

1.1. В начале 1936 г. ОКБ И. Четверикова приступило к разработке проекта морского дальнего разведчика. Летом 1937-го МДР-6 (в дальнейшем Че-2) поступил на испытания. В 1939—1940 гг. он строился серийно в Таганроге.

Совершенствуя машину, Четвериков разработал ряд модификаций. Одной из них стал опытный самолет МДР-6 модификации А, показанный на снимке.

Два двигателя М-105 позволяли ему развивать скорость 454 км/ч.

В ходе испытаний выявились трудности с уборкой поплавков и недостаточностью их водоизмещения. Из-за низкого расположения двигателей брызги попадали в винты. Были обнаружены и дефекты силовой установки, поэтому до конца испытания самолета не довели.

1.2. История создания «Аэрошипа» необычна. Американский инженер Рейд, увлекавшийся судо- и авиамоделлизмом, решил создать конструкцию, объединяющую подводную лодку и самолет. Построенная им радиоуправляемая модель могла летать, садиться на воду, погружаться, маневрировать на глубине.

Идеей Рейда заинтересовалось командование ВМФ. Был объявлен конкурс на ныряющий самолет. Проект Рейда был признан лучшим. Им был построен «Коммандер», развивающий в воздухе скорость

100 км/ч, а под водой — до 4 узлов.

А следующей его разработкой стал двухместный «Аэрошип». Первый публичный показ аппарата состоялся в августе 1968 г. в дни Нью-Йоркской промышленной выставки. Появившись над заливом, аппарат спикировал и ушел на глубину. Заслонки закрыли воздухозаборники и сопло турбореактивного двигателя, пришли в действие насосы, заполнившие балластные цистерны, поднялся перископ, заработал электродвигатель водомета — и самолет превратился в подлодку.

И хотя дальность полета «Аэрошипа» составляла всего 300 км, а скорости в воздухе и под водой — 230 км/ч и 8 узлов, надо признать — Рейд создал уникальную конструкцию.

1.3. В конце августа 1941 г. на одном из подмосковных аэродромов закончилась подготовка к испытаниям по радионаведению самолетов на цель. Фюзеляжи бомбардировщиков ТБ-3 заполнялись взрывчаткой, в их кабинах устанавливались радиоприемники и механизмы, сблочкированные с системой управления самолета, а на бомбардировщиках СБ были установлены радиопередатчики.

По замыслу конструкторов, система должна была действовать так. ТБ-3 совершает взлет с экипажем, затем на определенной высоте летчики покидают его на парашютах. С этого момента управление ведется с самолета управления, летящего сзади с

некоторым превышением. Испытания прошли успешно. Участвовавший в них Э. Пусэп вспоминает, что по командам

с земли был совершен много-часовой дальний полет, в котором летчик не прикасался к органам управления.

ОТВЕТ на кроссворд, помещенный в № 2

По горизонтали: 5. Глиссада. 6. Лонжерон. 8. Канаверал. 11. Сфера. 14. Бочка. 15. Винклер. 16. «Восход». 17. Бернес. 21. Капонир. 22. «Антей». 23. Кларк. 26. Авианосец. 27. Березняк. 28. Молодчий.

По вертикали: 1. Шлемофон. 2. Таран. 3. Ангар. 4. Кочетков. 7. Сварка. 9. Григорьев. 10. Коктебель. 12. Пилотаж. 13. Березин. 18. Ванкарем. 19. Лопинг. 20. «Норвегия». 24. Звено. 25. Кейли.

НАША АНКЕТА

«КР» № 3.

«НЕОЖИДААННЫЙ ВОПРОС»

Традиционно —
понравилось

не понравилось

Что хотел бы увидеть в журнале ваш товарищ, не подписавшийся на «КР», чтобы тоже стать подписчиком?

Социологическая служба «КР»

ШАХМАТНЫЙ КЛУБ «ПЕГАС»

Кто победил?

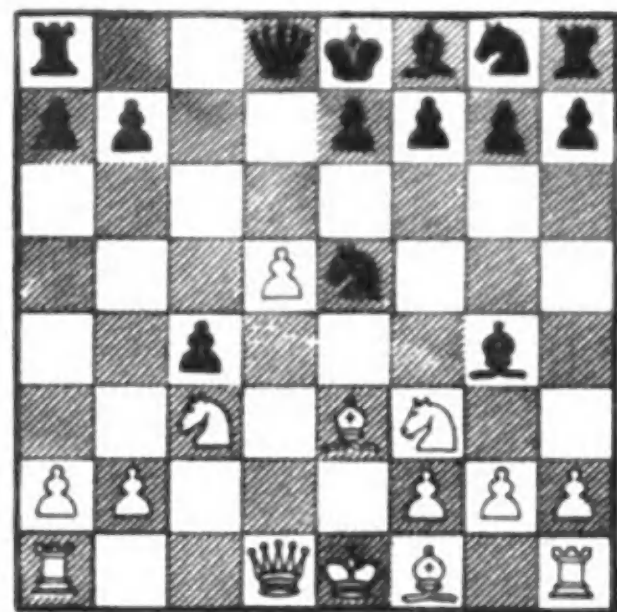
Среди ярких событий прошлого года было в шахматной жизни соревнование, на мой взгляд, не отмеченное по достоинству: матч чемпиона мира Гарри Каспарова с ЭВМ, состоявшийся в Нью-Йоркской Академии искусств.

В одной из предыдущих публикаций нашего клуба читатели познакомились с успехами ЭВМ в области шахмат, но, как показывает жизнь, создатели игровых программ не стоят на месте. Создание мощных ЭВМ позволило одной из них — «Дип сот» («Глубокая мысль») добиваться успехов в игре против мастеров и даже гроссмейстеров. И вот вызов брошен чемпиону мира.

После матча, объясняя, почему он решил сыграть две партии с компьютером, Г. Каспаров сказал: «Я просто хотел защитить достоинство человека». И это ему удалось. Матч закончился в пользу чемпиона мира со счетом 2 : 0.

Вот как протекала вторая партия:

Г. Каспаров — «Дип сот»
1. d4 d5 2. c4 dc 3. e4 Kc6 4. Kf3 Cg4 5. d5 Ke5. 6. Kc3 c6 7. Cf4 Kg6 8. Ce3 cd9. ed Ke5



10. Фd4! K:f3 11. gf C:f3 12. C:c4! (скорее всего ЭВМ ждало 12. Лg1) Фd6 13. Kb5 Фf6 14. Фc5 Фb6 15. Фа3 e6 16. Kc7

Ф:c7 17. Cb5 Фс6 18. C:c6 bc 19. Cc5 C:c5 20. Ф:f3 Cb4 21. Кре2 cd 22. Фg4 Ce7 23. Лhc1.

Дела черных вроде бы не так плохи, за ферзя у них две фигуры и две пешки, но их беда — в отсутствии взаимодействия между фигурами.

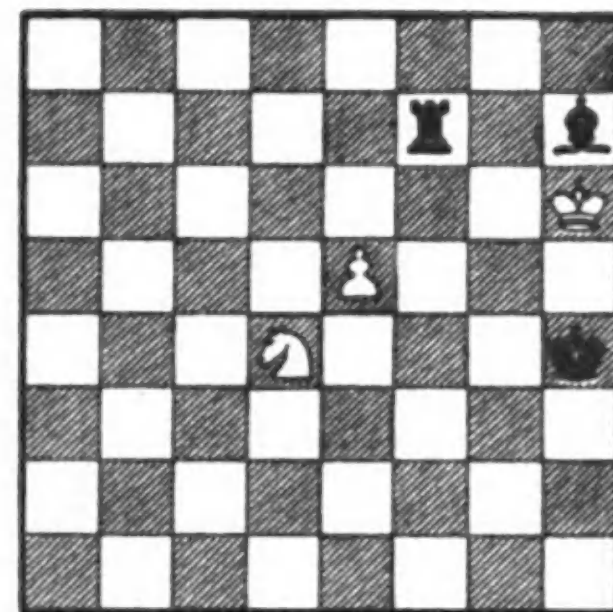
23. ...Kpf8 24. Лс7 Cd6 25. Лb7 Kf6 26. Фа4 a5 27. Лcl h6 28. Лс6 Ke8 29. b4 C:h2 30. ba Kpg8 31. Фb4 Cd6 32. Л:d6 K:d6 33. Лb8 Л:b8 34. Ф:b8 Kph7 35. Ф:d6 Лс8 36. a4 Лс4 37. Фd7. Черные сдались.

«Я знал, что чемпион мира выиграет, но не ожидал, что с таким блеском!» — сказал один из создателей программы «Дип сот». Кстати, никто из пяти ее авторов — выпускников университета Карнеги-Меллон не является сильным шахматистом. Уверен в своей победе был и чемпион мира. Так почему же возникает вопрос, вынесенный в заголовок? Вдумаемся, кого победил чемпион мира? Машину? Нет, людей, создавших и научивших ее играть уже в силу среднего гроссмейстера. А если учесть, что авторы программы, рассчитывающей сей-

час борьбу на 5—20 ходов вперед, намерены в ближайшие 5 лет увеличить скорость «обдумывания» компьютера до биллиона (!) позиций в секунду, то следует признать: ими сделан большой скачок в области искусственного интеллекта.

Так что устроенный на высшем уровне экзамен ЭВМ выходит за рамки шахматной доски, а победа здесь общая — человечества.

Домашнее задание



В исходной позиции у черных перевес — лишняя ладья, но белые, начиная, добиваются ничьей.

КОНСТРУКТОР, САМОЛЕТ, СУДЬБА...



На снимке Сергея Федорова: в строю заправки — стратегический бомбардировщик ЗМ, снятый с производства в 1960 году. Построенные экземпляры были переоборудованы в заправщики.

На снимке Дмитрия Гринюка: транспортная машина ВМ-Т. Два таких самолета и поныне доставляют на космодром баки ракетно-космической системы «Энергия» и воздушно-космические корабли «Буран». Первый вылет ВМ-Т состоялся в 1980 году.

Тем не менее искушенным в авиации ясно — на снимках одна и та же конструкция. О нелегкой судьбе самолета, единственного серийного из созданных выдающимся конструктором В. М. Мясищевым, и о не менее трудной судьбе самого конструктора — очерк в № 4 «КР».

Между этими самолетами пролегла дистанция в двадцать нелегких лет.



КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ