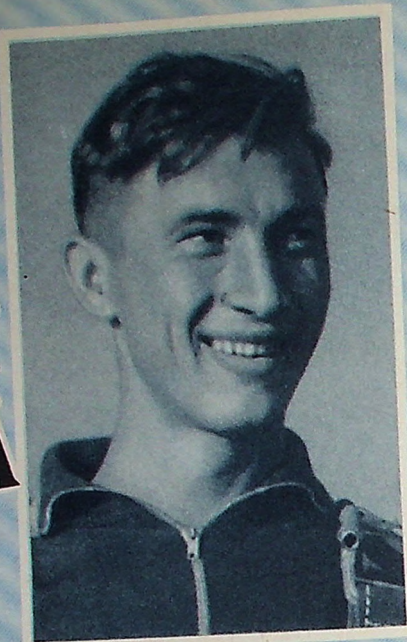


**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**
№ II 1960



ИХ НАГРАДИЛА Родина



За выдающиеся спортивные достижения семь авиационных спортсменов награждены орденами и медалями Союза ССР. Вот они, приумножившие славу спорта смелых! Орденами „Знак почета“ награждены парашютист мастер спорта Петр Островский (1-й ряд, слева); планерист заслуженный мастер спорта Виктор Ильченко (1-й ряд, справа); вертолетица мастер спорта Татьяна Руссиян (2-й ряд, слева); авиамоделист мастер спорта Михаил Васильченко (2-й ряд, справа). Медалями „За трудовую доблесть“ награждены планерист мастер спорта Михаил Беретеников; парашютистка мастер спорта Вера Зубова; парашютист мастер спорта Олег Назаров (3-й ряд, слева направо).



За нашу Советскую Родину!

№ 11 ★ НОЯБРЬ ★ 1960

ГОД ИЗДАНИЯ 11-й

Адрес редакции:

Москва, Б-66, Ново-Разанская, 26

Телефоны: Е 1-68-35, Е 1-66-08 и Е 1-68-96

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

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

СЛАВА ВЕЛИКОМУ ОКТЯБРЮ!

43-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции! Пройдена еще одна знаменательная веха в движении советского народа вперед, по пути строительства коммунизма. В 44-й год своего существования вступает могущественное советское государство — твердыня дружбы народов нашей страны, оплот мира, демократии и социализма.

Великий Октябрь открыл новую эру в жизни человечества — эру крушения капитализма и торжества социализма. Начало этой эры было ознаменовано созданием первого в мире советского государства, явившегося живым воплощением всепобеждающих идей марксизма-ленинизма.

Советский народ под руководством созданной В. И. Лениным славной Коммунистической партии смело пошел неизведанными путями, героически и самоотверженно, на основе марксистско-ленинского учения, решая грандиозные задачи преобразования общественной жизни.

Год за годом, шаг за шагом победная поступь великого Октября, демонстрировала и демонстрирует всему миру неиссякаемые жизненные силы и великие преимущества социалистического строя. За короткий срок Советский Союз вырос в огромную силу — в могучую социалистическую державу, обладающую высокоразвитой экономикой, культурой и наукой.

Советский народ, ведомый Коммунистической партией, успешно борется за мощный подъем производительных сил, за постепенный переход к коммунизму. Последовательное осуществление исторических решений XX и XXI съездов, пленумов ЦК КПСС обеспечило громадные успехи во всех областях экономической, политической и культурной жизни страны.

Великий Октябрь, возвестив человечеству начало новой эры, явился могущественным фактором, решающим образом усилившим мировое революционное и освободительное движение. С тех пор, как совершилась величайшая из революций, прошло не так уж много времени. А какие разительные социальные изменения произошли на земном шаре!

Главной чертой нашей эпохи является выход социализма за рамки одной страны и превращение его в мировую систему. Создание мировой социалистической системы — это величайший триумф идей марксизма-ленинизма.

В настоящее время страны мировой социалистической системы объединяют более трети населения земного шара. Советский Союз, все социалистические страны, — отметил товарищ Н. С. Хрущев в своей речи на митинге трудящихся Москвы 20 октября 1960 года, — добились гигантских успехов в развитии экономики. Мы превзошли Соединенные Штаты в развитии ряда отраслей науки, в области просвещения, культуры, искусства, не говоря уже о превосходстве политического и социального строя, которые завоеваны народами социалистических стран.

В свете фактов роста и укрепления мировой социалистической системы особенно очевидно усиление общего кризиса капитализма, катастрофическая потеря им своих позиций. Некоторые западные державы, ранее выделявшиеся своим экономическим развитием, утратили или утрачивают свое исключительное положение. Мир империализма теряет свою былую силу; трещат обломки колониальных империй, составлявших оплот капитализма.

Социалистический лагерь оказывает огромное воздействие на весь ход развития человечества. Международный авторитет и влияние Советского Союза и других социалистических стран неизмеримо выросли. Их традиционная миролюбивая политика находит горячую поддержку трудящихся всего мира.

Живой и горячий отклик в сердцах всех людей доброй воли

нашли выступления главы Советского правительства товарища Н. С. Хрущева на XV сессии Генеральной Ассамблеи ООН. В страстных, исполненных титанической силы правды и разума словах неутомимого борца за торжество идей коммунизма, за мир и счастье народов мощно звучал голос трудящихся советской страны, всех честных людей земного шара, всех тех, кто искренне стремится обеспечить прочный мир на земле.

Предложения Советского Союза по вопросам разоружения показали принципиальность и последовательность ленинской миролюбивой внешней политики, искреннюю заинтересованность Советского правительства в решении важнейшей проблемы современности. Неотъемлемой поддержкой национально-освободительного движения явился поставленный Советским Союзом на XV сессии Генеральной Ассамблеи вопрос о полной и немедленной ликвидации колониализма. Все прогрессивные силы мира горячо одобрили внесенную Советским Союзом на рассмотрение ООН Декларацию о предоставлении независимости колониальным странам и народам.

Предложения правительства Советского Союза, деятельность советской делегации на сессии Генеральной Ассамблеи еще выше подняли международный авторитет Советского Союза, обеспечили выдающуюся морально-политическую победу социализма над агрессивными силами империализма, привлекли на сторону социалистического лагеря новые миллионы людей.

Весь советский народ единодушно одобряет деятельность делегации СССР, от всего сердца благодарит товарища Н. С. Хрущева за его страстную, кипучую деятельность в защиту мира, во имя счастья и безопасности всего человечества.

Советские люди уверены в том, что, как бы ни злобствовали империалистические агрессоры и провокаторы, все же силы мира победят войну. Чтобы приблизить это время и отбить охоту у американских агрессивных кругов заниматься провокациями против Советского Союза, надо, как это указывает товарищ Н. С. Хрущев, чтобы наша экономика развивалась высокими темпами, чтобы на должном уровне была наука, чтобы наша армия имела самые современные средства вооружения.

На страже мира, государственных интересов и безопасности нашей Родины бдительно стоят овеянные славой побед доблестные Советские Вооруженные Силы. Советские воины настойчиво повышают свою боевую выучку, успешно осваивают новые виды вооружения, которыми оснастил свою родную армию советский народ.

Патриотическое стремление советских людей — неустанно крепить могущество и безопасность своей Родины ярко запечатлено в многогранной деятельности Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. В кружках и клубах ДОСААФ молодежь овладевает военными и техническими знаниями, закаляет свое мужество, волю, выносливость и умение, занимаясь техническими видами спорта. Спортсмены Общества упорно борются за то, чтобы прославить Родину новыми спортивными успехами.

43 года над просторами нашей Родины реет знамя великого Октября. За это время идеи Октябрьской социалистической революции, всепобеждающее учение марксизма-ленинизма овладели массами и стали великой материальной силой, преобразующей мир.

И нет такой силы в мире, которая могла бы остановить движение народов к светлой цели — к коммунизму!

Слава великому Октябрю!

ОТКРОЕМ СЧЕТ РЕКОРДОВ СПАРТАКИАДЫ!

КО ВСЕМ АВИАЦИОННЫМ СПОРТСМЕНАМ

Дорогие товарищи! Благодаря отеческой заботе Коммунистической партии и Советского правительства спорт в нашей стране приобрел небывалый размах. Советские спортсмены пользуются заслуженным признанием во всем мире, имена победителей Олимпийских игр с гордостью произносятся в народе.

Все более широкое развитие приобретает технический спорт. Являясь частью всего советского спортивного движения, он позволяет молодежи приобретать технические знания и навыки, сочетая это с воспитанием воли, мужества, выносливости. Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта, проводимая в 1960—61 годах комсомолом и ДОСААФ, открыла новые большие возможности для выявления способных, растущих спортсменов, дальнейшего повышения мастерства и установления рекордов.

Спартакиада идет по стране. 1960 год — год начала спартакиады отмечен многими высокими достижениями, в том числе и по авиационному спорту. К 1 октября советские авиационные спортсмены установили 76 всесоюзных рекордов, причем 62 из них являются и мировыми достижениями. Самый большой «урожай» собрали спортсмены-пилоты, завоевавшие 38 рекордов, пошел в гору планерный спорт; в его активе — 18 рекордов; 12 новых рекордных показателей имеют парашютисты, 8 — вертолечники.

Особенно отличились планеристы Центрального аэроклуба Украины, Московской и Днепропетровской областей. Число рекордов у них соответственно 6, 5 и 4. Свердловским парашютистам принадлежит 4 всесоюзных и в то же время мировых рекорда. На 6 рекордов увеличен счет вертолечниками Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова. В рекордную таблицу вписаны имена спортсменов Ярославля, Вильнюса, Уфы, Воронежа, Тулы, Кировограда, Серпухова. Свой высокий спортивный класс вновь подтвердили мастера безмоторного летания В. Гончаренко, А. Самосадова. Убедительных побед на винтокрылых машинах добились Г. Алферов, Ф. Белушкин, С. Котова.

За выдающиеся спортивные достижения высоких правительственных наград в сентябре 1960 года удостоены планеристы — заслуженный мастер спорта В. Ильченко, мастер спорта М. Веретенников; парашютисты — мастера спорта П. Островский, В. Зубова, О. Казаков; вертолечница — мастер спорта Т. Руссиян; авиамоделист — мастер спорта М. Васильченко.

В семью рекордсменов влилось немало молодых спортсменов, сумевших установить достижения республик, краев, областей.

Все эти успехи нас радуют, друзья, но мы не имеем никакого права самообольщаться ими. В советском планеризме, хотя и наметился значительный перелом, однако нашим планеристам предстоит еще многое сделать, чтобы занять достойное место на международной спортивной арене. Совершенно незначительно пока количество рекордсменов-авиамоделистов. Подчас и у парашютистов, занимающих ведущее место по рекордам, спортивные результаты не соответствуют их возможностям. Можно ли оставаться равнодушным к тому, что авиационные спортсмены Казахстана, таких крупнейших центров страны, как Ленинград, Горький, Ростов, Харьков, Новосибирск, не установили в 1960 году ни одного всесоюзного рекорда!

В Положении и постановлении президиума ЦК ДОСААФ СССР о Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта говорится, что одной из ее основных задач является повышение спортивных достижений, для чего необходимо постоянно выявлять сильнейших спортсменов из числа молодежи, улучшать республиканские, краевые, областные, городские и районные рекорды.

Подумав над тем, как способствовать решению этих важных задач, мы решили обратиться ко всем авиационным спортсменам с предложением: открыть счет рекордов спартакиады. Это относится и к тем, кто по уровню своего мастерства способен бороться за установление новых мировых, всесоюзных, республиканских рекордов и к таким нашим товарищам по спорту, которые поставят целью достигнуть рекордных показателей в масштабе области, города, района. Пусть каждый спортсмен стремится пополнить счет рекордов и внесет свой вклад во всесоюзную копилку, в золотой фонд достижений по авиационному спорту!

Рекорды не приходят сами собой. Их надо готовить и, конечно, не в одиночку, а общими усилиями. В первичных организациях ДОСААФ, авиационных клубах, домах пионеров авиационным спортсменам необходимо создать самые благоприятные условия для изучения передового спортивного опыта и регулярных тренировок.

Время не ждет. До больших стартов спартакиады остаются ограниченные сроки. И было бы крайне вредно (а это еще кое-где случается) превращать зимние месяцы в пору отдыха, межсезонной передышки, раскочки. Если мы хотим на деле выпестовать новых рекордсменов, то обязаны в течение всей зимы летать на самолетах, планерах и вертолетах, совершать прыжки с парашютом. Когда как не теперь нашим строителям «малой авиации» заботиться о совершенствовании моторчиков, радиоаппаратуры, подборе смесей для рекордных авиамоделей? Зиму надо в полной мере использовать и для общей физической закалки: ходить на лыжах, заниматься гимнастикой, плаванием и другими видами спорта.

Призывая вас, друзья, открыть счет рекордов, мы предлагаем вести его во всех комитетах оборонного Общества от районных до республиканских — повсюду, где культивируется авиационный спорт.

Готовьтесь, друзья, к предстоящим соревнованиям комсомольски, с полным напряжением сил, настойчиво добивайтесь самых высоких показателей, боритесь за первенство. Ознаменуем 1961 год ростом рекордов крылатой молодежи, порадуем родной народ новыми спортивными достижениями. Пусть развивается и процветает авиационный спорт — спорт смелых, мужественных советских патриотов, проникнутых горячей заботой об укреплении могущества нашей любимой Отчизны!

Рекордсмены Советского Союза по авиационным видам спорта:
В. ЕФИМЕНКО, заслуженный мастер спорта,
И. ГЕППЕНЕР, спортсменка первого разряда,
Н. ДРОЖЖИН, мастер спорта,
М. МЕЙЛАХС, мастер спорта,
И. СОЛОВЬЕВА, мастер спорта

ПЕРВЕНСТВА НЕ УСТУПИМ!

Вертолетным спортом мы начали заниматься сравнительно недавно. Первую партию Ми-1 наш клуб получил два года назад. Они сразу прижились нам, как говорят, по душе. Многие летчики заявили о своем желании пересест с самолета на вертолет.

Закончив программу переучивания и ввода в строй, мы приступили к подготовке спортсменов. Успешно прошла курс обучения первая группа: слесари Владимир Бакшевич, Юрий Поляков, Владимир Новиков, Игорь Саратов, инженер Николай Жен и другие. Все они получили второй спортивный разряд.

Обучению спортсменов-вертолетчиков способствовали ежегодные внутриклубные соревнования. В нынешнем году в них участвовал 21 человек, в том числе 10 спортсменов-производственников. Хотя соревнования проводились по одной программе, первенство определялось отдельно для инструкторского состава, отдельно — для спортсменов с производства.

Соревнования показали, что клуб в состоянии выставить команду для участия во Всесоюзных соревнованиях по вертолетному спорту. Наша заявка была удовлетворена.

Не считаясь со временем, обычно после рабочего дня мы стали тренироваться. В течение последних десяти дней перед соревнованиями выполнили по 3—4 полета по каждому упражнению.

В трудном многоборье команда вышла победительницей. Один из нас стал чемпионом Советского Союза по вертолетному спорту 1960 года.

Впереди внутриклубные, зональные, а затем и финальные встречи Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Мы думаем озабочены ее подготовкой молодых спортсменов из числа рабочей молодежи. Большое место займет и работа по повышению своего мастерства. Завоеванное первенство команда без боя никому не уступит.

Участники команды-победительницы
во Всесоюзных соревнованиях по вертолетному спорту
**В. МАТАСОВ, Р. МУРТАЗИН,
В. ЛЯГИН, С. ЗАЙЦЕВ**

г. Казань.



При Барнаульском аэроклубе сотни молодых рабочих, инженеров, техников овладевают воздушными видами спорта. На снимке (слева направо): летчик-спортсмен Ипполит Атращенко — командир звена — проводит разбор полетов со спортсменами — электриком Виктором Стрелой, слесарем станкостроительного завода Василием Сидоровым и инженером научно-исследовательского института машиностроения Борисом Зыковым. Атращенко и Стрела уже добились звания мастера спорта, разрядниками стали также Сидоров и Зыков.

Фото А. Задунова

ГОТОВИМСЯ К НОВЫМ СПОРТИВНЫМ БОЯМ

Успехи, которые нам принесли первые старты спартакиады по техническим видам спорта, значительны. Среди авиамоделлистов городского Дома пионеров несколько чемпионов школ; мы победили в розыгрыше личного первенства Москвы по кордовым скоростным моделям, наш кружковец Саша Батетников стал чемпионом столицы по кордовым пилотажным моделям. Команды Дома пионеров завоевали первое место по свободнолетаящим и второе — по комнатным моделям. Лучшие конструкторы удостоились права защищать спортивную честь кружков на всесоюзных соревнованиях.

Высокие спортивные результаты, которых мы достигли на авиамоделльных стартах, вдохновляют на новые победы. Впереди предстоит еще более острая спортивная борьба на районной и городской спартакиадах, призванных выявить лучших авиамоделлистов — участников всесоюзной финальной спортивной встречи.

Мы упорно и настойчиво готовимся к этим авиамоделльным стартам: строим новые модели, чаще запускаем маленькие самолеты и планеры в различную погоду, изучая их «поведение» в воздухе.

Проверкой готовности кружковцев к ответственным соревнованиям явится розыгрыш лично-командного первенства Дома пионеров по моделям различных классов.

Наша задача — победить на городской спартакиаде и принять участие во всесоюзной финальной встрече строителей «малой авиации».

С. КАЗАНКОВ,
инструктор-авиамоделлист,

В. ПОЧЕПАЕВ,
чемпион Москвы
по кордовым скоростным моделям,

С. МАШОВЕЦ и С. КУКИН,
кружковцы городского Дома пионеров
г. Москва.

НАКАНУНЕ РАЙОННОЙ СПАРТАКИАДЫ

Ленинградские авиамоделлисты — участники спартакиады — демонстрируют возросшее конструкторское мастерство. Многие модели школьников оснащены оригинальными механизмами, автоматикой, построены из новых строительных материалов. Кружковцы Дворца пионеров и Дома пионеров Ленинского района города представили многомоторные модели — копии со-

ветских лайнеров Ил-18, Ан-10, а также современных спортивных самолетов.

Спортивная борьба на стартах спартакиады приобретает все более острый характер. Отличаются авиамоделлисты Дворца пионеров, завоевавшие призовые места по моделям различных классов. Кружок Дома ученых в Лесном, которым я руковожу, в полном соста-

ве будет выступать на районной спартакиаде. Предварительные запуски показали, что кружковцы, особенно Ю. Козловский, С. Гаев, Ю. Татарский, хорошо подготовились к выступлениям.

Б. АБРАМОВ,
инструктор-авиамоделлист,
судья республиканской категории
г. Ленинград.

Смотр деятельности нашего Общества

ОТЧЕТЫ И ВЫБОРЫ В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

НА ПРЕДПРИЯТИЯХ, в колхозах, совхозах, РТС, школах, учебных заведениях, учреждениях, домоуправлениях — во всех первичных организациях Общества до 1-го января 1961 года проводятся отчетно-выборные собрания и конференции. Отчеты и выборы проходят в обстановке высокого политического и трудового подъема советского народа, осуществляющего грандиозную программу коммунистического строительства.

Отчетно-выборная кампания — важное событие в жизни Общества, смотр его патриотической деятельности. Под руководством партийных органов, при активной помощи комсомола и профсоюзов первичные организации Общества за истекший год проделали большую работу по выполнению решений III и IV пленумов ЦК ДОСААФ. Значительно расширилась подготовка технических специалистов для народного хозяйства, увеличилось количество спортсменов-разрядников. Сотни тысяч юношей и девушек вышли ныне на старты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Немало первичных организаций пополнили свои ряды, вовлекли в члены Общества большинство трудящихся.

За достигнутые успехи наши передовые коллективы удостоены высшей награды Общества — Почетного знака ДОСААФ СССР. Среди них — первичные организации Горьковского автозавода, Нижне-Тагильского металлургического комбината, Запорожского машиностроительного завода, колхозов имени Ленина Краснодарского края, «Кзыл-Узбекистан» Ташкентской области и другие.

Патриотическая деятельность Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту становится все более популярной в народе. Заметно повышается роль первичных организаций в развитии технического спорта и его авиационных видов. Это находит отражение во многих отчетных докладах председателей комитетов.

На Бобруйском машиностроительном заводе имени Сталина молодежь увлекается планерным спортом. Здесь создана секция планеристов, руководимая спортсменом 2-го разряда токарем В. Королевичем. Участники Спартакиады — планеристы токарь В. Шутов и крановщица Л. Дзыгун на соревнованиях выполнили нормативы второго спортивного разряда, В. Пацкевич — третьего. В первичной организации ДОСААФ Сталинградской ГЭС (председатель тов. Чурзин) наряду с другими видами технического спорта успешно развивается парашютизм. Юноши и девушки занимаются под руководством офицера запаса А. Чулстана, ранее служившего в парашютно-десантных войсках.

Разнообразную увлекательную работу ведут общественники-энтузиасты авиамodelьного спорта в самодеятельной лаборатории, созданной при Ровенском городском комитете ДОСААФ. Они не раз добивались успеха на зональных и республиканских соревнованиях Белоруссии. Активисты этой лаборатории помогают развивать модельное строительство в школах города и района.

К занятиям авиационным спортом привлекается и сельская молодежь. Закончив теоретическую подготовку в кружке, 28 молодых колхозников села Кадам Рязанской области летом этого года впервые в жизни совершили парашютные прыжки. С помощью дирекции первичная организация ДОСААФ рафинансового завода Хутора Михайловского, Сумской области, приобрела два планера. Теперь группа рабочей молодежи с большим интересом овладевает основами планирования. Планерами БРО-11 располагают организации патриотического Общества колхозов «Жовтень» Броварского района, «Украина» Киево-Святошинского района.

Эти и ряд других первичных организаций ДОСААФ значительно окрепли, улучшили пропаганду авиационных знаний. Однако так обстоят дела далеко не везде. Есть еще немало первичных организаций, руководят которыми безынициативные люди, не умеющие поднять и возглавить активность членов Общества. Молодежь хочет заниматься в парашютных, планерных, авиамodelьных кружках. Но их не создают, запросы молодых патриотов остаются неудовлетворенными. Это характерно для многих крупных первичных организаций ДОСААФ Астраханской и Владимирской областей, где авиационным спортом занимается узкий круг людей. Крайне слабо развит школьный авиамodelизм в Якутии. Уже в течение нескольких лет республика не посылает на зональные соревнования свою команду.

Можно привести и другие факты подобного рода. Они не могут быть терпимы. Развертывая критику и самокритику, необходимо использовать отчетно-выборную кампанию для устранения недостатков в деятельности первичных организаций и нового подъема всей оборонно-массовой и спортивной работы. Надо проявлять больше заботы о создании и пополнении учебно-материальной базы, подготовке общественных инструкторов, тренеров, судей, добиваться, чтобы спортсмены повышали разряды, регулярно участвовали в соревнованиях.

Отчеты и выборы в коллективах ДОСААФ проходят в период Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. На собраниях первичных организаций надо проанализировать и критически оценить всю работу по прове-

дению Спартакиады, по-деловому обсудить задачи спортсменов на стартах 1961 года. Дело чести каждого комитета ДОСААФ — обеспечить массовое участие членов Общества, всей молодежи в соревнованиях по программе Спартакиады, подготовить новых разрядников, добиться дальнейшего роста мастерства, установления рекордов.

Особо следует сказать о школьных первичных организациях. Как известно, III пленум ЦК ДОСААФ призвал комитеты Общества совместно с органами народного образования и комсомолом создать самодеятельные клубы при средних школах, организовать там различные технические кружки и в их числе по авиационному моделизму. Развитие технического спорта среди учащихся призван способствовать проводимый в 1960—1961 гг. Всесоюзный смотр школьного моделизма и радиолубительства в честь 40-летия пионерской организации имени В. И. Ленина. Тем же целям служат и Всесоюзные заочные юношеские соревнования по резиномоторным моделям «В-1», организованные редакцией журнала «Крылья Родины» и Центральной станцией юных техников.

Практические вопросы, связанные со смотром и заочными соревнованиями, должны быть в центре внимания отчетно-выборных собраний школьных первичных организаций ДОСААФ. Это тем более необходимо потому, что технические кружки и курсы во многих школах пока еще не созданы, а там, где они существуют, их работа нуждается в коренном улучшении.

Опыт показывает, что отчетно-выборные собрания проходят при высокой активности там, где к ним своевременно и хорошо готовятся. Надо заблаговременно составить продуманные отчетные доклады комитета и ревизионной комиссии, в которых всесторонне раскрыть состояние работы коллектива. Общими силами необходимо наметить практические меры, направленные к тому, чтобы сделать каждую первичную организацию ДОСААФ жизнедеятельной, способной удовлетворять интерес членов Общества к техническому спорту, его авиационным видам. Важно, чтобы в состав комитетов были избраны наиболее инициативные, энергичные, знающие дело активисты, способные возглавить коллектив, вызвать в нем стремление работать еще лучше.

Организовано и на высоком идейном уровне проведем отчеты и выборы в первичных организациях ДОСААФ. Добьемся новых успехов в оборонно-массовой и спортивной работе.

Н. КУЛАКОВ,
старший инспектор ЦК
ДОСААФ СССР

КОМСОМОЛКА ВАЛЕНТИНА НИКОЛАЕВА

Перед отъездом в Москву Валентина Николаева услышала немало добрых пожеланий. Директор школы, где она работает учительницей, спортсмены-аэроклубовцы и особенно ее ученики от души желали ей всяческих успехов.

...Вырулив на линию исполнительного старта, Валентина ждала команды на взлет. Прозвучали слова: «Взлет разрешаю!».

Сейчас она опытная спортсменка — участница всесоюзных соревнований, а ведь сравнительно недавно студентка Орловского педагогического института совершила свой первый самостоятельный полет. Потом год от года росло ее мастерство. Валентине присвоили вначале третий, затем второй и наконец первый спортивный разряд. Она успешно освоила новый спортивный самолет «Тренер-22б».

Памятным остался и тот день, когда год назад молодая учительница физики вошла впервые в светлый класс средней школы в селе Мезенки. Встретили ее приветливо и это очень ободрило Валентину, помогло быстрее освоиться с классом.

...Выполнен четвертый разворот. Самолет вышел на последнюю прямую. Осталось самое сложное, самое ответственное — посадка. Спокойно, Валя! — говорит себе Николаева, — надо проверить расчет. Посадочное «Т» точно визируется в левой стороне козырька — значит расчет хороший.

Быстро приближается земля. Плавно добирается ручка управления на себя и колеса мягко касаются земли почти у самого «Т».

Предстоит выполнить второй такой же полет. И вот минуты, полные напряжения, позади. Выключен двигатель. Валентина вылезает из кабины и спрашивает у своих друзей: — ну как! — Хорошо! — говорят товарищи. Но это «хорошо» не успокаивает Валентину. Она знает, что друзья всегда стараются как-то поддержать, подбодрить.

Соревнования закончились.

— Летчицу-спортсменку Орловского аэроклуба Валентину Николаеву, — читает протокол главный судья соревнований, — занявшую третье место по второму упражнению, наградить бронзовой медалью и дипломом третьей степени Центрального Совета Союза спортивных обществ и организаций СССР.

На пьедестале почета стоит стройная белокурая девушка, радостно бьется ее сердце, и ей хочется крикнуть во весь голос: «Спасибо тебе, партия, спасибо тебе, Родина, за радостную, счастливую жизнь!»

На снимке: спортсменка-летчица 1-го разряда Орловского аэроклуба комсомола Валентина Николаева.

Фото Б. Антонова



С 21 по 27 августа на аэродроме Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова в Тушине проходили VIII Всесоюзные соревнования на лично-командное первенство СССР по самолетному спорту.

Тщательно готовились авиаторы к своему финальному многоборью. Многодневные тренировки, аэроклубные, а также зональные соревнования позволили выявить самых сильных, самых умелых.

Характерно, что в составе трех участников каждой команды ДОСААФ только один (капитан команды) являлся работником клуба. Два других участника — это спортсмены, работающие на предприятиях, в учреждениях, студенты. В составе команды Сталинградского аэроклуба — прессовщик газоаппаратного завода, комсомолец Валерий Шадрин. Ему двадцать один год, но он уже спортсмен первого разряда, имеет более пятисот часов полета. Из Перми прибыл токарь, комсомолец Алексей Мурашов, спортсмен первого разряда, хотя налет у него поменьше — полтора-два часа. Орловский аэроклуб представляла наряду с другими товарищами спортсменка первого разряда, учительница одной из сельских школ комсомолка Валентина Николаева. Она тоже налетала полтора-два часа. В составе команды Московской области строгальщик завода «Точмет», спортсмен первого разряда Владимир Дубравин. Его налет — 900 часов. Из Витебска прибыл намотчик завода «Электроприбор» мастер спорта Михаил Корольков. В его летной книжке значится 2600 часов, проведенных в воздухе. Заметим, что среди участников соревнований девять мастеров спорта, тридцать девять спортсме-

нов первого разряда, три спортсмена второго разряда и три — без разрядов.

На Тушинском аэродроме собрались команды, представляющие Военно-Воздушные Силы, Гражданский воздушный флот, Государственный Комитет Совета Министров СССР по авиационной технике, Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова, Центральную объединен-

ную летно-техническую школу, аэроклубы Украины, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Узбекистана, Москвы, Московской области. В соревнованиях приняли участие команды-победительницы соревнований зон Российской федера-

ции от городов Красноярск, Орла, Перми, Сталинграда, Кирова, Саратова.

Одиннадцать спортсменов — претенденты на переходящий приз — кубок имени В. П. Чкалова. Этот приз разыгрывался впервые, по особой программе — он учрежден советом Центрального аэроклуба СССР в память о выдающемся советском летчике.

...Перед флагом выстроилась команда Московского аэроклуба — победительница прошлых соревнований. Абсолютный чемпион СССР по самолетному спорту, дважды завоевывавший это высокое звание, мастер спорта Н. Сейткулов поднимает флаг соревнований. Торжественно звучит над аэродромом государственный гимн Советского Союза.

Первым разыгрывался приз-кубок имени В. П. Чкалова. К этому времени облачность поднялась, но подул сильный — 14 метров в секунду — порывистый ветер. Условия нелегки. Объем воздушного пространства, отведенного для пилотажа, сильно ограничен: высота не ниже 300 м и не больше 1100 м, границы же зоны, обозначенные белыми полотнищами, представляют собой прямоугольник размером 1200 X 800 м. Достаточно выйти за пределы зоны и сумма очков значительно снижается.

Выполняется обратная петля, штопор, петля Нестерова, поворот на горке с выходом на спину, обратная полупетля, переворот, восходящий замедленный переворот, поворот на горке, восходящая бочка, переворот, двойная замедленная бочка, полупетля Нестерова с выходом на спину.

Борющиеся за приз имени В. П. Чкалова летают на новых чехословацких

ВОСЬМЫЕ

ВСЕСОЮЗНЫЕ...

★
С. ИГНАТЬЕВ

★

самолетах «Тренер-326» и «Тренер-226». Некоторые освоили эти машины по существу лишь минувшей зимой. Однако мастерство выполнения сложного комплекса высокое.

Лишь только закончил пилотаж последний из «Тренеров», как на старт уже рулят Як-18, Як-18А. Выполняется упражнение № 1: штопор, боевой разворот, переворот, поворот на горке, петля Нестерова, вертикальная восьмерка (две полупетли), поворот на горке с углом более 45°, бочка, глубокий вираж, снова бочка. На весь этот комплекс отводится четыре минуты. И здесь те же ограничения высоты, тот же прямоугольник.

Возглавляемая заслуженным мастером спорта Я. Д. Форостенко судейская коллегия, составленная из спортивных судей всесоюзной и республиканской категорий, строго и внимательно оценивает каждый элемент сложного комплекса. Наибольшее количество очков, которое можно получить за первое упражнение, — 250. За выход из зоны, несоблюдение высоты, времени и другие отклонения судьи начисляют штрафные очки.

Участники соревнований, выполняя пилотажный комплекс, прилагают все усилия, чтобы в трудных условиях неблагоприятной погоды не выйти за «границы» тесной зоны. И многим это удается.

Уже отлетало по первому упражнению почти 80 процентов участников соревнований, как снова брызнувший дождь и нахлынувшие низкие облака вынудили летчиков зарулить на стоянку.

Объявляются итоги борьбы за приз имени В. П. Чкалова. Его завоевал летчик 3-го Московского городского аэроклуба спортсмен 1-го разряда В. Лойчиков. За овладение новой техникой участниками борьбы за кубок объявлена благодарность председателю ЦК



Команда ВВС, занявшая 1-е место в соревнованиях (слева направо): капитан Л. Козырев, старшие лейтенанты В. Шерашов, В. Королев.

ДОСААФ СССР. Обладатель кубка В. Лойчиков, а также занявший второе место М. Басацкий (БССР) и третье — Д. Терегулов (Москва) награждены грамотами ЦК ДОСААФ.

Следующий день также пасмурный. Ко второй его половине, однако, прояснилось и стало возможно продолжать полеты в зону. Высокое мастерство показывают (разыгрывающие между собой первенство) спортсмены-женщины. Видна не только блестящая летная выучка, но и хорошая физическая закалка: ведь выполняется тот же сложный комплекс из десяти фигур...

Можно приступить ко второму упражнению. Оно требует меньшей высоты — всего 400 метров. Но летчики, летавшие на разведку погоды, сообщают о еще более низкой облачности на маршруте. Так как улучшения в ближайшие дни не предвидится, вместо полетов по маршруту участникам предложено выполнить по два полета по кругу на точность взлета, расчета и посадки. Двести очков — наибольшая оценка, возможная за это упражнение.

Теперь самолеты взлетают и приземляются через каждые две минуты. Ветер изменился, стал слабее, но расчет труден. Далеко не всем спортсменам удается правильно учесть изменившуюся обстановку. В этом упражнении уровень летной подготовки проявлялся наиболее ярко. Ведь точный расчет на посадку, отличная трехточечная посадка у «Т» — это хотя и самое привычное, потому что составляет непременную часть каждого полета, но наряду с этим и самое трудное.

В хорошем состоянии материальная часть. Ни одного отказа, ни одной неисправности за все время полетов! Это результат кропотливого труда технического состава. Образцовую работу показали техники самолетов А. Теселкин, В. Ульянов, С. Фомин, старшие техники А. Саченко, Е. Андрианов, инженер В. Фадеев.



Участница соревнований москowska спортсменка М. Киреакова после жеребьевки пишет номер на своем самолете.

Летная программа соревнований завершена. В розыгрыше командного первенства по наибольшей сумме очков — 1076,5 из 1350 возможных первое место заняла команда Военно-Воздушных Сил в составе капитана Л. Козырева (капитан команды), старших лейтенантов В. Королева и бывшего воспитанника Ростовского аэроклуба В. Шерашова. Команде вручены завоеванные награды: переходящий кубок ЦК ДОСААФ СССР, диплом первой степени Центрального Совета Союза спортивных обществ и организаций СССР, а всем членам команды — свидетельства.

Команде-победительнице за лучшие показатели в выполнении взлета, расчета и посадки вручается также переходящий кубок журнала «Крылья Родины».

На втором месте (1012,4 очка) — команда Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова в составе В. Лягушкина (капитан команды), Р. Шихиной и Е. Шанина. Ей вручен диплом второй степени, членам команды — свидетельства.

На третье место (950,8 очка) вышла команда Центральной объединенной летно-технической школы ДОСААФ в составе Е. Кругликова (капитан команды), В. Гаврилова и В. Шепиловского. Команде присужден диплом третьей степени, членам команды вручены свидетельства.

В борьбе за личное первенство среди мужчин наивысшую оценку по многоборью получил летчик-спортсмен Центральной объединенной летно-технической школы Е. Кругликов — 403,3 очка. Он удостоен звания чемпиона СССР по самолетному спорту 1960 года. Кругликов награждается золотой медалью, свитером чемпиона, дипломом первой степени.

Показав высокую точность выполнения взлета, расчета и посадки, Е. Кругликов завоевал также приз журнала «Крылья Родины».

Второе место по многоборью занял летчик-спортсмен Саратовского аэроклуба В. Кириллов — 390 очков. Он награжден серебряной медалью и дипломом второй степени.

Бронзовую медаль и диплом третьей степени получил вышедший на третье место (387,4 очка) летчик-спортсмен ВВС капитан Л. Козырев.

Звания чемпионки СССР по самолетному спорту среди женщин, золотой медали и диплома первой степени удостоена летчица-спортсменка Центрального аэроклуба СССР В. Шашкина, занявшая в розыгрыше личного первенства среди женщин первое место с результатом 364,1 очка из 450 возможных. Медали и дипломы получили занявшая второе место спортсменка Р. Шихина — 350 очков и вышедшая на третье место спортсменка Г. Корчуганова — 343,3 очка. Все они представители Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова.

По упражнениям призовые места распределены в таком порядке. По упражнению № 1 первое место с результатом 240 очков завоевал летчик-спортсмен Краснодарского аэроклуба А. Афонин. На втором — с результатом 237,5 очка летчик-спортсмен Гражданского воздушного флота А. Лушников. На третьем — летчик-спортсмен Украинской ССР В. Медведев, получивший 230 очков.



Победитель розыгрыша кубка имени В. П. Чкалова В. Лойчиков.

По упражнению № 2 первое место занял летчик-спортсмен Саратовского аэроклуба В. Кириллов — 195 очков. На втором — летчик-спортсмен Центральной летно-технической школы Е. Кругликов — 183,3 очка. На третьем — летчик-спортсмен Государственного Комитета Совета Министров СССР по авиационной технике Б. Демчак — 180 очков.

Среди женщин призовые места по упражнениям распределились так.

По упражнению № 1 первое место — 215 очков — завоевала спортсменка Центрального аэроклуба СССР Г. Корчуганова, второе место — 212,5 очка — спортсменка Московского городского аэроклуба А. Бондарук, третье — 200 очков — досталось спортсменке Краснодарского аэроклуба Н. Зибровой.

По упражнению № 2 на первом месте спортсменка Центрального аэроклуба СССР Р. Шихина, набравшая 175 очков. На втором — спортсменка Центрального аэроклуба СССР В. Шашкина — 171,6 очка. На третьем — спортсменка Орловского аэроклуба В. Николаева — 155 очков.

Чемпионам в розыгрыше упражнений и спортсменам, получившим вторые и третьи места, вручены золотые, серебряные и бронзовые медали, а также дипломы.

Соревнования окончены. Но еще больше разгорается творческий огонек в сердцах спортсменов. Появляются новые мысли, предложения. Абсолютный чемпион по самолетному спорту Е. Кругликов, давая высокую оценку мастерству спортсменов, замечает и существенный недостаток. Многие спортсмены не выдерживали постоянного угла планирования, искажали профиль посадки. Слишком далекий заход на посадку лишал преимущества расчета с разворотом на 90°. Отдельные спортсмены, преимущественно молодые, слишком резко выполняли пилотажные фигуры.



Участник соревнований сельский спортсмен, учитель средней школы деревни Кривичково, Орловской области, мастер спорта Л. Шелагин.

Фото Б. Антонова

Упражнение № 2 на первый взгляд кажется простым, а в действительности стало камнем преткновения для многих. Именно оно в основном настолько снижало общую оценку за многоборье, что ни один спортсмен не набрал очков, необходимых для представления к званию мастера спорта.

Выяснилось, что, как правило, спортсмены тренировались на местах без обозначения границ пилотажной зоны, не приучились наблюдать за ограниченными полетными условиями.

Не на высоте оказался штаб соревнований: не было разборов полетов с глубоким их анализом.

Многие спортсмены сходятся на том, что подобные соревнования не следует проводить в районах с интенсивными полетами и с неустойчивыми метеорологическими условиями. Их лучше устраивать на юге, где погода более устойчива.

Участвовавший в соревнованиях вне конкурса аппаратчик Куйбышевского завода синтетического спирта летчик-спортсмен Г. Жерносеков считает, что наряду с зональными соревнованиями следует проводить товарищеские встречи спортсменов соседних городов, чтобы желающие могли сдавать там нормы на звание мастера спорта.

Очевидна необходимость насытить программу соревнований новыми интересными и сложными элементами.

Все это — предмет большого разговора, который надо повести в секциях самолетного спорта, в аэроклубах и комитетах ДОСААФ.

СОРЕВНУЮТСЯ СПОРТСМЕНЫ МОСКОВСКОЙ ЗОНЫ

★

А. ИВАНОВ,

заместитель председателя
Московского областного
комитета ДОСААФ

★

В НАШЕШНЕМ ГОДУ на базе аэроклубов столичной области проводились соревнования авиационных спортсменов Московской зоны, показавшие значительный рост массовости и мастерства. Прежде всего об этом свидетельствуют Третьи зональные соревнования по планерному спорту, состоявшиеся в Серпухове. В них приняли участие команды Москвы, Московской области и Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова. Наряду с опытными планеристами мастерами спорта А. Качалиным, Э. Хусу, В. Ивановым и другими составилось большое количество молодых планеристов-спортсменов 1-го и 2-го разрядов.

В программу соревнований входили: выполнение скоростного полета на 75 км с посадкой и скоростной полет по 100-километровому треугольному маршруту. По сумме обоих упражнений в командном зачете первое место заняла команда Серпухова — 1631,921 очка, на втором — команда Москвы — 1627,010 очка, на третьем месте оказались спортсмены Коломны — 1334,305 очка. Команда Центрального аэроклуба заняла лишь четвертое место.

В личном многоборье победу одержал Серпуховский планерист, спортсмен 1-го разряда О. Суслов, набравший 791,661 очка, на втором месте москвич мастер спорта Э. Хусу — 781 очко, на третьем — спортсмен 2-го разряда из г. Коломны В. Дубравин — 737,772 очка. Большой успех имели молодые серпуховские планеристы, сдавшие нормы мастера спорта, — О. Суслов, Н. Фетисов и А. Ларин. Они опередили команды ЦАК СССР им. В. П. Чкалова и Московского планерного клуба.

Свои успехи серпуховские спортсмены-планеристы подтвердили в выступлениях на Всесоюзных соревнованиях.

Успешно прошли и Третьи зональные соревнования по парашютному спорту. В них приняло участие 6 команд — ЦАК СССР им. В. П. Чкалова, Ленинграда, Москвы и Московской области. Все участники — опытные спортсмены-парашютисты, имеющие на счету от 100 до 500 прыжков.

Соревнования проводились по программе, включающей одиночные прыжки на точность приземления с высоты 1000 м, комбинированные прыжки на точность приземления с высоты 1500 м, прыжки с высоты 2000 м с задержкой раскрытия парашюта, групповые комбинированные прыжки с высоты 1500 м, а также наземные упражнения.

Первое место заняла команда Моск-

вы — 2746,44 очка, второе — спортсмены Коломны — 2328,56 очка и третье — Егорьевска — 2109,72 очка. Спортсмены г. Серпухова заняли четвертое место, Ленинграда — пятое, команда Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова оказалась на последнем месте.

В личном первенстве победу одержал спортсмен г. Егорьевска А. Дунаев. Среди женщин первое место заняла москвичка Т. Шнитова.

Соревнования прошли организованно, четко работала судейская коллегия в составе К. Кайтанова, А. Белоусова, С. Сухопарова и других.

Неудовлетворительно выступали спортсмены Ленинграда и особенно Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова. К тому же спортсмены ЦАК прибыли на соревнования без классификационных билетов и медицинских карточек. Такие «упущения» не к лицу Центральному аэроклубу.

В зональных соревнованиях по самолетному спорту приняли участие команды Москвы, Московской области и Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова. Выполнялось два упражнения — пилотажный комплекс в ограниченное время и маршрутный полет с прибытием на конечный пункт маршрута в заданное время.

Несмотря на то, что более 25 процентов спортсменов впервые участвовали в таких соревнованиях, большинство из них показало высокое качество пилотирования Як-18. Первое место заняли спортсмены г. Коломны — 1630 очков, второе — Центрального аэроклуба — 1569,5 очка и третье — спортсмены-летчики г. Серпухова — 1438 очков.

Личное первое место завоевал серпуховчанин спортсмен 1-го разряда Н. Сумароков — 440 очков. Лишь на пять очков отстал от него представительница ЦАК спортсменка 1-го разряда Р. Шихина, занявшая второе место. На третье место вышел коломенский спортсмен М. Баранов — 430 очков.

Следует указать на неправильное поведение на соревнованиях капитана московской команды И. Карабанова, который допустил грубое нарушение правил полетов, за что был отстранен от участия в соревнованиях. Были отдельные упущения со стороны судейской коллегии, хотя и возглавлялась она опытными судьями республиканской категории В. Прянишниковым и Н. Буряком.

В заключение следует сказать, что упражнения по самолетному спорту следует усложнить и разнообразить. В частности, в программу соревнований необходимо включить ночные полеты по кругу и по треугольному маршруту.

Главные судьи зональных соревнований должны быть рекомендованы Всесоюзными секциями и назначаться заблаговременно.

Эти мероприятия положительно скажутся как на качестве проведения соревнований, так и на повышении спортивного мастерства их участников.

★
Перед новыми стартами
Спартакиады

НАБИРАЯ СИЛЫ...

★
В. СОХАЦКИЙ,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ Узбекской ССР

РАЗВЕРНУВШИЙСЯ по призыву IV Пленума ЦК ДОСААФ СССР поход за овладение техническими специальностями всколыхнул широкие массы членов Общества, нашел горячий отклик среди молодежи. Дальнейшее развитие получили все виды авиационного спорта как неотъемлемой части технического спорта. Это подтверждается и практикой организаций ДОСААФ Узбекистана. Еще несколько лет назад парашютизм и авиамоделизм у нас культивировались только в отдельных коллективах, а планерным спортом в первичных организациях вообще не занимались. Выполняя решения Всесоюзного съезда ДОСААФ и III пленума, комитеты вместе с общественным активом добились некоторых положительных результатов.

За последние два года в республике заметно выросли ряды авиационных спортсменов, многие из них выполнили разрядные нормы. В прошлом году, например, число кружковцев авиамodelистов превысило десять тысяч. В кружках парашютистов-укладчиков занимались также тысячи юношей и девушек, часть стала перворазрядниками.

Все шире разворачивается подготовка планеристов. Коллективы Общества приобрели немало планеров БРО-11, создали планерные кружки.

Авиационный спорт вышел за рамки столицы республики и пробил себе дорогу во все без исключения областные организации, во многие сельские районы. Так, в Андижанской области впервые совершили парашютные прыжки кружковцы — колхозники и учащиеся Ленинского и Мархаматского районов и в их числе несколько десятков девушек-узбечек.

Но все это только первые шаги. Ответственные задачи поставлены IV Пленумом ЦК ДОСААФ. Их выполнение необходимо сочетать с активным участием во Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта. Это требует от всех комитетов и учебных организаций Общества больших усилий, направленных к тому, чтобы технический спорт и в частности авиационный приобрел подлинную массовость, чтобы выросло мастерство спортсменов. Решение этих задач в первую очередь зависит от наличия достаточного количества общественных инструкторов и тренеров.

Начали мы с переподготовки старших инспекторов-летчиков, которые в областных комитетах ДОСААФ непосредственно руководят авиационно-спортивной работой. Для них при Ташкентском республиканском аэроклубе были проведены месячные сборы.

Перед первыми стартами спартакиады аэроклуб организовал также сборы общественных инструкторов по авиамоделизму, планеризму и парашютизму. Здесь обучалось много активистов, представлявших все области Узбекистана. В числе планеристов рабочий одного из Катта-Курганских заводов Самаркандской области А. Азимов, сле-

сарь А. Назарханов, работающий в городе Андижане, жительница Самарканда бухгалтер В. Чураева, машинист из города Ургенча В. Карякин и другие. Среди инструкторов-парашютистов — М. Мирмухамедова и В. Долматов из Ферганы, М. Кошкина, В. Никитин (Самарканд). Кадры инструкторов по авиамоделизму пополнили Э. Алимов, Л. Байзаков, У. Абдиев, Ф. Исмаилов, С. Бельганов, Х. Абурахманов, О. Каюмов. Трудятся они в самых различных пунктах республики. После возвращения со сборов активисты не только руководят кружками и спортивными командами, но и, в свою очередь, готовят общественных инструкторов для первичных организаций.

Спортивный календарь текущего года подчинен задачам спартакиады. Многие комитеты стараются привлечь к занятиям авиационными видами спорта как можно больше молодежи. Сейчас в школьных первичных организациях Общества развернулись соревнования авиамodelистов. Характерно, что в этом году на районных, областных и XX республиканских соревнованиях впервые участвовали авиамodelисты отдельных школ. Среди них призовые места на республиканских соревнованиях заняли команды Ферганской школы № 3, Самаркандской школы № 21 и школы имени Нариманова, Джалал-Кудукского района, Андижанской области. Порадо-

вал на соревнованиях успех юных авиамodelисток Мамлакат Сафаровой, Далахен Касымовой, Мушфики Хасановой, Ирины Тамаровой и Нилы Югай. Команда девочек Самаркандской школы заняла четвертое место в республике. Эти примеры еще раз подтвердили, что участие школьных коллективов в соревнованиях любых масштабов является делом необходимым и реальным. До конца спартакиады намечено создать авиамodelные кружки не менее чем в пятистах школах и провести в них соревнования.

Нынешний год стал переломным и в развитии парашютизма. По инициативе республиканской Федерации авиационного спорта на вторых республиканских парашютных соревнованиях 1960 года разыгрывалось лично-командное первенство Узбекистана по трем разрядным группам. Сюда входили впервые проведенные в республике соревнования по группе мастеров спорта и перворазрядников с участием команд Ташкентской, Андижанской областей, аэроклуба и воинских частей. Программа включала упражнения парашютного многоборья. Аэроклубовцы и спортсмены воинских частей заняли первое и второе места, команды Ташкентской и Андижанской областей выступили с меньшим успехом. Однако примечательно, что на местах с помощью аэроклуба сумели подготовить команды спортсменов первого разряда, выступившие по программе всесоюзных соревнований.

В розыгрыше первенства среди парашютистов третьего разряда приняли участие команды Андижана, Намангана, Самарканда и Ташкента.

Характерно, что командное первое место и переходящий кубок завоевали молодые парашютисты Андижанской области, а чемпионкой республики стала работница ташкентской швейной фабрики Мухаббат Мусаева. Парашютизмом она стала заниматься только в начале года, когда развернулась подготовка к спартакиаде.

Опыт, накопленный в последнее время, показывает, что, выполняя решения IV пленума ЦК ДОСААФ мы имеем необходимые условия для того, чтобы парашютный спорт стал массовым во всех организациях Общества. Учитывая это, в финал республиканской спартакиады включены лично-командные соревнования спортсменов 3-го разряда всех областей Узбекистана. Финальным встречам парашютистов 1961 года в большинстве областей будут предшествовать соревнования на личное первенство. В тех областях, где такие соревнования провести не представится возможным, создают сборные коллективы, которые пройдут подготовку при аэроклубе и также примут участие в республиканском финале. В состав его участников войдет не менее пяти команд от областей по группе мастеров спорта и перворазрядников.

Летом в ряде первичных организаций проведены соревнования планеристов



Чемпионка Узбекистана по парашютному спорту Мухаббат Мусаева.



Студент Бухарского педагогического института Эркин Алимов — чемпион Узбекской ССР по моделям планеров и рекордсмен по реактивным моделям. Участвуя на Всесоюзных авиамоделельных соревнованиях, тов. Алимов вошел по классу моделей планеров в десятку сильнейших спортсменов.

на БРО-11. Например, в Намангане и Ферганской области в таких соревнованиях участвовало более семидесяти юношей и девушек. В конце августа состоялись первые республиканские соревнования начинающих планеристов, на которых были представлены команды всех областей Узбекистана. Перед комитетами ДОСААФ поставлена задача добиться, чтобы в каждом районе не менее чем одна организация Общества до конца текущего года приобрела планер. В программу республиканской спартакиады намечено включить соревнования команд планеристов районов и областей. В зачет войдет одно летное упражнение на БРО-11 с оценкой взлета, перевода в угол планирования, планирования посадки.

Опыт многих организаций показывает, что планеризм может стать таким же массовым, как и другие виды технического спорта. Так, в Ферганской области планерные кружки успешно работают не только в областном центре и городе Коканде, но и в Чустском и Папском сельских районах. А в городе Ургенче создан один из первых в республике самостоятельный планерный клуб, которым руководит машинист тепловозного депо В. Корякин. Клуб уже выпустил 25 планеристов. Теперь здесь комплектуются новые группы.

В Ташкентском аэроклубе развернулась подготовка сборной команды планеристов для участия в финале спартакиады. Спортсмены тренируются на «Приморцах», «Бланиках» и планерах других типов. Мы ставим целью в ходе

спартакиады приобщить к планеризму как можно больше молодежи.

Число членов патриотического Общества, занимающихся авиационным спортом, неуклонно растет. Но комитеты ДОСААФ и республиканский аэроклуб сделали еще очень мало для того, чтобы поднять уровень спортивного мастерства. Лучшие результаты не превышают нормативов первого разряда. Спортсменам республики не принадлежит еще ни одного всесоюзного рекорда. Особенно заметно отставание качественных показателей в планеризме. Из-за отсутствия аэродрома, пригодного для круглогодичного использования, в Ташкентском аэроклубе совершенно недостаточно практикуются парящие полеты. Сейчас мы стремимся в кратчайший срок ввести в строй новый клубный аэродром.

Комитеты сделали немало для создания учебно-материальной базы авиационно-спортивной подготовки. Парашютные вышки действуют в Андижане, Фергане, Намангане; возводятся вышки и в других городах. В Ташкенте построен кортодром, во всех областных центрах имеются парашютные городки, а в Самарканде, кроме того, есть и тренажер Проницева. Объем авиационно-спортивной подготовки значительно возрос. Дальнейшее расширение материальной базы является первоочередной задачей.

В практике руководства авиационным спортом возникают вопросы, решение которых зависит от управлений ЦК ДОСААФ СССР. Но подчас здесь не хватает оперативности, инициативы, знания насущных потребностей мест. Так, мы неоднократно обращались в Управление материально-технического обеспечения относительно присылки в Ташкентский аэроклуб парашютов. Но они своевременно не были отправлены, и поэтому в начале августа клуб вы-

По следам неопубликованных писем

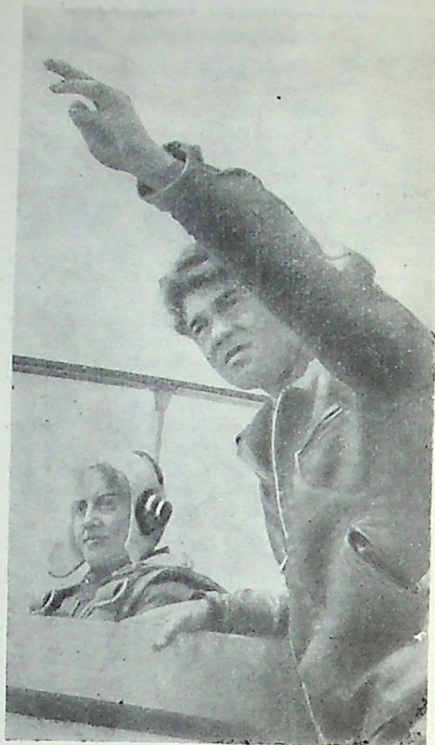
ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» ДОЛЖНА ПРИНИМАТЬСЯ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ

В редакцию поступило письмо А. Булиса (ст. Белокозовичи, УССР), в котором он сообщал, что местное отделение связи отказалось оформить подписку на журнал «Крылья Родины». Редакция направила письмо в Главное управление по распространению печати — «Союзпечать».

Как сообщил начальник отдела распространения советской печати по подписке М. Разоренов, отделу распространения печати Житомирского управления связи дано указание оформить подписку А. Булису и принять меры к недопущению подобных явлений в дальнейшем.

Т. Литвинова (г. Сумы) и В. Левкин (с. Чулак, Пензенской обл.) в своих письмах в редакцию сообщили о несвоевременной доставке журнала «Крылья Родины».

Главное почтовое управление Министерства связи направило письма гг. Литвиновой и Левкина для расследования и принятия мер в соответствующие управления связи.



Комсомолка П. Мизгирева работает десятником на стройке, училась в вечернем институте, а в часы отдыха занимается планерным спортом. Предстоит очередной полет. Спортсменке дает указания инструктор-летчик-планерист Ташкентского аэроклуба Л. Мухамедкулов.

Фото Б. Антонова

нужен был свернуть подготовку парашютистов.

Думается, что настало время серьезно заняться значительным расширением сети авиационных клубов. Нашей республике крайне необходимы два авиаспортивных клуба — один в областях Ферганской долины, другой для остальных областей Узбекистана. Ташкентский аэроклуб не в состоянии охватить своим влиянием все местные организации Общества, особенно удаленные от республиканского центра.

До сих пор ощущается острая нужда в квалифицированных тренерах. На наш взгляд, их подготовку следовало бы организовать в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова. Каждая республика должна иметь хотя бы по одному опытному тренеру для каждого вида авиационного спорта, которые смогут на местах возглавить работу тренерских советов и, в свою очередь, будут готовить тренеров для областей.

Участвуя во Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта, авиационные спортсмены Узбекистана набирают силы, решают все более сложные задачи. В этом им помогают комитеты ДОСААФ республики, все активисты патриотического Общества. Сделать авиационный спорт подлинно массовым, неуклонно повышать мастерство крылатых спортсменов — значит внести свой посильный вклад в дело укрепления могущества нашей страны.

НУЖНЫ СПОРТИВНЫЕ ЗВЕНЬЯ

Комсомольцы-спортсмены Ивановского аэроклуба с радостью встретили решения ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ о проведении Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. И хотя финальные встречи намечаются лишь в 1961 году, подготовка к ним должна проводиться уже сейчас.

Наступил осенне-зимний период. Это — самое благоприятное для спортсменов время. Постоянный состав, не занятый с курсантами первоначального обучения, может уделить спортсменам больше внимания.

Расскажу о том, как у нас в клубе прошлой зимой проходила тренировка. Мы выполнили программу по полету, затем проводились внутриклубные соревнования. В них участвовали все спортсмены.

По второму разряду первое место занял студент энергетического института комсомолец Борис Коровкин. Это — один из способных спортсменов. В 1958 году, выступая на внутриклубных соревнованиях по третьему разряду, он занял первое место. Тогда ему присвоили второй разряд, первый разряд у него по парашютному спорту. Нынешней зимой Борис стал перворазрядником и по самолетному спорту. Мне на зимних соревнованиях удалось занять первое место среди спортсменов-летчиков третьего разряда. Хорошие результаты показал электрик ивановской типографии Евгений Гнидин. Являясь инструктором-общественником, он выполнял обязанности буксировщика в планерном звене. Радуют успехи и комсомолки Ларисы Степановой, работницы завода строймашин. Эта девушка на прошлогодних внутриклубных соревнованиях заняла одно из первых мест, опередив по сумме очков даже опытных спортсменов.

Спортсмены, выполнившие в ходе зимних соревнований нормативы первого разряда, летали затем ночью — отрабатывали полеты на точность взлета, расчета и посадки. Всего каждый из нас выполнил около 40 таких полетов. Потом мы с удовлетворением узнали, что такое упражнение включено в программу самолетных соревнований Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

На этом зимняя подготовка спортсменов-летчиков была закончена. Нам же — Герману Степанову, Борису Коровкину, Евгению Гнидину и мне — была предоставлена возможность тренироваться летом. Мы выполняли такие упражнения, как полеты по кругу, в зону и по маршруту. После отборочных соревнований в команду вошли Евгений Гнидин, Герман Степанов и я. Готовили нас мастера спорта Н. Лаптев, Г. Носов, Н. Поздин, В. Шевченко, Ю. Грабушин. Им мы обязаны тем, что команда успешно выступала на зональных соревнованиях и заняла второе место. Два спортсмена выполнили нормативы мастера спорта, третий подтвердил это высокое звание.

Успехи команды были бы еще выше, если бы все спортсмены тренировались не только зимой, но и летом. К сожалению, этого не было. Отрицательную роль, на мой взгляд, сыграло раскрепление спортсменов по одному-два среди всех инструкторов. Такая практика оправдывала себя зимой и никак не способствует повышению уровня мастерства спортсменов летом, когда инструкторы перегружены работой с курсантами. Было бы целесообразнее всех спортсменов вести в спортивные звенья. Об этом, кстати, говорится и в решении III пленума ЦК ДОСААФ. Но оно почему-то у нас не выполняется.

Тщетными оказались надежды спортсменов и на переход к полетам на самолете «Тренер-226». Большинство к этому готово. Однако по непонятным нам причинам эти прекрасные машины стоят у нас в аэроклубе на приколе и не известно когда мы их поднимем в воздух.

Следовало бы директорам предприятий лучше относиться к нуждам авиационных спортсменов, не чинить препятствий к тому, чтобы они имели возможность не только посещать аэроклуб, но и участвовать в соревнованиях.

Решение всех этих вопросов поможет нам успешно подготовиться к соревнованиям Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта и занять на них достойное место.

Ю. ИВАНОВ,
слесарь механического завода

г. Иваново.

Абсолютный чемпион СССР по вертолетному спорту
А. Луценко.

Фото А. Григорьева





ТРЕТЬИ ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО ВЕРТОЛЕТНОМУ СПОРТУ

Е. СТЕПАНОВ

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ летные качества вертолета принесли ему заслуженную популярность. Винтокрылые машины широко применяются в народном хозяйстве. Огромный интерес проявляют к ним и наши авиационные спортсмены. Об этом, в частности, свидетельствует розыгрыш третьего первенства СССР по вертолетному спорту, состоявшийся в Москве с 11 по 15 сентября.

Соревнования нынешнего года отличались от предыдущих как по количеству участников, так и по содержанию программы многоборья. 44 спортсмена входили в 11 команд, представлявших организации ДОСААФ и ведомства, 7 спортсменов выступали вне конкурса. В числе соревнующихся было 2 мастера спорта и 27 перворазрядников.

Первым разыгрывалось упражнение — полет на малой высоте с выполнением комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута, в минимальное время. Это — одно из наиболее сложных упражнений, требующее высокого мастерства каждого спортсмена.

По команде судейской коллегии (отмашка флажка) участник соревнований должен с линии исполнительного старта переместить вертолет вперед, вправо, назад, влево, образуя квадрат размером 50 X 50 м, выполнить два разворота (левый и правый) на 360 градусов и произвести посадку. Ширина полосы (коридора), ограничивающей полет, а также высота полета в пределах размеченного квадрата — два метра. Затем спортсмену предстояло перелететь на площадку ограниченных размеров (30 X 30 м), так называемый «колодец», высотой 10 метров.

Разгорелась острая спортивная борьба. Ведь спортсмен набирал максимальное количество (300) очков в том только случае, если укладывался в 4 минуты. За каждую сэкономленную секунду начислялось поощрительных 0,5 очка и, на-

оборот, спортсмен терял 0,5 очка за каждую секунду полета сверх 4-х минут.

Каждый стремился выиграть премиальные очки и многим это удалось. Например П. Тарасов (Центральная зона) прошел маршрут за 2 м. 32 сек., Н. Касымов (ВВС-1) за 2 м. 52 сек., Р. Муртазин (Татарская АССР) 2 м. 55 сек. Все они получили по 30 премиальных очков. Показательно, однако, что никто из них по всему комплексу упражнения не сумел войти в первую десятку. Экономя время, спортсмены нередко выполняли эволюции неправильно. Многие имели значительное количество штрафных очков. Даже чемпион по вертолетному спорту 1959 года А. Ицков был оштрафован на 130 очков.

По условиям соревнований за невыдерживание высоты полета в пределах не ниже 1,5 и не выше 2,5 м в течение до 5 секунд начислялось 5 штрафных очков, свыше 5 секунд — 20 очков за каждый этап упражнения. Спортсмену А. Ицкову не удалось выдержать режим высоты полета. В результате в этом упражнении он занял лишь 36 место.

Блестяще делал все эволюции на малой высоте спортсмен 1-го разряда Казанского аэроклуба Василий Лягин. Пройдя маршрут за 3 м. 7 сек. и набрав 26,5 премиальных очка, он выполнил упражнение без единого штрафного очка и заслуженно стал чемпионом СССР по первому упражнению.

Уверенно выступал также абсолютный чемпион по вертолетному спорту 1959 года Алексей Луценко. Он отстал от В. Лягина на 25 очков.

Командное первенство заняли спортсмены ЦАК СССР — 1122 очка, на втором месте команда Татарской АССР — 1098,5 очка, команда Центральной планерно-вертолетной школы, набрав 1055 очков, вышла на третье место.

В личном зачете первое место занял В. Лягин (Татарская АССР) с результатом 326,5 очка, А. Луценко (ЦАК СССР), набрав 301,5 очка, вышел на второе место. На третьем месте В. Пересторонин (Волжско-Уральская зона) — 297 очков.

Система оценки выполнения упражнения вызвала среди участников соревнований некоторое недоумение. Дело в том, что при выполнении разворота на 360 градусов спортсмен рисковал потерять до 60 очков (за невыдерживание времени разворота и высоты полета, отклонение от осевой линии маршрута). Если же он не выполнял разворота, то терял всего 20 очков. Таким образом, для некоторых спортсменов, не уверенных в себе, выгоднее было отказаться от сложных эволюций. К сожалению, такой возможностью отдельные спортсмены воспользовались. Более того, пропуск разворота, будь это умышленный или случайный, не мог повлиять на выполнение нормативных требований мастера спорта. Этот изъян в правилах оценки выполнения упражнения должен быть устранен.

На следующий день участники соревнований разыгрывали упражнение — полет по маршруту в минимальное время с выполнением практических заданий. Высота полета от 100 до 300 м, длина маршрута — 120 км, скорость не более 150 км/час. На поворотных пунктах четырехугольного маршрута каждый участник соревнований обязан опознать, определить и записать, по какому курсу выложены сигналы, или произвести посадку вертолета и получить от судьи отметку об этом в боржурнале. Посадка в пунктах маршрута должна производиться строго против ветра, определяемого летчиком по флажку, выложенному судьей.

За выполнение полета по маршруту с соблюдением всех условий, то есть выдерживание высоты, скорости и времени (1 час) спортсмену начислялось 450 очков. За каждую сэкономленную минуту полета при условии, если средняя скорость полета на каждом участке маршрута не превысит 150 км/час, что контролировалось барографами, спортсмену начислялось 5 премиальных очков.

Участники соревнований штрафовались: за невыполнение задания на поворотных пунктах — 150 очков, превышение скорости полета на 5 км/час — 50 очков, боковые отклонения при проходе исходного и конечного пунктов маршрута свыше 150 м — по 10 очков.

Победу в этом упражнении одержала команда ВВС-2 — 1931,5 очка. На втором месте команда Татарской АССР — 1890,5 очка, на третьем — команда ВВС-1 — 1886 очков.

В личном первенстве победил спортсмен-перворазрядник Николай Ободовский (ВВС-2) — 492,5 очка. Второе место занял спортсмен 1-го разряда Степан Зайцев (Татарская АССР) — 487 очков, третье — спортсмен 1-го разряда Гурген Карапетян (ЦАК) — 483,5 очка.

Розыгрыш полета по маршруту не представлял спортивного интереса. Все соревнующиеся, за исключением шести, использовали на полет менее одного часа, за что им были начислены премиальные очки. Лишь трех спортсменов оштрафовали от 10 до 20 очков за отдельные нарушения и только один потерял 150 очков за невыполнение задания на маршруте. Характерно еще, что 49 спортсменов из 50 выполнявших это упражнение уложились в норму мастера спорта.

Такой показатель говорит сам за себя. Вместо трудной спортивной борьбы можно было наблюдать обыкновенный маршрутный полет, который обычно выполняется спортсменами в учебных целях.

Наступил день решающей схватки — выполнялось второе упражнение — полет над водной поверхностью с выгрузкой основного груза с борта вертолета в лодку.

От спортсменов требовалось большое мастерство, чтобы за минимальное время (2 м. 30 сек.) из кабины вертолета опустить груз на 8-метровой веревке в лодку, свободно плавающую в квадрате размером 50 × 50 м. Сложность заключалась в том, что лодка в момент приближения спортсмена к цели под влиянием сильной воздушной струи от вращающегося несущего винта уплывала из квадрата, что вело к потере времени и штрафным очкам.

Конечно, искусный спортсмен, умело маневрируя, мог воздушной струей снова подогнать лодку к центру, но, время!... Каждая секунда, проведенная над водой сверх установленного времени, приносила штраф в 0,5 очка. Зато экономленная секунда обещала 0,5 очка премиальных. Штраф налагался за снижение высоты полета ниже 8 метров, за касание грузом водной поверхности, за висение вне плоскости ветра более 45°, а также за несвоевременное открытие и закрытие двери кабины. Всего за нарушение заданных условий полета на спортсмена начислялось 80 штрафных очков, не считая штрафных очков за невыдерживание времени. Такие условия заставляли спортсменов быть особенно внимательными.

Первым выполнял упражнение Рашид Муртазин (Татарская АССР). Ему потребовалось всего 1 мин. 25 сек. — и груз был в лодке. Ни одного штрафного очка и 32,5 — премиальных! Итого за упражнение Муртазин набрал 182,5 очка.

Но это рекордное время удержалось недолго. К цели подошел Алексей Луценко (ЦАК СССР). Через 1 мин. 3 сек. груз коснулся дна лодки. Ненамного отстал Александр Ицков (ВВС-1). Его время 1 мин. 5 сек.

К цели подлетел спортсмен Д. Лапин (ЦАК СССР). Но лодка стремительно ушла из квадрата, и только через 3 мин. 43 сек. Д. Лапину удалось опустить груз в лодку, прижатую струей к берегу озера. 86,5 штрафных очка! Этот просчет не дал возможности команде ЦАК занять первое место.

Блестяще выполнил упражнение спортсмен Гурген Карапетян (ЦАК СССР). За 1 мин. и 1 сек. он сумел опустить груз в лодку почти в центре квадрата. Присутствующие были по-



Команда Татарской АССР, занявшая 1-ое место (слева направо): чемпион СССР по вертолетному спорту В. Лягин, В. Матасов (капитан команды), Л. Стеклянов (тренер), Р. Муртазин, С. Зайцев.

Фото Г. Римского

ражены стремительностью его маневра. Г. Карапетян завоевал в этом упражнении почетное звание чемпиона СССР.

Отдельные спортсмены опустили груз в рекордное время. 55 секунд понадобилось для этого В. Моисееву (ВВС-2), 49 сек. В. Бабенко и 47 сек. В. Найдену (Центральная зона РСФСР), всего 39 сек. затратил В. Пересторонин (Волжско-Уральская зона). Однако все они получили штрафные очки за нарушение высоты полета или касание грузом воды.

Упражнение разыграно. Победил Гурген Карапетян — 194,5 очка. Второе место занял А. Луценко — 193,5 очка и третье — А. Ицков — 192,5 очка.

Командное первенство по упражнению заняла команда Татарской АССР — 693,5 очка. Это определило и ее победу в многоборье. В том, что спортсмены В. Матасов, В. Лягин, С. Зайцев и Р. Муртазин оказались отлично подготовленными, большая заслуга принадлежит тренеру Л. Стеклянову.

Соревнования окончены. Набрав по сумме многоборья 973 очка, звание абсолютного чемпиона по вертолетному спорту на 1960 год вновь завоевал мастер спорта Алексей Луценко (ЦАК СССР). На втором месте В. Лягин (Татарская АССР). Он отстал от чемпиона всего на 2,5 очка. 961 очко набрал Г. Карапетян (ЦАК СССР). Ему присуждено общее третье место.

Командные места распределились следующим образом:

Место	Команды	Сумма очков
1	Татарская АССР	3682,5
2	ЦАК СССР	3615
3	ЦПВШ	3453
4	ВВС-1	3370
5	БССР	3246
6	Центральная зона РСФСР	3236
7	Московская область	3224,5
8	Волжско-Уральская зона	3098,5
9	ВВС-2	2942,5
10	Южная зона	2727,5
11	Государственный комитет Совета Министров СССР по авиационной техни- ке	2056

Какой можно сделать вывод из закончившихся соревнований? Это то, что вертолетный спорт завоевывает все большую и большую популярность среди молодежи. Намечалась и определенная методика проведения соревнований, судейства, хотя еще имеется много досадных недоделок.

По-настоящему пора оформиться всесоюзной вертолетной секции, наступило время образовывать постоянную всесоюзную коллегию судей, спортивный комитет. Более тщательно следует

продумать программу будущих соревнований, в особенности систему оценок выполнения отдельных элементов упражнений.

Поднять еще выше вертолетный спорт — значит неустанно бороться за вовлечение в него широких масс молодежи. Бюро всесоюзной секции следует продумать программу областных и республиканских соревнований, всемерно улучшать спортивное мастерство молодых вертолетчиков. Включившись во Всесоюзную спартакиаду по техническим видам спорта, спортсмены-вертолетчики обязаны прийти к финальным встречам с новыми высокими результатами.



Чемпион СССР по вертолетному спорту Г. Карапетян.



Чемпион СССР по вертолетному спорту П. Ободовский.

Факты События Люди

СОВЕТСКИЙ БОГАТЫРЬ

Когда закончились XVII Олимпийские игры, выяснилось, что самый оригинальный приз «За наиболее фантастический результат», достигнутый на Олимпиаде, присужден советскому тяжелоатлету авиационному инженеру Юрию Власову.

В день открытия Олимпиады Власов шел впереди колонны советских спортсменов и нес в вытянутой руке Государственный флаг СССР. Уже тогда советский богатырь привлекал внимание десятков тысяч зрителей. Так питомец Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского Юрий Власов «открыл» Олимпийские игры. Ему же пришлось и «закрывать» их: он выступал «под занавес». И как выступал! Такого ошеломляющего триумфа не выпадало ни одному другому олимпийцу — ведь Власов установил абсолютный мировой рекорд поднятия тяжести.

Еще в школьные годы Юрий полюбил спорт. Учился в Саратовском суворовском училище, он занимался легкой атлетикой, борьбой, боксом. Стройный, высокий юноша показывал хорошие результаты и все больше времени уделял тренировкам.

Решил посвятить свою жизнь авиации, Юрий поступил в академию имени Н. Е. Жуковского. И здесь его спортивный талант стал быстро расцветать. Для того



чтобы дальше толкнуть ядро, Власов однажды решил потренироваться со штангой. Так родилось увлечение тяжелой атлетикой, которое привело Юрия Власова на вершину спортивной славы.

Академию инженер-лейтенант Власов окончил с отличием. Отличны были и его успехи в спорте. Выступая на чемпионате мира в Варшаве, он установил два мировых рекорда — в рычке и толчке. Однако рекорд по троеборью — 312,5 кг — продолжал оставаться у американского атлета тяжелого веса Пауля Андерсена.

На Олимпийские игры в столицу Италии Ю. Власов

отправился с внушительным достижением: на чемпионате страны в Ленинграде в сумме трех движений он поднял 510 кг. До абсолютного мирового рекорда оставалось всего 2,5 кг...

И вот заключительный аккорд Олимпиады. Уже первое движение — жим — определило трех основных претендентов на первое место: Власов и два американских тяжеловеса — негр Д. Брэдфорд и чемпион Олимпийских игр 1952 года Н. Шеманский.

Шеманский выжал 170 кг, а Брэдфорд и Власов — по 180. Следующее движение — рычок. Американцы вырвали по 150 кг, Власов — 155. В зале раздаются бурные аплодисменты. И, наконец, толчок. Подавляющее превосходство советского спортсмена! Власов толкнул неслыханный для человека вес — 202,3 кг. Брэдфорд — 182,5 кг, а Шеманский — 180 кг. Зрители повскакали с мест и бросились на помост — каждому хотелось позжать руку советскому богатырю. В зале творилось что-то непообразимое.

Власов установил новый мировой рекорд в толчке и мировой рекорд в сумме троеборья: 537,3 кг. Он положил конец господству американских штангистов и превзошел все, что было достигнуто до него в области тяжелой атлетики. Знаменитый рекорд Андерсена превышен почти на 25 кг. Советский офицер Юрий Власов — самый сильный человек на земле! Но сам он не считает свой рекорд пределом.

В Риме Юрий Власов стал обладателем золотой олимпийской медали. А через несколько дней, вернувшись на Родину, заслуженный мастер спорта старший инженер-лейтенант Юрий Петрович Власов узнал, что за успешное выступление на XVII Олимпийских играх он награжден орденом Ленина.

На снимке: Ю. Власов.

Л. Н. ТОЛСТОЙ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЕ

Великий русский писатель Л. Н. Толстой живо интересовался наукой, особенно новыми ее отраслями.

В четвертом выпуске — «Русские книги для чтения», которые были очень популярны в народе и при жизни писателя выдержали более двадцати изданий, помещено произведение Л. Н. Толстого — «Рассказ аэронавта» — художественная переработка впечатлений Кокеева и Глейтера о путешествии на воздушном шаре в 1851 году.

Гениальный художник слова ярко изобразил чувства и переживания аэронавта:

«...Канаты подрезали и шар поднялся вверх, сначала тихо, — как жеребец сорвался с привязи и оглядывался, — и вдруг дернул вверх и полетел так, что дрогнула и закачалась лодка. Первую минуту мне стало жутко, и мороз пробежал по脊梁; но потом вдруг так стало несело на душе, что я забыл бояться... Земля точно росла под мной, становилась шире и шире, и вдруг я заметил, что земля под мной стала как чашка. Край были выпуклые, — на дне чашки был город... Весело и легко было дышать и хотелось пить. Я запел...»

Не такие ли чувства воисторга переживают и наши спортсмены-летчики, парашютисты, планеристы во время первого полета, первого «воздушного крещения»!

С. ПЕРЕКАЛИН



В Астраханском порту, где снуют десятки судов, есть приметный небольшой пароход, постоянно дежурящий у речного вокзала. Он несет спасательную службу. Его команда — всегда на пахте и немедленно приходит на помощь судам во всех необходимых случаях. В коллективе трудятся сильные, отважные люди. Здесь после увольнения в запас из рядов Советской Армии нашел себе дело по душе и

Владимир Толкачев. Служба в парашютно-десантных войсках была для него подлинной школой мужества.

Комсомолец окончил курсы водолазов и с увлечением занимается своей нелегкой и опасной работой. Погружаясь в воду, ему приходится заделывать пробиты, освобождать гребной винт от наматывающегося на него троса, обследовать участки речного дна.

В часы дежурства Владимир постоянно готов надеть скафандр и скрыться под полнами, чтобы выполнить любое задание. Но вот водолаз освобождается от спящего «марсианского» одеяния, приходит время отдыха. И тогда бывшего парашютиста-армейца влекут небесные дали. С аэроклубовского аэродрома самолет Як-12 унесит его в заоблачную высь.

Прыжок за прыжком. Они усложняются с каждым разом: одиночные, групповые,

на точность приземления и с задержкой раскрытия. Владимир настолько натренирован, что может находиться в свободном падении 30 секунд, выполняя при этом в воздухе сложные фигуры. Он не только умело приземляется с парашютом, но и умеет отлично приводняться. На массовом авиационном празднике в День Воздушного Флота спортсмен участвовал в показательных прыжках на воду. Бельин астраханцев любовались, как в небе над Волгой вспыхивали яркие купола парашютов...

Спортивная квалификация Толкачева растет непрерывно. В 1957 году ему был присвоен третий разряд. Затем через каждый год он поднимался на новую разрядную ступеньку и теперь стремится достигнуть уровня мастера спорта. Вместе с другими одноклубниками Владимир Толкачев готовится к областной спартакиаде по техниче-



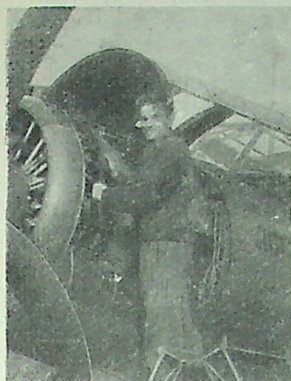
ским видам спорта, много тренируется. Это поможет способному парашютисту добиться желанной цели. В подводном труде и воздушном спорте комсомолец-спортсмен закаляет свою волю.

На одном из снимков вы видите водолаза В. Толкачева во время дежурства, на другом — запечатлен его прыжок с парашютом на воду.

Фото В. Усачева

ПОД ВОДОЙ И ЗА ОБЛАКАМИ

Факты События Люди



ЗОЛОТЫЕ РУКИ

Когда совет аэроклуба разрешил попытку установления двух пессоюзных рекордов, то в состав экипажа он рекомендовал бортмеханика Леонида Павловича Белова, одного из лучших в Московском парашютном аэроклубе (см. фото).

Любимому делу Л. Белов посвятил более двадцати лет. Будучи призванным в Советскую Армию, он окончил школу младших авиаспециалистов и стал механиком самолета. В годы Великой Отечественной войны, находясь в рядах славных защитников Ленинграда, старшина Белов готовил к вылетам двухмоторный самолет «Петляков-2».

Начались мирные дни, и Леонид Павлович сменил военный самолет на спортивный Ан-2. Трудолюбивый механик пользуется у спортсменов большим уважением.

И если в рабочей тетради Леонида Павловича появляется запись: «Самолет в полету подготовлен», можно не сомневаться — машина в воздухе не подведет.

КОЛЫБЕЛЬ КРЫЛАТЫХ

Вряд ли среди русских летчиков старшего поколения найдется хоть один, который не слышал бы о Каче — небольшом местечке близ Севастополя. А большинство из них обрело в Каче свои крылья: это крымское местечко явилось колыбелью русской военной авиации.

50 лет назад, 21 ноября 1910 года, в Каче открылась первая в России военная авиационная школа. Царское правительство мало заботилось о подготовке летчиков. Характерно, что первая в России летная школа была основана на средства, собранные русской общественностью. Первоначально школа располагала всего семью самолетами. Весь ее штат состоял из 10 инструкторов и 20 человек обслуживающего персонала. Однако, несмотря на весьма ограниченные материальные возможности, Качинская школа внесла большой вклад в развитие нашей авиации.

ПОМОЩЬ ДРУЗЕЙ

Эскадрилья специального применения Армянской авиатруппы оказывает большую помощь труженикам сельского хозяйства соседней Азербайджанской республики. На протяжении последних лет массивы сельхозартелий Норашена и Нахичевана обрабатывают армянские аниаторы.

Только в этом году с самолетов обработано 100 тысяч гектаров хлопковых плантаций, садов и виноградников.

На снимке: начальник отдела управления борьбы с вредителями сельскохозяйственных культур Министерства сельского хозяйства Азербайджанской ССР заслуженный агроном республики Рашид Бахшиев (второй слева) знакомит заместителя командира эскадрильи Анатолия Седова (справа) с массивами опрыскиваемого хлопчатника.

Фото А. Экеяна (ТАСС)



СТРОИТЕЛЬ МИКРОМОДЕЛЕЙ

Авиатор — офицер запаса Н. Н. Туницкий не изменил А спортивным увлечениям юности: он и теперь занимается авиамоделизмом, строя микромодели — копии самолетов.

Модели одесского умельца отличаются изощренностью и точностью воспроизведения деталей крылатых машин.

На снимке: слева — на спичечном коробке модель-копия советского самолета-разведчика Р-1, ниже — модель чехословацкого самолета S-1.

ЛЕТЧИК ГОРБАНЬ — АВИАМОДЕЛИСТ

Георгий Горбань — гражданский летчик, он работает на воздушных дорогах Узбекистана.

Путевку в небо, — говорит пилот, — мне дал школьный авиамодельный кружок, здесь я получил первые сведения о самолете, профессии летчика.

Авиатор тепло отзывался о занятиях авиамоделизмом, которым и сейчас посвящает свой досуг: он строит и запускает кордовые пилотажные модели.

Сегодня Георгий Михайлович задержался и его жене Нине Ивановне с сыном Валериком пришлось прийти в авиамодельную лабораторию.

Фото и текст Б. АНТОНОВА



Учебные занятия в школе начались 24 ноября. Уже с первых же дней инструкторский состав энергично занялся за подготовку летных кадров. С течением времени, стараниями передовых летчиков школы в ней начали разрабатываться и серьезные научно-исследовательские проблемы.

К их числу относился практическое решение вопроса о борьбе со штопором самолета. Эту проблему решил инструктор школы, выпуск знаменитого русского художника-мариниста Айвазовского, летчик К. К. Арцеулов.

Осенью 1916 года К. К. Арцеулов впервые в мире преднамеренно впел самолет в штопор и вывел из него, доказав возможность борьбы с

этим опасным явлением, которое прежде часто влекло за собою гибель летчиков.

В 1921 году Качинскую летную школу окончил 21 пилот.

Это был ее первый выпуск при Советской власти. С этого времени материально-техническая база школы быстро укрепляется. В 1924 году она уже полностью перешла на самолеты отечественного производства. В 1933 году 1-я военная школа пилотов за выдающиеся успехи в боевой и политической подготовке и воспитании командных кадров для Воздушных Сил РККА была награждена Центральной Исполнительным Комитетом СССР Почетным революционным Красным знаменем. Большая

группа работников школы была награждена орденами.

Много ярких страниц в историю советской авиации вписали воспитанники Качинского авиационного училища в годы Великой Отечественной войны. Среди них — 225 Героев Советского Союза, девять из которых награждены двумя медалями «Золотая Звезда», а один — А. И. Покрышкин — тремя. Это прославленное авиационное училище окончили в свое время К. А. Вершинин, С. В. Жаворонков, П. Ф. Жигарев, С. И. Руденко, Н. Е. Скрипко и ряд других известных авиационных командиров. Здесь учились А. В. Беляков, Г. Ф. Байдуков, П. Д. Осипенко, Т. М. Фрунзе, С. П. Суворов, В. Ф. Сафонов и многие другие герои нашей авиации.

Старейшее авиационное училище нашей страны добилось в послевоенные годы новых значительных успехов в подготовке отлично обученных летчиков для Военно-Воздушных Сил.

На снимке: ангар и учебные самолеты Качинской авиационной школы. 1916 г.



★
И. АНИКИН,
гвардин майор запаса

★

Весенняя ночь была на исходе. Старший лейтенант Иван Николаевич Аношкин внимательно выслушал приказ подполковника Доценко:

— Задача сложная,— говорил командир полка бомбардировщиков,— произвести разведку на себя, уничтожить самолеты противника на аэродроме, защищенном мощными огневыми средствами. Вас прикроют истребители.

Как лучше выполнить задание? Летчик посоветовался с членами своего экипажа — штурманом старшим лейтенантом Ходоском и стрелком-радистом лейтенантом Тимофеевым.

Продумав план действий, Аношкин доложил Доценко. Командир уточнил некоторые данные по карте и пожелал удачи.

Бомбардировщик тронулся с места и вскоре скрылся в ночной темноте.

Вот уже на востоке заалела заря. Все отчетливее стала вырисовываться земля. Самолет шел над территорией, занятой противником.

Показался аэродром. Несмотря на тщательную маскировку, можно было определить места, где находились вражеские самолеты. Бомбардировщик начал снижаться. Полетели бомбы. Вспыхнул огромный костер, застилая землю черным дымом.

Тем временем истребители прикрытия вступили в бой с появившимися в небе «мессершмиттами». По одному из них добавил огня Тимофеев, и охваченный пламенем «мессер» резко пошел вниз.

Вдруг самолет сильно трянуло. Удар вражеского снаряда пришелся по левому мотору. Штурман получил смертельное ранение.

Разведка на себя!

Продолжая полет, бомбардировщик развернулся, прошел над аэродромом. Вражеские машины горели. Задача выполнена! Теперь — в свой полк. Один мотор тянул плохо. Что делать? Долететь хотя бы до передовой. Но... появилась новая группа «мессеров». Зажигательные пули воспламенили плоскость. Вспыхнули центральные бензобаки.

Бомбардировщик резко бросило в сторону. Машина перестала слушаться, вошла в пике. Воздушной волной сорвало колпак, выбросило летчика. Раскрылся шелковый купол парашюта.

Очулся Иван Николаевич в молодом лесу уже на закате солнца. Он пошевелился, опрокинулся на спину, снял унт, теплый и влажный от крови. Затем снова надел. Карты и парашют сжег. С трудом переставляя ногу, заковылял. Тимофеева разыскать не удалось.

На землю опускалась ночь. Где-то вдали вспыхивали зарницы от артиллерийских залпов. Они служили ориентиром. Идти было трудно. Нога волочилась, ныла. Аношкин останавливался, отдыхал и снова двигался...

Дул сырой, промозглый ветер, доносивший из лошин и оврагов запах талого снега. Манящие зарницы все еще были далеко и временами казалось, что они так же недостижимы, как невозвратимы к жизни боевые друзья по экипажу.

Захотелось курить. Пошарил в карманах: ни одной папироски. Проглотил слюну, глянул вперед. Огонек! Видимо, село. Хата! Преодолевая боль в ноге, подкрался к окну и заглянул в него. У лежанки сидела женщина и, склонившись, шила. Больше никого в хате не

было. Аношкин прибодрился, добрался до ветхого крылечка и легонько постучал в дверь.

— Открой, хозяйюшка. Я русский! Женщина помешкала. Потом щелкнула задвижка, Аношкин переполз через порог. Хозяйка окинула беспокойным взглядом запоздалого странника, помогла присесть к столу, достала из печи чугунок.

Она сидела против летчика, грустно глядела на него. И думалось ей, что вот так, может быть, где-то скитается и ее муж, или озябший лежит на снегу.

Иван Николаевич поблагодарил хозяйку и, не помня себя, уснул за столом. Заботливая женщина осторожно подложила ему под голову на стол шерстяной полушалок, прикрутила фитиль лампы.

В полночь от сильной боли в ноге Аношкин проснулся, тихо застонал. Хозяйка подошла к нему и ужаснулась. Только сейчас увидела водянистые пузырьки на его перекошенном от боли лице и руках. Она принесла льняного масла, белой тряпочкой легонько смазала обожженные места. Затем теплой водой промыла рану на ноге, приложила какой-то пахучий листок и перевязала.

Аношкин почувствовал себя как в родном доме. Уже начало светать, когда вдруг раздался стук в дверь. Хозяйка сунула летчику за пазуху краюху хлеба и, кивнув на темную комнату, тихо сказала:

— Полиции. Тайки!

★ ★

Шло время. Советские войска очищали Украину от гитлеровских оккупантов.

Эскадрилья капитана Аношкина передислоцировалась на новую посадочную площадку, близ того самого села, где Ивана Николаевича приютила советская патриотка. Но на месте хаты, возле двух обгорелых тополей, он увидел только разрушенную лежанку. А где хозяйка? Жива ли? Летчик горько сожалел: почему же тогда не узнал он ни имени, ни фамилии милой украинки?

Сила дружбы боевой

★
М. ШИПИЦЫН,
Герой Советского Союза

★

В годы Великой Отечественной войны я совершил на самолете-штурмовике более 160 боевых вылетов. Воздушный стрелок моего экипажа Александр Паршиков, отражая атаки истребителей противника, лично сбил три фашистских самолета. О многом можно было бы рассказать молодежи. Но больше всего врезались в память события 19 января 1945 года. Что произошло в тот день?

Советские войска решительно ломали оборону противника на границе Восточной Пруссии. Авиаторы расчищали путь наступающим наземным частям. Наша группа штурмовиков получила задание нанести удар по крупному опорному пункту. Взяв курс на запад, мы летели под прикрытием истребителей, ведомых лейтенантом Сазоновым.

Вечерело. Густо падал снег. Облач-

ность снизилась до 600 м. Несмотря на это, группа продолжала полет. Вот слева показалась цель. Развернувшись, группа атаковала колонну отходящих войск врага. Но когда мы пошли на второй заход, фашисты открыли шквальный огонь. Мотор моей машины оказался пробитым. Посадка на территории противника была неизбежна.

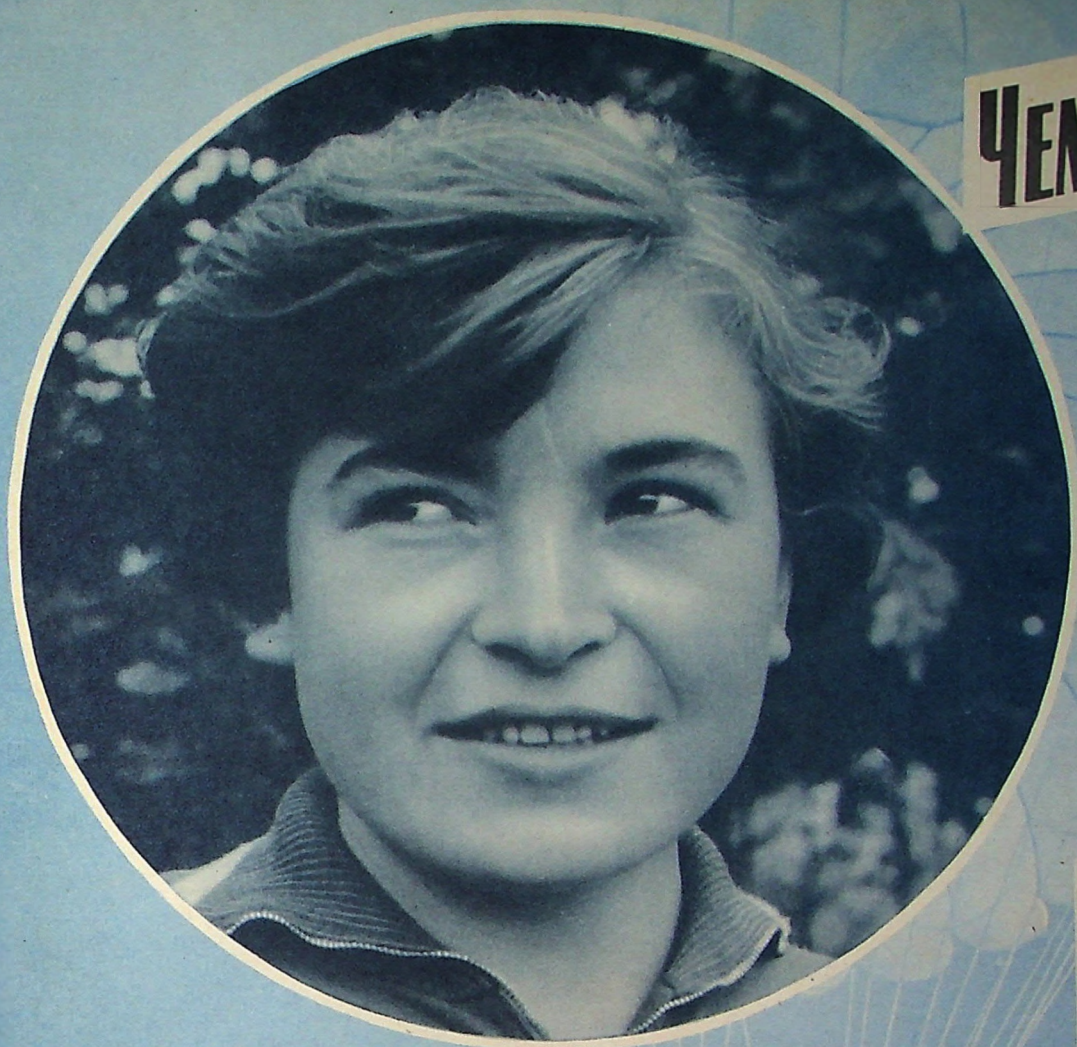
Планируя, я старался уйти как можно дальше от колонны. Фашисты начали разбегаться и прятаться в кюветы, за автомашины, полагая, видимо, что это очередной заход на штурмовку. Мне удалось кое-как приземлиться примерно в 150 метрах от гитлеровцев. Опомнившись, они бросились к подбитому самолету. Я открыл огонь из пушек и пулеметов. Часть фашистов залегла, а часть повернула обратно. Вскоре по

направлению к самолету двинулся бронетранспортер.

Казалось, наша судьба уже решена. Но в это время на выручку пришли боевые друзья — летчик Курманин с воздушным стрелком Марченко и истребитель Сазонов. В момент смертельной опасности Курманин, ныне Герой Советского Союза, пытался посадить свой самолет рядом с подбитым, чтобы забрать нас с собой. Однако место оказалось совершенно непригодным для посадки. Тогда авиаторы сильным пулеметно-пушечным огнем прижали гитлеровцев к земле, а мы тем временем успели пробежать с километр до леса. Курманин и Сазонов уже сделали по четыре захода, горючее и боеприпасы иссякали, надвигались зимние сумерки, но наши верные товарищи продолжали короткими очередями бить фашистов до тех пор, пока мы не скрылись в лесу. Лишь на вторые сутки мы вышли в расположение своих войск.

На всю жизнь запомнился мне этот эпизод. Еще глубже почувствовал я силу крепкой боевой дружбы советских воинов.

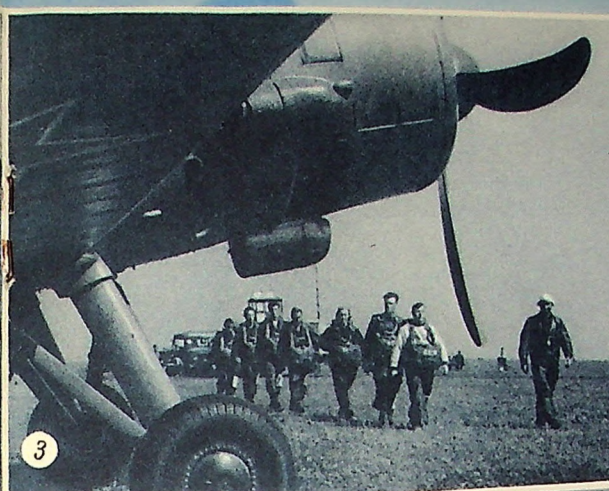
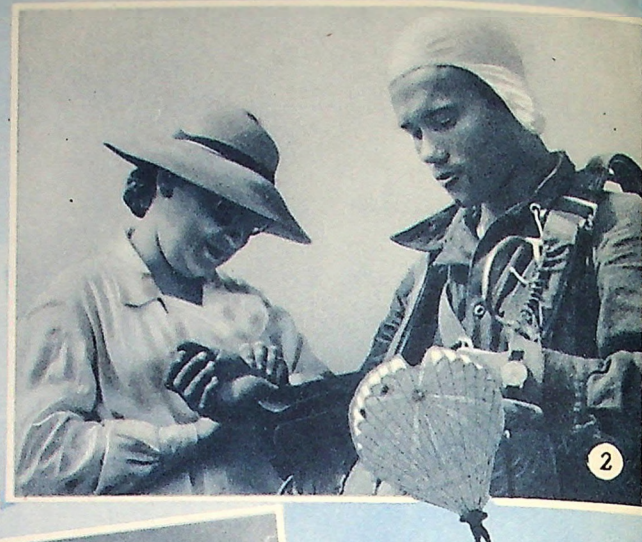
Чемпионы 1960 года



Вверху: чемпионка по многоборью Всесоюзных парашютных соревнований мастер спорта Ирина Соловьева (Свердловск). Внизу (слева направо): чемпионка по прыжкам с парашютом на точность приземления мастер спорта Валентина Наумова (Москва); чемпионка по комбинированным прыжкам с парашютом мастер спорта Раиса Орлова (Новосибирск); чемпионка по затяжным прыжкам с парашютом мастер спорта Любовь Мазниченко (Киев).

Фото Б. Вдовенко





В небе ВОРОНЕЖА

Текст П. ГОРЗИНГИНА
Фото В. ВДОВЕНКО



На соревнования, посвященные 30-летию массового советского парашютизма, в Воронеж съехались спортсмены из многих городов Советского Союза. Проведена жеребьевка, и скоро парашютисты начнут прыжки. А пока они еще не начались, судья на старте М. Перов придирчиво проверяет подгонку парашютов, снаряжение и экипировку спортсменов (1).

У врача аэроклуба Л. Хаймович (2) — свои заботы. Хотя здоровье парашютистов вне всяких подозрений, не мешает еще раз посчитать пульс у мастера спорта Э. Аристова.

Все проверено, все в полном порядке. Парашютисты идут на посадку (3). Еще мгновение — и взрывает тысячесильный двигатель. Ан-2 поднимется к облакам, которые сегодня что-то жмутся к земле.

Спортсмены в воздухе (4). Пока самолет набирает высоту, команда Центрального аэроклуба СССР в составе мастеров спорта А. Скопинова, Ф. Солдадзе и спортсменов I-го разряда В. Мурашова и Е. Дроздова вновь повторяет давно продуманный ход прыжка. Тактика — великое дело!

Высота — 1500 метров. Посмотрите, каким маленьким кажется отсюда круг с выложенным в центре крестом (5). Расчетная точка — под ногами... Пора! Штукатур из Сталинабада комсомолка

Ирина Зубкова ринулась вниз. Она выполняет свой 201-й прыжок.

А это — прыжок с задержкой раскрытия парашюта (6). Спортсмен только что отделился от самолета. Сейчас он займет стабильное положение, поставит ладони под углом к набегающему потоку и начнет «крутить» фигуры. Он будет падать ровно 30 секунд, а на 31-й раскроет парашют.

Рывок за кольцо, шпильки высочили, резинки раскрыли ранец. Вытяжной парашют сдернул чехол с купола, и стропы, выйдя из сот, вытянулись за спиной парашютиста (7). Теперь остается главная часть всякого прыжка — хорошо приземлиться.

Именно этим и озабочен член московской команды первоарядки Кузьма Поданев (8). Его старания увенчались полным успехом — 2,98 метра от центра мишени! Поданев стал чемпионом первого упражнения и получил приз редакции журнала «Крылья Родины». Он же завоевал первенство и по многоборью. Отличный старт для спортсмена, впервые выступающего во все-союзных соревнованиях!

В гости к участникам соревнований прилетели члены советской команды на V мировом чемпионате парашютистов. С рассказом о состязании лучших парашютистов мира выступает мастер спорта Н. Анисеев (9).

ЧЕМПИОНЫ 1960 года



Справа: чемпион по многоборью и по прыжкам с парашютом на точность приземления спортсмен I-го разряда Кузьма Поданев (Москва). Слева вверху: чемпион по затяжным прыжкам с парашютом мастер спорта Феликс Неймарк (Москва). Слева внизу: чемпион по комбинированным прыжкам с парашютом мастер спорта Валерий Кунгурцев (Днепропетровск).

Фото Б. Вдовенко





В Симферопольском авиаспортклубе ведется большая работа по подготовке спортсменов-планеристов. Недавно обучение закончила большая группа юношей и девушек. Все они выполнили нормативы третьего спортивного разряда. Среди выпускников ученик 10 класса комсомолец Виктор Ляхович. Сейчас Виктор готовится к сдаче норм на второй спортивный разряд. Он намерен принять активное участие во Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта. Ил с ним же: Виктор Ляхович (слева) и инструктор-общественник авиаспортклуба комсомолец Валентин Ларин перед очередным тренировочным полетом.

Фото Г. Вородина (ТАСС)

Отклики на статью

„Планеризм — на высшую ступень!“

УЧИТЬ И ДОВЕРЯТЬ

Обсудив статью «Планеризм — на высшую ступень!», напечатанную в журнале «Крылья Родины», планеристы-спортсмены Белорусского Центрального аэроклуба считают, что вопросы, поднятые в статье, ждут своего положительного разрешения.

Автор статьи тов. Владимиров правильно ставит вопрос, что надо доверить подготовку и обслуживание планеров самим планеристам-спортсменам. Для этого необходимо на местах хорошо наладить техническую подготовку планеристов — научить грамотной эксплуатации материальной части, оформить их допуск к обслуживанию техники, а потом уже закрепить за планерами. У нас в аэроклубе большинство спортсменов способны сами готовить и обслуживать планеры, но без разрешения ЦК ДОСААФ мы этого делать не имеем права. Следовательно, решение вопроса о допуске спортсменов к обслуживанию планеров зависит от управления авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ. Много у нас и таких спортсменов, которые умеют водить автомашины и мотоциклы и имеют права шофера, но без соответствующего разрешения мы их полностью использовать не можем.

Планеристы нашего аэроклуба считают необходимым введение специальных путевок (можно их назвать спортивными

или туристскими), которые позволят спортсменам в летние месяцы за счет очередного и дополнительного отпусков жить в лагере аэроклуба и ежедневно летать. Опыт подсказывает, что было много случаев, когда спортсмены-планеристы, уходя на парение, не могли использовать всех возможностей погоды и, боясь опоздать на работу, прекращали интересные полеты преждевременно. Этим в значительной степени тормозится и рекордная работа.

Часть расходов на организацию таких лагерей спортсмены охотно возьмут на себя. На наш взгляд, планеристы должны летать круглый год, а не только летом. Зимние полеты дают возможность подготовиться к весенне-летнему периоду парящих полетов и обеспечивают лучшие условия для совершенствования летного мастерства. Мы имеем опыт полетов на планерах зимой и должны сказать, что они себя оправдали. Следует, на наш взгляд, расширить рамки приема в аэроклуб спортсменов, в частности, сняв ограничения по возрасту.

Г. УДОВИЧЕНКО,
начальник Центрального аэроклуба
ДОСААФ Белорусской ССР

А. КРЕМЕР,
председатель совета аэроклуба
г. Минск.

ПЛАНЕРЫ НА ПРИКОЛЕ

Если в недалеком прошлом отставание планерного спорта, в частности в Казани, можно было объяснить нехваткой техники, то сейчас планерный парк у нас богатый. Аэроклуб располагает 12 планерами: два планера «Пионер», один «Приморец», два «Блинка», семь — А-11 и А-13.

И тем не менее положение явно неудовлетворительное. В 1960 году летали только на трех планерах. Остальные находятся в ангарах в разобранном виде или служат экспонатами для экскурсантов. Планеры А-11 и А-13 для спортсменов, и даже инструкторов, не доступны. На них летает только командир планерного звена Е. Коробов.

Происходит это потому, что руководители Казанского аэроклуба не уделяют достаточного внимания развитию планерного спорта. В результате к концу года обучение по спортивной программе закончили только три человека (хотя спортсменов было одиннадцать).

Планирование полетов на летний период ведется неправильно. Например, в июне и июле вместо парящих полетов летали с лебедки, причем стартовое время отводилось с 10 до 15 часов, то есть самое неблагоприятное для начинающих спортсменов. В эти часы преобладала сильная болтанка, планер попадал в восходящие потоки. И часто полет по кругу приходилось выполнять с выпущенными воздушными тормозами, что усложняло усвоение программы. Спортсмены вместо 80—90 полетов вынуждены были делать по 120—140 полетов.

Предложение тов. Владимирова о самообслуживании планеров спортсменами мы находим вполне приемлемым. Но руководящий и технический состав аэроклуба с этим не согласен, ссылаясь на то, что спортсмены не несут юридической и материальной ответственности. На наш взгляд, эти доводы не убедительны. Надо при составлении учебной программы больше обратить внимания на порядок выполнения регламентных работ и устранение дефектов, чтобы в дни материальной части спортсмен мог работать самостоятельно.

Требование «прежде чем начать летать — научиться управлять автомашиной» считаю неправильным. Среди планеристов всегда найдутся люди, имеющие права шофера. Доверьте им управление автомашиной и полеты всегда будут обеспечены.

Нужно, наконец, решить вопрос и с организацией авиационно-спортивных лагерей для планеристов. В летний период следует устраивать сборы хотя бы на месяц с тем, чтобы максимально использовать парящую погоду для совершенствования разрядных нормативов и совершения попыток на установление рекордов.

М. ЯКУПОВ,
спортсмен-планерист 2-го разряда
г. Казань.

ПРАВИЛЬНО ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ПЛАНЕР «ПРИМОРЕЦ»

В ПОЛЕТЕ ПЛАНЕР, как известно, подвергается воздействию со стороны воздуха. На планировании аэродинамическая сила равна весу. Полет в неспокойной атмосфере характеризуется появлением сил, заметно превышающих вес планера, что означает полет с перегрузками

$$n_y = \frac{Y}{G}$$

большими единицы. Воздействие атмосферы зависит от характера потока. Рассмотрим это явление применительно к планеру „Приморец“ на примерах парения и полета на буксире.

ПАРЯЩИЕ ПОЛЕТЫ

Парение планеров обусловлено наличием в атмосфере восходящих потоков, происхождение и природа которых весьма разнообразна. В пределах потока наблюдается различное распределение скоростей. В ламинарном потоке, если масса воздуха вне его недвижима, по краям скорость равна нулю, а к оси потока растет примерно по параболическому закону.

Турбулентный поток в первом приближении можно рассматривать как совокупность нескольких ламинарных потоков и исследовать по частям.

Ширина восходящих потоков соизмерима с размахом планера. Поэтому большой практический интерес представляет исследование влияния потока на полет планера при истинном характере распределения скоростей внутри него. Однако такое исследование сложно, и чаще всего параболический закон распределения скоростей (рис. 1, пунктир) заменяют распределением по трапеции (там же, сплошная линия). Тем самым в расчетах полагают, что на участке шириной δ метров, считая от границы потока, скорость растет от нуля до максимальной величины — W_0 .

Для турбулентного потока условно получим ряд трапеций со своими значениями W_0 и δ в разных его частях.

Планер, подходя к границе потока, не сразу „погружается“ в него: для этого требуется известное время, тем меньшее, чем больше скорость планирования. Поэтому и дополнительная (переносная) скорость не сразу дости-

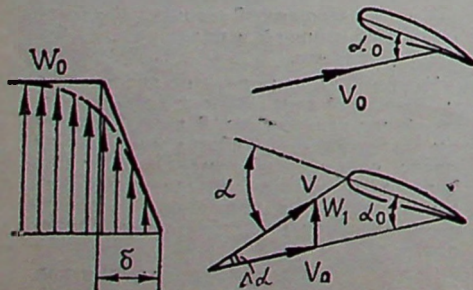


Рис. 1.

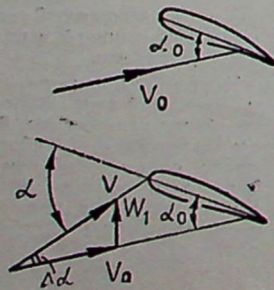


Рис. 2.

Ю. ЧЕРНОВ,
инженер

гает своего максимума, равного W_0 : на это требуется время, равное отношению δ к скорости планирования (точнее ее составляющей, перпендикулярной к оси потока).

Входя в поток, планер не сразу подвергается полному воздействию потока, и не только благодаря неравномерному распределению скоростей в потоке, но и вследствие инертности планера, который с запозданием „принимает“ переносную скорость и как бы стремится сохранить свое начальное движение. Благодаря этому картина обтекания планера изменяется так, как будто бы планер увеличил угол атаки на $\Delta\alpha$ (рис. 2). Очевидно, что чем меньше время нарастания скорости восходящего потока от 0 до значения W_0 , то есть чем меньше значение δ , тем меньше возможность потока увлечь планер, тем больше влияние инертности, тем больше увеличение угла атаки планера и вызванный этим рост C_u и подъемной силы $Y =$

$$= C_u S \frac{\rho V^2}{2}. \text{ Таким образом, в конечном}$$

счете растет перегрузка $n_y = \frac{Y}{G}$.

Исходя из формулы для подъемной силы, нетрудно прийти к выводу, что чем больше при попадании планера в восходящий поток изменение угла атаки (которое зависит от параметров потока и инертности планера), тем больше перегрузка. Она не должна быть больше расчетной для данного планера, так как в противном случае произойдет разрушение конструкции.

Для планера „Приморец“ КАИ-12, при весе $G = 435$ кг расчетная перегрузка равна 9.

Расчет показывает, что достижение планером „Приморец“ расчетной перегрузки

$$n_{расч} = 9$$

возможно на больших скоростях планирования (140–180 км/час) при его попадании в реально существующие интенсивные восходящие потоки. Следовательно, необходимы мероприятия, обеспечивающие безопасность полета и прежде всего ограничение скорости полета. Предельную по безопасности скорость можно найти исходя из коэффициента безопасности 1,5. Это означает, что в полете мы не допускаем перегрузки больше $n_{удоп} = 6$.

Можно найти зависимость между W_0 и V при условии, что $n_y = 6$. Такая зависимость показана на рис. 3. Пользуясь ею, можно по заданной скорости планирования найти предельную скорость восходящего потока W_0 и, наоборот, по известной предельной скорости потока W_0 нетрудно найти наибольшую скорость планирования $V_{пред}$, за которую нельзя переходить без

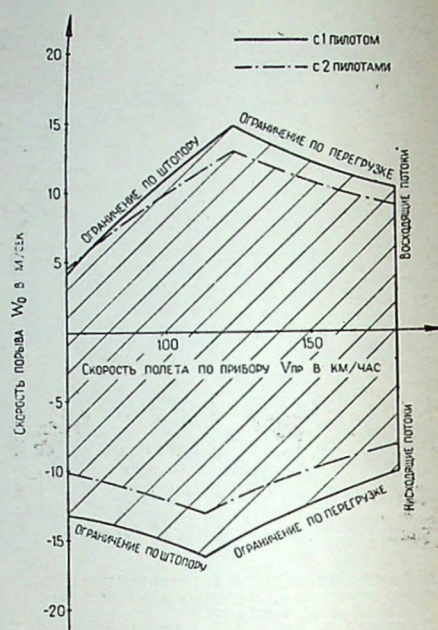


Рис. 3.

риска выйти на перегрузки, большие шести.

Поскольку связь скорости и перегрузки может быть записана:

$$n_y = \frac{C_u S}{2G} V_{пред}^2$$

то, приравняв правую часть к шести ($n_{удоп} = 6$), найдем значение предельной скорости. Если принять $C_u = C_{u_{макс}}$, то предельная скорость получает свое наименьшее значение, соответствующее заданной перегрузке — 6. Эту скорость можно назвать наибольшей скоростью планирования, обеспечивающей его безопасность с точки зрения прочности. Обозначим ее $V_{макс, без}$.

Все эти рассуждения можно использовать и для нисходящих потоков.

Для планера „Приморец“ КАИ-12 $V_{макс, без} = 124$ км/час (по прибору для восходящих потоков) и 113 км/час для нисходящих потоков (рис. 3).

При скоростях, меньших $V_{макс, без}$, интенсивные восходящие потоки не могут вызвать разрушения планера, но могут дать увеличение угла атаки больше критического, при котором наступает срыв потока на крыле и появляется угроза срыва в штопор. На рис. 3 даны ограничения скоростей планера „Приморец“ в парящих полетах. Из графика видно, что полет с двумя пилотами опаснее полета с одним пилотом. Так получается по следующим причинам. Прежде всего отметим, что разрушающая нагрузка может быть достигнута либо за счет увеличения C_u , либо за счет роста скоростного напора

$$q = \frac{\rho V^2}{2}$$

Однако C_u имеет максимум. Очевидно, что при всех условиях максимальная подъемная сила $Y_{\max} = C_{u\max} S q$ не должна быть выше разрушающей. Но более тяжелый планер при полете с одинаковыми скоростями должен будет лететь на большем C_u и окажется ближе к $C_{u\max}$. У него, таким образом, будет меньше запас C_u , равный $\Delta C_u = C_{u\max} - C_{u\text{планер}}$. А чем меньше этот запас, тем легче можно выйти на $C_{u\max}$. Иначе говоря, предельно допустимое приращение коэффициента подъемной силы, а следовательно, и угла атаки у планера с одним пилотом больше, чем у планера с двумя пилотами. Из этого следует, что предельно допустимые скорости V_0 для планера с одним пилотом больше, чем с двумя пилотами.

Большая инертность планера с двумя пилотами может лишь подчеркнуть сделанный выше вывод.

Далее, график наглядно показывает, что при скоростях полета, меньших $V_{\max, \text{без}}$, планер не может быть разрушен в интенсивных восходящих потоках, так как прежде наступает срыв потока на крыле, а при скоростях полета, больших $V_{\max, \text{без}}$, планер не может быть введен в штопор, так как прежде произойдет его разрушение.

График наглядно показывает, что увеличение скорости полета при попадании в интенсивные восходящие потоки несравненно опаснее уменьшения скорости, так как в первом случае планер может разрушиться, во втором — лишь сорваться в штопор, что при наличии достаточной высоты полета не представляет серьезной опасности, если не выводить из штопора до выхода из потока.

Значительно опаснее потеря управляемости, когда независимо от воли пилота скорость может изменяться в широком диапазоне. В этом случае, а также при полете в болтанку со скоростью, большей $V_{\max, \text{без}}$, если планер слишком резко затягивается восходящим потоком, необходимо принимать меры для выхода из него.

При этом возможны следующие грубые ошибки:

- увеличение скорости с целью скорейшего выхода из потока;
- попытка свалить планер в штопор при скорости, большей $V_{\max, \text{без}}$.

Действительно, анализ графика рис. 3 показывает, что один и тот же восходящий поток тем безопаснее, чем меньше скорость полета: при скорости 140 км/час он может быть безопасен, а на скорости 160 км/час вызовет разрушение планера.

На скоростях, больших $V_{\max, \text{без}}$, планер не может быть свален в штопор, так как разрушается, не достигнув $C_{u\max}$.

Необходимо выходить из восходящего потока, применяя один из следующих способов.

Выпустить интерцепторы. В этом случае значение $C_{u\max}$ уменьшается, а $V_{\max, \text{без}}$ увеличивается; вероятность разрушения поэтому сильно уменьшается. Вызванное ухудшением аэродинамики увеличение вертикальной

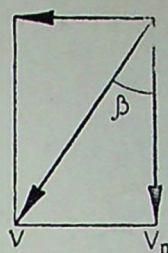


Рис. 4.

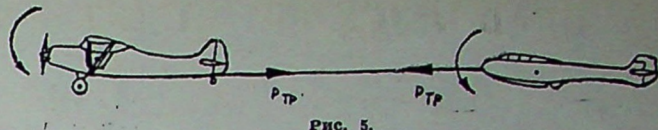


Рис. 5.

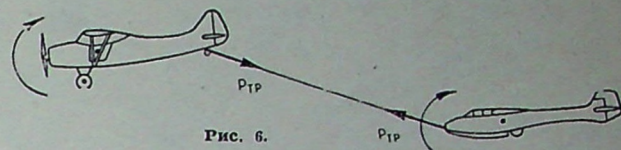


Рис. 6.

скорости планирования приводит к быстрому уменьшению высоты полета, чему сопутствует уменьшение интенсивности потоков (на высотах до 2000 м). Таким образом, выпуск интерцепторов всегда способствует обеспечению безопасного выхода из потока.

Выполнить чистое скольжение в сторону выхода из потока. В этом случае (рис. 4) уменьшается составляющая скорости набегающего на планер потока V_p , от которой зависит подъемная сила планера (β — угол скольжения), а также значительно уменьшается высота полета.

Это также способствует снижению вероятности разрушения планера.

Однако следует учитывать, что планер не имеет приборов для непосредственного определения скорости порыва, и планерист вынужден чисто интуитивно устанавливать выход планера на опасный режим парения при скоростях полета, больших $V_{\max, \text{без}}$.

Намечаемые на ближайшее время исследования восходящих потоков позволят в значительной мере прояснить картину распределения скоростей в потоке, что даст возможность предложить более рациональный способ определения допустимых режимов эксплуатации планеров.

Из сказанного применительно к планеру „Приморец“ можно сделать следующие выводы:

Парящие полеты в интенсивных восходящих потоках с одним пилотом более безопасны, чем с двумя пилотами.

Полеты в интенсивных восходящих потоках на меньших скоростях безопаснее полетов на больших скоростях.

При попадании планера в зону сильной „болтанки“ нельзя увеличивать скорость полета, а при полетах на скоростях, больших 120 км/час, нельзя сваливать планер в штопор.

Для выхода планера из потока следует выпустить интерцепторы или выполнить чистое скольжение.

При срыве в штопор в потоке на скоростях полета, меньших 120 км/час, нельзя выводить планер из штопора до выхода из потока.

ПОЛЕТ НА БУКСИРЕ ЗА САМОЛЕТОМ

Планер „Приморец“ КАИ-12 обычно буксируется самолетом Як-12. При этом он может находиться ниже, на уровне или выше буксировщика.

В буксировочном полете из-за колебаний скорости самолета и планера временами образуется провисание троса, за этим следует выбирание появившейся слабину, рывки, удары.

Если сила рывка значительна, то это может сильно повлиять на движение самолета и планера, особенно когда планер находится выше самолета (рис. 5). В этом случае на оба аппарата действует значительный пикирующий момент. Для его парирования летчик и планерист, естественно, выбирают ручку „на себя“, а летчик еще может дать газ. Вследствие этого усилие в тросе становится еще больше, пикирующий момент увеличивается, а пилоты, продолжая выбирать ручку „на себя“, усугубляют явление.

Плечо силы натяжения троса (относительно центра тяжести) у самолета Як-12 больше, чем у планера „Приморец“, то есть пикирующий момент, действующий на самолет, больше. И может оказаться, что у самолета не хватит рулей и даже полного газа, чтобы парировать пикирующий момент. Происходящее при даче полного газа увеличение скорости опасно для планера, особенно если планерист, не видя самолета, продолжает тянуть ручку „на себя“: аэродинамическая нагрузка вследствие роста C_u и q быстро растет, вследствие чего перегрузка, как показал расчет, в случае значительного начального натяжения троса может достичь в течение 2—3 сек. разрушающей, равной 9.

Происходит разрушение планера.

Когда планер находится ниже буксировщика (рис. 6), момент от натяжения троса направлен на кабрирование. В этом случае при рывках, несмотря на рост скорости, разрушения планера не произойдет, так как естественным действием планериста является отклонение ручки „от себя“, перевод планера на меньшие значения C_u .

Уместно также остановиться на выборе места крепления буксировочного замка на самолете. Возможны два варианта: крепление буксировочного замка в районе главных колес шасси и у хвостового колеса.

Первый вариант требует постановки дополнительного защитного устройства, которое будет либо слишком громоздким, либо не сможет уберечь от перетирания троса, срыва обшивки на фюзеляже, заклинивания рулей.

При втором варианте, в случае большого превышения или принижения



МАСТЕРА СПОРТА ЗНАМЕНСКИЕ

Когда закончилась Великая Отечественная война, летчик-истребитель Борис Николаевич Знаменский уволился в запас. Но оставаться вне авиации он не мог. Любовь к своей профессии привела его в Калининский областной аэроклуб.

Авиационных спортсменов обучают опытные инструкторы. Одним из них является и Борис Николаевич Знаменский. Несколько сот человек научил он мастерству вождения самолета, одновременно совершенствуя и свои знания. Первым в аэроклубе он стал мастером спорта. Теперь их уже одиннадцать. В этом большая заслуга Бориса Знаменского. С его помощью стали мастерами спорта инструкторы-летчики Кротов, Шерстнев, спортсмены Пуршев, токарь Крылов, помощник мастера ткацкой фабрики Скрынников.

Большим уважением пользуется коммунист Знаменский среди работников клуба и спортсменов. Они избрали его председателем Совета клуба. Борис Знаменский является душой авиационного спорта, его активным пропагандистом. Он часто выступает на фабриках, заводах, в колхозах, перед железнодорожниками, рассказывает об авиации, о достижениях авиационных спортсменов.

Пропаганда авиационного спорта, воспитание спортсменов-летчиков посвятила себя и жена Бориса Николаевича — Ида Аркадьевна. Она работает инструктором-летчиком-методистом уже более пяти лет. В прошлом году на зональных соревнованиях в Иванове Ида выполнила нормативные требования и ей было присвоено звание мастера спорта. Она является общественным инструктором по планерному спорту.

На снимке: мастера спорта супруги Борис Николаевич и Ида Аркадьевна Знаменские.

Фото Н. Чамова (ТАСС)

планера над самолетом, возможно возникновение значительных моментов относительно центра тяжести самолета.

Однако легко заметить (рис. 7), что при малых углах понижения (превышения) буксировочного троса γ плечи силы натяжения троса относительно центра тяжести самолета в случае крепления буксировочного замка в районе хвостового колеса меньше, чем при креплении его в районе главных колес.

Нетрудно установить предел угла γ , до которого справедливо это условие.

Для случая понижения планера по отношению к самолету:

$$h \cdot \cos \gamma_1 = l \cdot \sin \gamma_1, \text{ то есть } \operatorname{tg} \gamma_1 = \frac{h}{l},$$

для случая превышения:

$$h = l \cdot \sin \gamma_2, \text{ то есть } \sin \gamma_2 = \frac{h}{l}.$$

Для самолета Як-12: $l = 5,7$ м, $h = 0,66$ м.

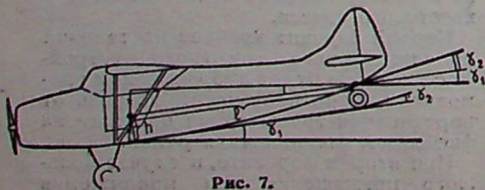


Рис. 7.

Тогда $\operatorname{tg} \gamma_1 \approx \sin \gamma_2 = 0,1157$, то есть $\gamma_1 \approx \gamma_2 = 6,5^\circ$.

Если выразить величину понижения (превышения) H планера по отношению к самолету в м, то при длине троса $L = 50$ м получим (рис. 8): $H = L \cdot \sin \gamma = 50 \cdot 0,1157 \approx 6$ м.

Понижения (превышения) в пределах ± 6 м являются наиболее распространенными в практике.

Следовательно, нужно отдать предпочтение креплению буксировочного замка на самолете у хвостового колеса.

Из сказанного можно сделать следующие выводы:

При буксировке за самолетом большое превышение планера над самолетом недопустимо.

Если превышение по той или иной причине все же имеет место, то в случае резкого роста скорости планера необходимо дать ручку «от себя» и мгновенно произвести отцепку троса.

Интересно будет также отметить различие во влиянии восходящих потоков на самолет и планер. Оба они летят с равными скоростями. Если при этом (как обычно бывает) у самолета нагрузка больше, чем у планера, то, как это уже было показано выше, он неизбежно летит с большим C_y . С другой стороны, если равны их скорости

и они попадают в порыв одинаковой силы, то изменения угла атаки $\Delta \alpha$ (см. рис. 2) также будут равны. Для самолета Як-12 и планера «Приморец»

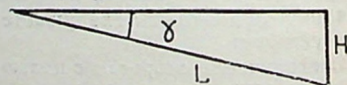


Рис. 8.

можно допустить, что равными окажутся и приросты C_y . Это означает, что у самолета относительное увеличение C_y , а значит, и подъемной силы, и, следовательно, перегрузки будет меньше, чем у планера, поскольку он летит на большем C_y .

Таким образом, перегрузка самолета, имеющего большую по сравнению с планером удельную нагрузку, оказывается меньше перегрузки планера при попадании их в один и тот же восходящий поток.

В заключение следует подчеркнуть, что в любом случае грамотное пилотирование, умение пилота разбираться в метеорологической обстановке и принимать правильное решение — повышают безопасность полета.

СПОРТСМЕН ВЫСОКОГО КЛАССА

На публикуемом здесь снимке зафиксирован начальный момент тренировочного прыжка с парашютом, совершенного мастером спорта В. Расекиным перед товарищеской встречей: СССР — Франция — Чехословакия. Эта встреча была для него своего рода генеральной репетицией. В августе этого года известный спортсмен выступал на V чемпионате мира по парашютному спорту в составе мужской команды Советского Союза, завоевавшей звание чемпиона мира.

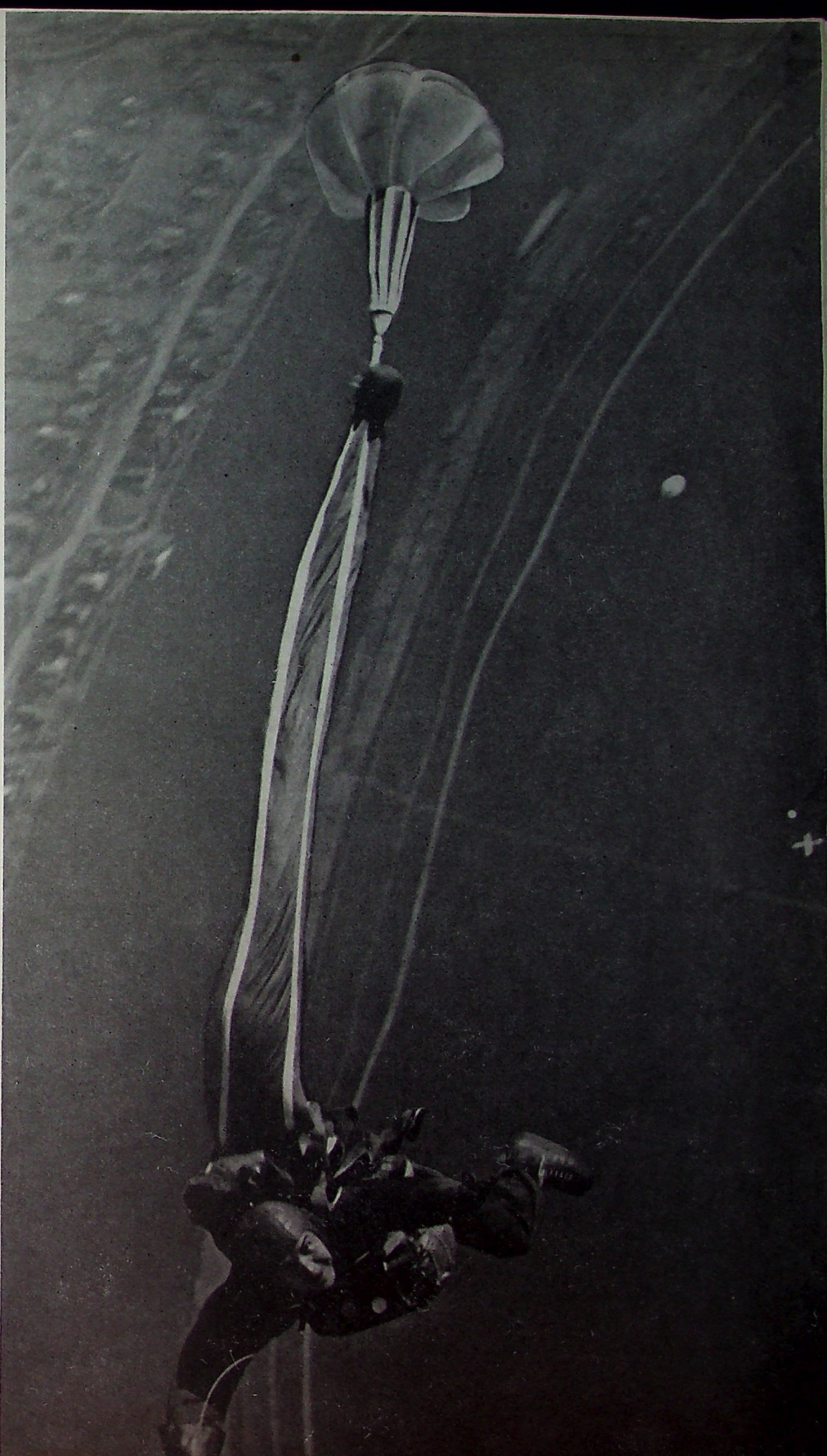
Парашютист попал в объектив фотоаппарата, нацеленного на него сверху из открытой двери Ан-2. Произошло это через полторы-две секунды после отделения от самолета, который шел на высоте 1000 метров. А вскоре фотокорреспондент и сам бросился в волны пятого океана и привычно опустился на землю под куполом парашюта.

По снимку, запечатлевшему одно из характерных положений парашютиста в воздухе, видно, что автор снимка хорошо знает тему, почувствовал ее. Да и может ли быть иначе, если на его личном счету более 300 парашютных прыжков и, если его фамилия дважды обозначена в таблице мировых рекордов по парашютному спорту! Итак познакомимся с ним. Это студент-дипломник Московского авиационного института Валентин Данилович.

Начав 6 лет назад осваивать азы парашютизма, смелый и настойчивый юноша быстро повышал свое умение, не раз отличался на соревнованиях. На пользу пошли уроки, преподаваемые ему мастером спорта В. Раковым. Комсомолец Данилович неоднократно участвовал на авиационных праздниках в Тушине, демонстрируя акробатические упражнения с отцепными парашютами, в группе рекорсменов выполнял показательный прыжок на точность приземления. В минувшем году он выступал вместе с другими советскими спортсменами в Будапеште.

Не первый год мастер спорта Данилович увлекается фотографированием в небе. По примеру своего наставника В. Ракова он сделал десятки снимков с самолета и во время прыжков с парашютом. Но Валентин пошел дальше. нынешним летом его пригласили на съемки художественного кинофильма «Прыжок на заре». Здесь отважный спортсмен 24 раза покидал самолет с кинокамерой в руках. Под куполом парашюта ему удалось сделать натурные съемки прыжков десантников по сюжету фильма. «Добыть» такие кадры было нелегко. Спортсмен высокого класса стал теперь и воздушным кинооператором.

(Из снимков, присланных на фотоконкурс журнала «Крылья Родины»)



МЕЛКОЕ СКОЛЬЖЕНИЕ УМЕНЬШАЕТ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПАРАШЮТА

Р. СТАСЕВИЧ,
кандидат технических наук

МЕЛКОЕ СКОЛЬЖЕНИЕ парашюта обладает двумя интересными особенностями: во-первых, как известно, оно позволяет парашютисту перемещаться в боковом направлении со скоростью до 2—2,5 м/сек; во-вторых, скорость снижения парашютиста при этом не только не увеличивается, а даже уменьшается.

Последняя особенность замечалась при наблюдении за спусками парашютистов, но объяснялась различными случайными причинами. Для внесения ясности в этот вопрос в одном из коллек-

тивов ДОСААФ Ленинграда была сделана жесткая модель круглого купола парашюта в $1/18$ натуральной величины и продута в аэродинамической трубе при скорости потока 31 м/сек (рис. 1).

График аэродинамических коэффициентов, полученных при продувке, приведен на рис. 2: C_y — направленного по потоку, C_x — направленного перпендикулярно потоку и C_a — их равнодействующая.

Как видно из рисунка, при обтекании купола появляется сравнительно большая боковая сила, характеризующая коэффициентом C_x . При углах между осью парашюта и потоком, равным 25—35°, она составляет примерно половину полной аэродинамической силы. Наличие боковой составляющей приводит к перемещению парашюта в сторону.

Как же протекает процесс бокового перемещения парашюта? При наклоне части кромки купола вниз произойдет наклон равнодействующей сопротивления в сторону наклонной кромки. Боковая составляющая полной аэродинамической силы R (рис. 3) вызовет ускоренное движение парашюта в сторону. Опускаясь, он будет двигаться со все увеличивающейся скоростью, по-

ка сила сопротивления воздуха не уравновесит боковую составляющую. С этого момента, через 1,5—2 сек. после опускания кромки купола, начинается снижение парашюта.

Следует заметить, что в момент опускания кромки парашюта еще не имеет бокового перемещения, поэтому он омывается потоком воздуха, направленным строго снизу вверх. При боковом перемещении купол омывается потоком воздуха, направленным наклонно, навстречу равнодействующей скорости снижения. Здесь на рис. 4 показано установившееся снижение парашюта со скольжением. Скорость снижения обозначим v , скорость бокового перемещения u , суммарную скорость $\bar{v}$. Наклон купола по отношению к горизонту практически

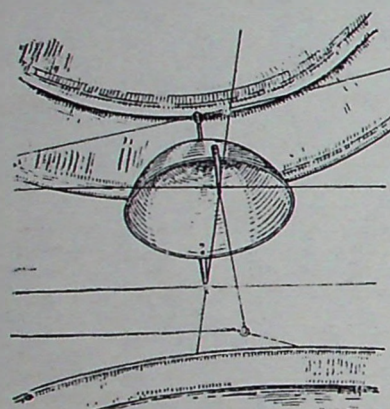


Рис. 1. Модель круглого купола парашюта в аэродинамической трубе.

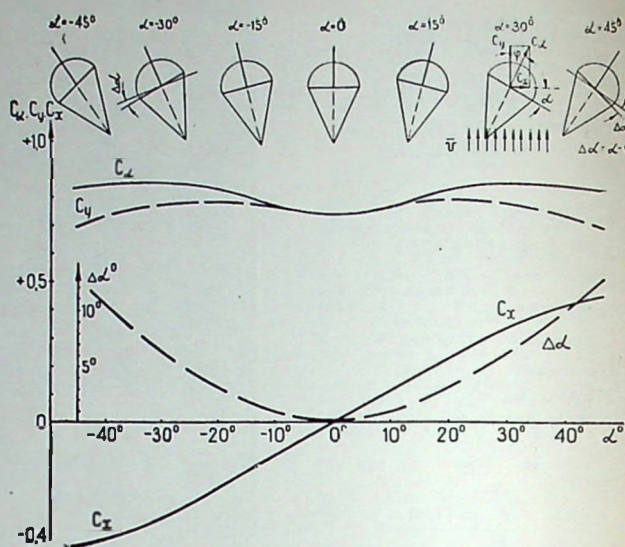


Рис. 2. График аэродинамических коэффициентов



Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве новых мировых рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По самолетному спорту

Скорость полета 871,38 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 24 марта 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Ж. Кокран, превышен на 17,6 км/час.

Скорость полета 871,38 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 1 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 24 марта 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Е. Грабовскому, превышен на 276,417 км/час.

Скорость полета 871,38 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 2 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 24 марта 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Е. Грабовскому, превышен на 276,417 км/час.

Скорость полета 871,38 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 5 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 24 марта 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Е. Грабовскому, превышен на 276,417 км/час.

Скорость полета 871,38 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 10 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 24 марта 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Д. Варлетту, превышен на 295,666 км/час.

Скорость полета 871,38 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 15 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 24 марта 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 871,38 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 20 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 24 марта 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 871,38 км/час по замкнутому 1000-километровому маршруту с грузом 25 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 24 марта 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 857,277 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 1-го апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Ж. Кокран, превышен на 137,143 км/час.

Скорость полета 857,277 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 1 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 1-го апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший В. Кокки-наки, превышен на 137,781 км/час.

Скорость полета 857,277 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 2 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 1-го апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший В. Кокки-наки, превышен на 137,781 км/час.

Скорость полета 857,277 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 3 т, достигнутую И. Сухоминым (СССР) 1-го апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший В. Кокки-наки, превышен на 137,781 км/час.

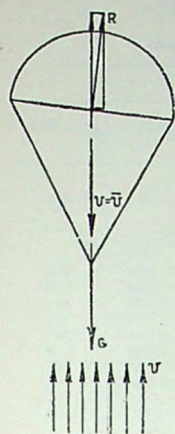


Рис. 3. Боковой составляющая аэродинамической силы.

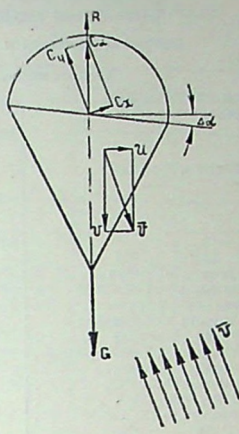


Рис. 4. Равнодействующая скорости снижения.

невелик и составляет только несколько градусов (до 10°). По отношению к потоку (к равнодействующей скорости $\bar{v}$) угол наклона купола (угол атаки α) получается значительным, до $30-35^\circ$. Так как при установившемся скольжении поток воздуха набегаает на купол со стороны опущенной кромки, необходимо либо плавно подтягивать стропы в начале скольжения, либо после того, как скольжение установилось, немного отпустить их. Иначе по отношению к потоку воздуха наклон купола может быть чрезмерным.

В установившемся движении все силы уравновешиваются. Равнодействующая сила сопротивления R направлена вверх и равна по своей величине силе веса G . Соотношение между C_x и C_y определяет наклон равнодействующей полного сопротивления к потоку, т. е. дает соотношение между u и v :

$$\frac{u}{v} = \frac{C_x}{C_y}.$$

Связь между R и $\bar{v}$ определяется известной формулой:

$$R = G = C_a \cdot \rho \frac{v^2}{2}.$$

Из рис. 4 становится ясно, что при косом обтекании (движении парашюта с опущенной кромкой купола) равнодействующая скорость $\bar{v}$, как диагональ треугольника, должна быть больше катета этого треугольника v . Следовательно, скорость снижения при скольжении будет меньше скорости снижения без скольжения, так как при спуске без скольжения скорость снижения и есть равнодействующая. Этот эффект тем более значителен, что, как видно из рис. 2, коэффициент C_a , входящий в формулу значения R , при косом обтекании не только не уменьшается, но даже немного увеличивается и при углах $\alpha = 30^\circ$ достигает значения $C_a = 0,85$ по сравнению со значением $C_a = 0,75$ при простом снижении ($\alpha = 0$).

В результате при парашютировании со скольжением скорость снижения уменьшается и тем более, чем больше скорость бокового перемещения. На рис. 5 приведены значения скорости снижения и скорости бокового перемещения в зависимости от угла наклона купола. Так как эти данные получены из продувок жесткого, а не реального купола, то они отражают только качественную картину.

Надо помнить, что при горизонтальном перемещении парашюта по ветру никакого эффекта уменьшения скорости снижения не будет. Ведь купол парашюта перемещается в сторону вместе с потоком воздуха и не имеет косо обтекания, только благодаря которому и создается уменьшение скорости снижения.

Из сказанного можно сделать вывод не только о допустимости, но и целесообразности управления парашютом до самой земли. В самом деле, уменьшение скорости снижения на 16% уменьшает удар при приземлении более чем

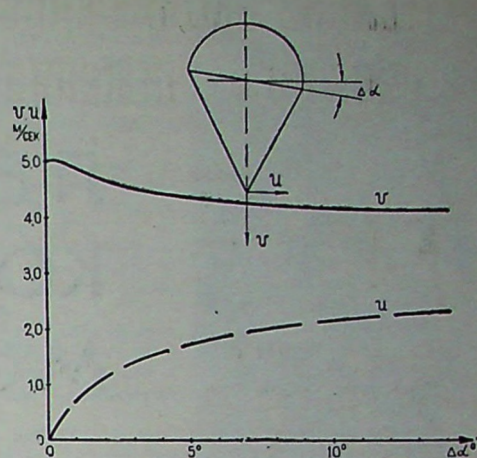


Рис. 5. Скорости снижения и скорости бокового перемещения в зависимости от угла наклона купола.

на 30% . Правда, при скольжении увеличивается поступательная скорость, но так как поверхность площадки для приземления, как правило, достаточно ровная, эта поступательная скорость оказывает гораздо меньшее влияние на силу удара по сравнению с вертикальной скоростью.

С увеличением скорости ветра преимущество приземления с опущенной передней кромкой становится менее значительным, но оно всегда предпочтительнее простого снижения. При скорости ветра более 3 м/сек перед касанием земли (если это допустимо из условий точности приземления) целесообразно подтягивать не передние, а задние стропы. Это уменьшает горизонтальную скорость перемещения парашютиста относительно земли на $2-2,5$ м/сек и, учитывая уменьшение скорости снижения, приводит к уменьшению удара при приземлении примерно в два раза.

ЕЩЕ ОДИН РЕКОРД ФЕДОРА БЕЛУШКИНА

Спортсмен Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова Федор Белушкин одним из первых начал штурм мировых рекордов по вертолетам. Рекорд дальности ($794,918$ км) по прямой, высоты (6702 м), дальности на замкнутом 1000 -километровом маршруте, скорости ($141,392$ км/час) на 1000 -километровом замкнутом маршруте. Таков их перечень. Недавно Ф. Белушкин установил еще одно мировое достижение — рекорд дальности по прямой — 1200 км.

Спортсмен рассказал нашему корреспонденту о том, как готовился и протекал этот выдающийся рекорд. Чтобы лететь на такое большое расстояние, следовало установить дополнительный бензобак. При этом полетный вес вертолета увеличивался на 150 кг. Разрешит ли это главный конструктор М. Л. Миль?

Вскоре был получен положительный ответ. Инженер И. Лебедев и техник вертоле-



та А. Распашинок полностью оборудовали машину. Чтобы определить расход горючего, вертолет облетали до полной выработки баков.

Долго пришлось выжидать погоду, ведь трудно выбрать такой день, чтобы она на всем маршруте была благо-

приятной. Наконец такой день наступил. 21 сентября в 8 часов 55 минут Ми-1 поднялся с Тушинского аэродрома и взял курс на юг. Физини предполагался в Тихорецке.

Дул попутно-боковой (слева) ветер, полет проходил на

наиболее выгодной высоте 1000 м. Но вот в районе Нодьяново — Дмитровка появилась облачность в 10 баллов, пришлось спуститься до 200 м. Пройдя этот отрезок, вертолет вновь поднялся на 1000 м.

В районе Тихорецка летчик убедился, что горючего хватит еще примерно на 100 км. Разрешение получено. Полет продолжался дальше — на Краснодар. Здесь на аэродроме краевого аэроклуба Ф. Белушкин и финишировал в 17 ч. 35 м. Полет продолжался 8 ч. 40 м. Установлен рекорд дальности 1200 км.

Приношу признательность конструктору вертолета М. Миллю и конструктору двигателя А. Ивченко за создание надежной техники, — сказал в заключение Федор Белушкин, — свой новый рекорд я посвящаю великому делу, которому все мы служим — делу мира во всем мире.

На снимке: Ф. Белушкин (слева) и главный спортивный комиссар заслуженный мастер спорта Н. Голованов за просмотром показаний барографа.

Фото С. Преображенского

Л Е Т А Ю Т К О Р Д О В Ы Е М О Д Е Л И

А. ЕРМАКОВ,

главный судья соревнований

ЛУЧШИЕ СТРОИТЕЛИ кордовых моделей в Минске оспаривали лично-командное первенство СССР 1960 года. ...Идут запуски скоростных моделей. В первом туре высокого результата добился персозрядник В. Васильченко (УССР). Пилотируемая им модель с двигателем 2,5 см³ развила скорость 202 км/час. Этим результатом он сделал серьезную заявку на звание чемпиона страны. Соперниками украинского спортсмена оказались ленинградец А. Кузнецов (197 км/час) и москвичи О. Гаевский и А. Грушин (у обоих по 196 км/час). В третьем, последнем, туре О. Гаевскому удалось улучшить результат только на 1 км/час. Казалось, победа В. Васильченко обеспечена. Однако стартовавший в конце третьего тура ленинградец Н. Туркин добивается еще лучшего результата — 205 км/час. Н. Туркин стал чемпионом СССР и обладателем золотой медали.

Модель чемпиона — обычной схемы, оснащена калильным двигателем конструкции В. Наталенко. Ход поршня двигателя 14 мм, диаметр 15 мм. Винт саблевидный: диаметр 150 мм, шаг 210 мм. С этим винтом двигатель развивает на земле до 19 тысяч оборотов в минуту, в воздухе — до 23 тысяч оборотов. Состав горючего: нитрометан 50%, касторка 28—30%, метиловый спирт 10%, нитробензол 10—12%.

Успешное выступление во многом зависит от умелого запуска и пилотирования модели. Поддачу топлива лучшие кордовики регулируют так, чтобы при взлете двигатель работал на немного обогащенной смеси. После взлета спортсмен поднимает модель как можно выше и она совершает холостые круги на высоте до тех пор, пока горючая смесь не обеднётся.

Когда же двигатель войдет в режим, спортсмен снижает модель, одновременно подтягивая ручку управления к себе, как бы укорачивая корду, и в этот момент ставит кисть руки на вилку. Такой запуск модели дает заметную прибавку в скорости ее полета.

Особенностью соревнований 1960 года является то, что после многолетнего перерыва на старты вышли авиамоделисты-юноши (каждая команда состояла из двух спортсменов и одного юного авиаконструктора).

Отличился школьник из Львова С. Евменов. Его модель развила скорость 178 км/час. Это — новый всесоюзный рекорд для юношей. Он же превзысил норму мастера спорта (норма равна 175 км/час).

Участники старта использовали двигатели как собственной конструкции, так и МД-2,5. Лучшего результата с этим двигателем достиг на трени-

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАПУСКОВ КОРДОВЫХ МОДЕЛЕЙ

Скоростные модели (км/час)

Спортсмены

Место и фамилия	Результаты полетов моделей		
	1-й	2-й	3-й
1. Н. Туркин (Ленинград)	180	195	205
2. В. Васильченко (УССР-2)	202	201	0
3. О. Гаевский (Москва)	0	196	197
4. А. Кузнецов (Ленинград)	182	197	194
5. А. Грушин (Москва)	196	183	188
6. В. Наталенко (Ленинград)	0	192	0
7. В. Букреев (Узбекская ССР)	169	183	186
8. К. Миронов (УССР-2)	0	185	0
9. Е. Ахоян (УССР-2)	169	177	181
10. П. Байдаллинов (УССР-1)	109	180	0

В зачет включен лучший результат полета модели

Юноши

(Первые три места)

1. С. Евменов (УССР-2)	148	178	0
2. В. Ежов (Ленинград)	0	157	167
3. В. Почепалев (Москва)	155	162	0

Победители розыгрыша командного первенства УССР — 565 очков (результат складывается из лучших полетов трех членов команды, один километр — очко); Ленинград — 556 очков; Москва — 555 очков.

ровке и на зональных соревнованиях на Украине К. Миронов — 200 км/час. У моделей некоторых кордовиков горючее из бачка подавалось под давлением, которое поступало в бачок из картера двигателя. Особенно это важно для двигателей с золотниковым газораспределением через вал.

Большинство моделей имело предельный вес, 500 г.

Запуски скоростных моделей принесли и немало огорчений. Нулевые оценки получили 20 участников из 78. Особенно плохо выступила команда Грузии, получившая ноль очков. Неудачно стартовали спортсмены Азербайджана, Литвы, Таджикистана, Татарской АССР и Курской области. Причина кроется в отсутствии систематических тренировок.

В розыгрыше личного первенства по скоростным моделям с двигателем 5,0 см³ победил В. Евмененко (г. Владимир) — 214 км/час. На его модели установлен двигатель «Комета» МД-5. Конструктор расточил диффузор двигателя до 10 мм, уменьшил объем картера, сделав новую крышку, обеспечил подачу давления в бачок из картера.

По реактивным моделям первенствовал И. Иванников (Фрунзе): его модель достигла скорости 244 км/час.

Семьдесят восемь пилотажики боролись за звание чемпиона СССР. Все три дня лидировал мастер спорта Е. Кондратенко (Украина). Он оказался сильнейшим на этом старте и набрал наибольшее количество очков.

Почти все пилотажики выступали с моделями, на которых были установлены двигатели «Комета» МД-5. Модели с двигателями 2,5 см³, тем более компрессионными, готовить для ответственных соревнований, по нашему мнению, не следует, так как они не обеспечивают качественно го пилотажа.

Взросшее мастерство продемонстрировали и некоторые юные авиамоделисты (А. Крылов, М. Павлов). Однако большинство школьников выступило слабо. Юным пилотажикам у нас пока



Чемпионы СССР по авиа-
модельному спорту (сверху
вниз): Ю. Соколов (модели
планеров), И. Иванников (ре-
зиномоторные модели),
Е. Кондратенко (кордовые
пилотажики).

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАПУСКОВ КОРДОВЫХ ГОНОЧНЫХ МОДЕЛЕЙ (КМ/ЧАС)

Спортсмены

Место и фамилия	Результаты полетов моделей		
	1-й	2-й	3-й
1. Б. Краснорутский (УССР-2)	115	132	111
2. В. Скрипченко (УССР-2)	98	127	109
3. Б. Шкурский (Москва)	101	116	94
4-5. В. Жельман (Ленинград)	113	0	—
4-5. И. Радченко (УССР-1)	113	0	—
6. Г. Сироткин (Ленинград)	96	112	—
7. Ю. Блиников (Москва)	81	109	—
8. В. Крюковский (ЦОЛТШ ДОСААФ)	97	84	—
9-10. В. Смолянов (ЦОЛТШ ДОСААФ)	94	83	—
9-10. С. Матвеев (УССР-1)	0	94	—

Юноши

(Первые три места)

1. Б. Власюк (УССР-2)	83	88	96
2. В. Почепалев (Москва)	0	100	73
3. В. Воробьев (Ленинград)	70	86	0

Победители розыгрыша командного первенства УССР-2 — 355 очков; Москва — 325 очков; Ленинград — 311 очков.

уделяется мало внимания, опытные спортсмены не помогают юношам.

Ряд комитетов ДОСААФ и авиационных клубов плохо заботится о развитии класса кордовых пилотажных моделей. Так, Азербайджанская и Туркменская ССР вообще не выставили своих команд, от Киргизии и Дальневосточной зоны РСФСР было по одному спортсмену. На соревнованиях нули получили команды Грузии и Армении. Нулевые оценки у 11 участников из 78.

Семьдесят восемь авиамodelистов участвовало в соревнованиях по классу гоночных моделей. Впервые были применены часы-счетчики кругов, сконструированные в Центральной авиамodelьной лаборатории. Щит, на котором нарисован циферблат, имеет размеры $1,0 \times 1,0$ метра; можно сделать щит и больших размеров — $1,5 \times 1,5$ метра.

Наши гонщики по сравнению с прошлым годом заметно продвинулись вперед. Если в 1959 году модели только пяти спортсменов прошли базу (10 км), то на нынешних соревнованиях их было 26.

Модель чемпиона СССР Б. Краснорутского (УССР) пролетела 10 000 метров за 4 минуты 31 секунду и показала отличную среднюю скорость — 132 км/час. Его маленький самолет — простой схемы, на нем установлен двигатель собственной конструкции. Модель (вес 700 г)

летала без посадки по 35—40 кругов, а однажды на тренировке преодолела без посадки 50 кругов. Гоночные модели думается нам, лучше строить более легкими. Большой вес хорош, когда во время полета участник «подгоняет» модель, однако «подгон» запрещен правилами ФАИ. Неплохо показали себя в полетах модели с двигателями G-30 и Цейсс.

Чемпион СССР Б. Краснорутский применил такой состав горючей смеси для двигателя: керосин 48%, эфир 24%, масло м/с 18%, касторка 6%, амилнитрит 2,5%, нитробензол 1,5%.

По гоночным моделям нулевые оценки получили 13 команд. Это объясняется отсутствием у нас экономичного серийного двигателя, а также слабой тренировкой спортсменов.

В соревнованиях с моделями «воздушного боя» с двигателем $2,5 \text{ см}^3$ победил москвич Ю. Сироткин, по моделям с двигателем 5 см^3 — украинец Б. Ткаченко. Они стали чемпионами страны.

Всесоюзные старты в Минске прошли организованно. Работники республиканского комитета ДОСААФ, Дома ДОСААФ и аэроклуба приложили много усилий, чтобы старты кордовиков превратить в подлинный праздник «малой авиации». Всесоюзные соревнования, а также показательные выступления спортсменов привлекли многие тысячи юношей и девушек.

Пилотажные модели

(количество очков)

Спортсмены

Место и фамилия	Результаты полетов моделей		
	1-й	2-й	3-й
1. Е. Кондратенко (УССР-2)	1353	1353	1214
2. Ю. Сироткин (Москва)	36	1364	1310
3. А. Таутко (ЦОЛТШ ДОСААФ)	1312	1316	1296
4. В. Шербakov (Москва)	0	1291	1250
5. В. Ткаченко (УССР-2)	1010	1252	1225
6. В. Симонов (Ленинград)	265	1157	1177
7. О. Кононенко (Ростов-на-Дону)	1104	1157	0
8. А. Зуев (Ленинград)	269	1105	1109
9. В. Лесников (Ростов-на-Дону)	1074	1093	1102
10. Е. Петров (Москва)	961	142	1117

В зачет включены результаты двух лучших полетов моделей.

Юноши

1. А. Крылов (Ленинград)	115	841	680
2. М. Павлов (Москва)	510	526	285
3. В. Маленко (УССР-2)	216	267	516

Победители розыгрыша командного первенства

Ленинград — 6069 очков; УССР-2 — 5966 очков; Москва — 5788 очков.



Чемпионы СССР по авиамodelьному спорту (сверху вниз): Б. Краснорутский (кордовые гоночные модели), Ю. Сироткин (модели «воздушного боя»).

Фото Б. Антонова



Рекордсмен СССР львовский школьник С. Еременко.

Вышли из печати

Г. С. Васильев. Модели с машущими крыльями. Издательство ДОСААФ, 1960 г., стр. 88, цена 1 р.

В книге описываются наиболее удачные конструкции авиамodelей, летавших с помощью машущих крыльев. Автор подробно излагает способы изготовления нескольких простейших моделей для начинающих авиамodelистов, сообщает также сведения о более сложных конструкциях, рассчитанных на опытных спортсменов.

Виктор Гончаренко. Рассказ о планерном спорте. Издательство ДОСААФ, 1960 г., стр. 104, цена 1 р. 20 к.

Открывается брошюра кратким историческим очерком развития планеризма в нашей стране и за рубежом. Затем в популярной форме излагаются принципы полета планеров, описываются различные их типы. Автор характеризует выдающихся мастеров безмоторного полета, делится мыслями о будущем планеризма.

А. М. Загордан. Элементарная теория вертолета. Издание второе, переработанное и дополненное. Военное издательство Министерства Обороны СССР. Москва. 1960 г. 384 стр. Цена 9 р. 70 к.

В книге освещены основные вопросы теории вертолета. Автор рассказывает об устройстве винтокрылых машин, принципах полета, об основных особенностях аэродинамики и эксплуатации.

МОНТАЖ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕХАНИЗМОВ АППАРАТУРЫ РУМ-1

С. МАЛИК,
мастер спорта

ПРЕЖДЕ ЧЕМ ПРИСТУПИТЬ к монтажу проводки исполнительных механизмов РУМ-1, тщательно изучите принципиальную схему монтажа, еще раз убедитесь в том, что расположение приемника и исполнительных механизмов отвечает требованиям нормальной эксплуатации, то есть обеспечен удобный доступ для осмотра и чистки всяких подвижных электроконтактов и демонтажа самих механизмов.

Для уменьшения веса проводки исполнительные механизмы должны быть расположены на расстоянии не более 15 + 20 см от приемника. Наилучшим вариантом монтажа будет такой, который допускает снятие с моделей всей аппаратуры без нарушения паяных соединений. В этом случае весь монтаж можно будет производить на столе, имея хороший доступ ко всем местам пайки.

Для монтажа аппаратуры на моделях самолетов применяйте только многожильный провод в пластмассовой изоляции, на моделях планеров для монтажа может быть использован одножильный провод. Ни в коем случае нельзя допускать свободного колебания проводов в местах пайки. Все концы проводов, подпаянные к исполнительному механизму или приемнику, обязательно жестко закрепите на корпусе металлическим хомутиком или плотно примотайте ниткой.

На схеме (рис. 1) приведено типовое подключение исполнительных механизмов на летящей модели самолета: механизма 1 — для управления рулем высоты, механизма 2 — управления рулем поворотов и механизма 3 — для управления двигателем.

На механизме 3 центрирующая система не включена (контакты Д, Е, Ж и З). Верхние концы проводников с цифровы-

ми обозначениями соответствуют нумерации клемм приемника (рис. 2). Выводам первого реле соответствуют клеммы 1, 2, 3. Обратите внимание на то, что контакт, соединенный с клеммой 1, является не просто упором, а токопроводящим контактом при включении центрирующего механизма и поэтому должен содержаться в соответствующем для работы состоянии.

Клеммы с буквенными обозначениями на схеме соответствуют расположению клемм на панели исполнительного механизма (рис. 3). Клеммы ВГ и ИК соединены с концевыми выключателями, клеммы ДЕ и ЖЗ — с центрирующими контактами. Клеммы А и Б соединены непосредственно со щетками коллектора двигателя так, что при подключении ба-

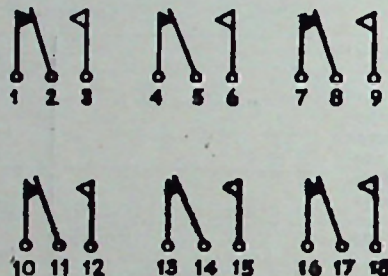


Рис. 2.

тарей к этим контактам ползунок движется в сторону контакта, соединенного с отрицательным полюсом батарей.

Схема включения исполнительного механизма без центрирующей системы изображена на рис. 4. При замыкании контактов 2 и 3 или 8 и 9 замыкается электрическая цепь, и моторчик начинает вращаться, передвигая посредством редуктора и червячной передачи ползунок, имеющий с одной стороны резьбовое крепление для соединения с тягой соответствующего руля, а с другой — изолированный упор.

Когда упор дойдет до удлиненного концевого выключателя и разомкнет эти контакты, двигатель остановится, несмотря на то, что контакты реле замкнуты. Если при срабатывании реле ползунок перемещается не в ту сторону, куда вам необходимо, и не останавливается концевым выключателем, то перемените местами крайние концы на батареях. Если же ползунок движется не в ту сторону, но останавливается у выключателя, то поме-

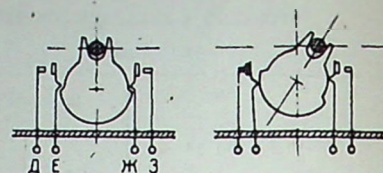


Рис. 3.

ните местами концы, подключенные к клеммам А и Б, то есть переключите мотор. Когда же ползунок движется в нужную сторону, но не останавливается у выключателя, переключите концевые выключатели, то есть соответственно нужно перепаять концы на клеммах Г, И и В, К.

В правильно подключенном механизме ползунок всегда движется в направлении концевого выключателя, включенного последовательно замкнутым контактам реле.

На рис. 1 дана схема включения исполнительных механизмов не от двух, а от одной батареи. Если назначением концевых выключателей является остановка двигателя при крайних положениях ползунка, то назначение центрирующей системы заключается в том, чтобы при отсутствии сигнала возвратить ползунок в среднее (центральное) положение. Контакты центрирующей системы можно назвать возвратными контактами.

Понятие «работа исполнительного механизма» (рис. 5) условимся считать так: при замыкании контактов 8 и 9 реле направление ЭДС будет от контакта А через двигатель к контакту Б; направление вращения якоря по часовой стрелке; движение ползунка слева направо.

В этих условиях ползунок, дойдя до крайнего правого положения, разомкнет контакты И, К и двигатель остановится. Но при движении ползунка вправо переключатель замкнет контакты Д и Е.

При размыкании контактов 8 и 9 замкнутся контакты 7 и 8. Тогда замкнется электрическая цепь левой батареи, а

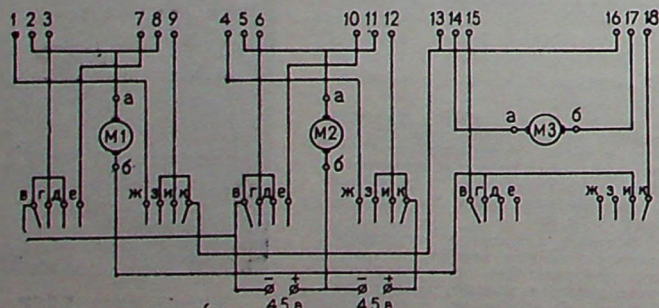


Рис. 1.

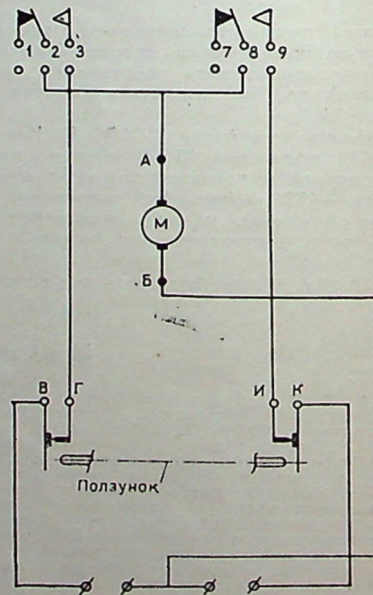


Рис. 4.

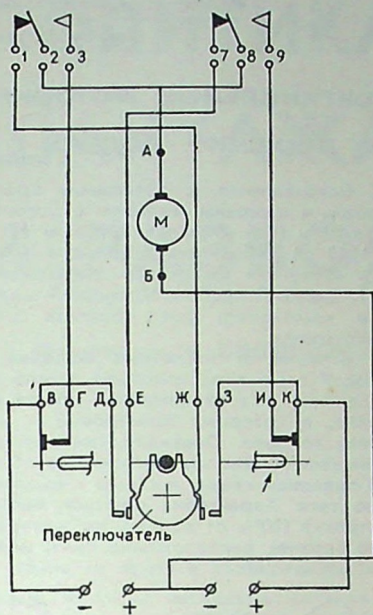


Рис. 5.

именно: + батареи, клеммы А, Б, контакты 8, 7, клеммы Е, Д, Г, В и — батареи. В данном случае двигатель будет вращаться против часовой стрелки и передвигать ползунок влево до тех пор, пока не разомкнутся контакты Д, Е, а это произойдет, когда ползунок находится в нейтральном положении, то есть в центре.

Подключая центрирующую систему, обратите внимание, что крайние клеммы одного реле (7 и 9) подключаются к противоположным группам клемм механизма, то есть если клемма 9 подключена к правой группе, то клемма 7 — к левой. В заводской распайке клемм исполнительных механизмов в цепь центрирующей системы включена излишняя пара контактов концевых выключателей. Клемма Д должна быть соединена с клеммой В, а не Г, то же относится и к клеммам З, И, К.

Проверяя контакты исполнительных механизмов, обратите внимание, чтобы контакты концевых выключателей были прижаты с достаточным усилием, а зазор между центрирующими контактами был в пределах $0,3 \div 0,5$ мм. Кроме того, при повороте переключателя внутренний контакт должен с достаточным усилием прижиматься к внешнему, снимая последний не менее чем на 0,5 мм.

Иногда приходится изменить степень перемещения ползунка от нейтрального положения, что чаще всего бывает при подключении руля высоты. Для этой цели на внешний контакт концевых выключателей наклеивается упор из 1- или 1,5-мм целлулоида (рис. 6). Приклейку упора производите очень аккуратно, чтобы не нарушить электрического контакта концевых выключателей пленкой высушающего нитрокля.

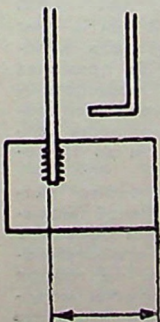


Рис. 6.

Одесские авиамodelисты имеют хороший кортодром. Здесь они проводят соревнования, устраивают показательные запуски моделей. Расположенный в центре города — в парке имени Т. Г. Шевченко — кортодром привлекает много молодежи.

Инициатива постройки кортодрома принадлежит областной авиамodelьной секции. Строителей «малой авиации» поддержали городской Совет депутатов трудящихся, областные комитеты ДОСААФ и комсомола. На строительство были выделены средства.

Вскоре готовые чертежи обсуждали спортсмены. Они предложили изменить вход на кортодром, сделав 4 калитки, вместо 2, покрыть двумя слоями асфальта не только полосу, а всю площадку, диаметр круга сделать равным не 42, а 51 м. Все эти предложения учтены.

На строительную площадку пришли спортсмены. Так, в одном городском воскреснике участвовало около ста авиамodelистов, активистов Общества. Они разгрузили машины, укладывали щебень. Всего проведено 12 воскресников. Отличились активисты ДОСААФ Н. Дышлевой, студент Одесского политехнического института, Т. Маклаков, помощник мастера джутовой фабрики, М. Аскаров, десятиклассник из 59 школы и другие. Они под руководством инструктора авиаспорта клуба З. Брига и офицера запаса Н. Горобца монтировали сетчатое ограждение, готовили кортодром к соревнованиям.

г. Одесса.

В. ТУРЬЯН

ОДЕССКИЙ КОРТОДРОМ

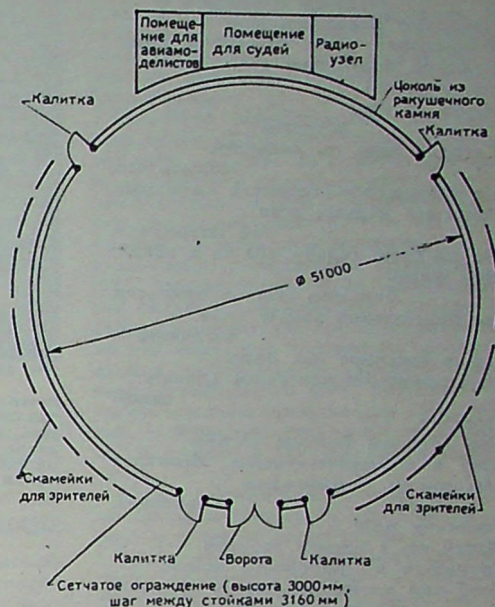


Рис. 1. План кортодрома.

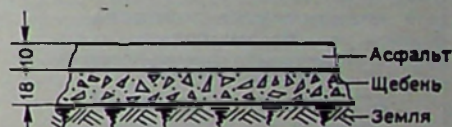


Рис. 2. Разрез покрытия кортодрома.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

О ДИСЦИПЛИНЕ ПРЫЖКА

На страницах нашего журнала мне хотелось бы поговорить о своих первых прыжках с парашютом, о недопустимости вести себя в воздухе так, словно находишься на прогулке.

Однажды мне крепко попало от командира звена. А за что? Когда я покинула самолет в девятый раз, то, очутившись в воздухе, забыла обо всем, чему меня учили, даже о самом главном — осмотреть купол. Только через минуту, а может, и больше, увидела, что две стропы перекрестились купол. Я решила проявить «геройство» и, несмотря на предупреждение с земли о раскрытии запасного парашюта, продолжала устранять перекрест. Удалось мне это сделать, когда до земли оставалось примерно 350 м.

На несколько дней меня отстранили от прыжков. И правильно сделали. Но первый урок, видимо, впрок не пошел.

Другой раз я, стремясь раньше других оказаться в воздухе, прыгнула до команды «пошел», понято, что приземлилась чуть ли не в километре от креста. Опять выговор.

На этот раз поняла, что так поступать нельзя. Перед двадцатым прыжком с Ан-2 я все заранее обдумала, прыжок получился удачный, приземлилась я в 40 м от центра.

Это, конечно, не рекорд, но результат все же неплохой.

Надеюсь, что мое письмо, если его опубликует редакция, послужит предупреждением для некоторых молодых парашютистов, не всегда понимающих, что в спорте, особенно авиационном, без дисциплины нельзя ступить и шагу.

Т. КАЗЬМИНА,

мастер паровозоремонтного завода
г. Оренбург.

Разговор с ровесниками

Василий ЩЕРБОНОС

Строители,
студенты и солдаты —
Крылатые ровесники мои,
Припомните своих рождений даты,
Простые биографии свои.
Припомнили!
Никто из нас,
которым
Сегодня лишь по двадцать,
двадцать два,
Не слышал грома грозного «Авроры»,
Рейхстага черных стен
не штурмовал.
Но за свою судьбу мы не в обиде:
Нам жизнь
большое счастье принесла,
Вы пристальной вокруг себя
взгляните —
Какие ожидают нас дела!
Нам предстоит цветущим сделать
садом
Простор,
Что солнцем Родины согрет.
Уже в коммунистических бригадах
Мы видим коммунизма
первоцвет.
Ровесник мой!
Давай же с песней звонкой
Трудиться до победного конца,
Чтоб нам могли завидовать потомки,
Как мы сейчас завидуем
отцам...

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА
НА 1961 ГОД
на ежемесячный массово-производ-
ственный журнал

„Гражданская авиация“

Орган Главного Управления
Гражданского воздушного флота
при Совете Министров СССР

Журнал освещает многообразную
деятельность советской гражданской
авиации и рассчитан на широкий круг
читателей.

На страницах журнала публикуются
статьи и корреспонденции о партий-
но-политической и профсоюзной рабо-
те в авиационных подразделениях,
обучении и воспитании летно-техниче-
ских кадров, организации и экономи-
ке производства, внедрении автомати-
зации, передовом опыте летно-подъем-
ного и наземного состава; о констру-
ктивных особенностях, эксплуатации и
ремонте Ту-14, Ту-104, Ил-18, Ан-10 и
других самолетов, а также вертолетов
и иной авиационной техники.

В журнале систематически печата-
ются зарисовки и очерки о лучших
людях советской гражданской авиа-
ции, включая поларную, дружеские
шаржи, сатирические строки, а также
рассказы, стихи и другие литературно-
художественные материалы. В разделе
«За рубежом» даются обзорные и ин-
формационные материалы о новой за-
рубежной авиационной технике и ра-
боте иностранных авиакомпаний.

Журнал выходит со сменными мно-
гокрасочными обложками, цветными
вкладками и рекламными материа-
лами.

Подписка на журнал принимается
без ограничений в городских отделах
«Союзпечати», конторах, отделениях и
агентствах связи, а также обществен-
ными распространителями печати.

Подписная цена: на год — 36 руб-
лей; на 6 месяцев — 18 рублей; на
3 месяца — 9 рублей.

Цена одного номера 3 рубля.



Всего три года минуло с тех пор, как на-
чал посещать аэроклуб Валерийан Сидо-
ров. А как выросло его мастерство! Не-
давно Валерияну присвоено звание масте-
ра спорта. На снимке: летчик-спортс-
мен Пермского аэроклуба В. Сидоров.

Фото А. Задуня

ВСЕСОЮЗНЫЕ ЗАОЧНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО МОДЕЛЯМ В-1

НА ПЕРВЕНСТВО РОСТОВСКОЙ
ОБЛАСТИ

Сотни школьников Ростовской области
участвуют во всесоюзных заочных со-
ревнованиях по резиномотормым моде-
лям В-1 на приз журнала «Крылья Родины».
Первые запуски маленьких самолетов
состоялись на областных состязани-
ях. Лучших результатов добились Влади-
мир Ерин (г. Шахты) и Андрей Абрамов
(г. Ростов-на-Дону).

Юные авиаконструкторы области гото-
вятся к новым стартам всесоюзных за-
очных соревнований.

СОРЕВНОВАНИЯ В ОРЕНБУРГЕ, ТУЛЕ, ИВАНОВЕ

Авиамодельные соревнования на пер-
венство Тульской, Оренбургской обла-
стей привлекли много школьников, за-
пускавших резиномотормые модели В-1.
Отличились юные авиаконструкторы В.
Гусев (г. Оренбург), А. Кривошеин
(г. Тула). Состоялась также спортивная
встреча в Ивановской области.

У ШКОЛЬНИКОВ ЛЕНИНГРАДА

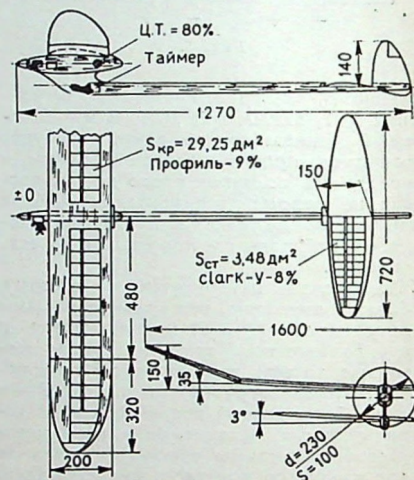
Школьники Ленинграда проявляют
большой интерес к всесоюзным заоч-
ным соревнованиям по резиномотормым
моделям В-1. Кружковцы В. Маслов,
С. Бабский, Л. Донской и другие строят
маленькие самолеты, с которыми они
намерены выступить на стартах состяз-
ний. Запускать модели будут кружковцы
всех домов пионеров и многих школ
города.

Из практики зарубежного
авиамоделизма

Оригинальные моторные парящие модели

К появившимся в последнее время
моторным парящим моделям с высокой
осью тяги (см. «Крылья Родины» № 7
за 1960 г.) добавилась еще одна — мо-
дель «Текуила» шведского авиамодели-
ста Г. Дацке-Ландсбро. На зимнем швед-
ском чемпионате она показала 5+2
«максимума».

В отличие от известных моделей с
высокой осью тяги, имеющих крыло на
фюзеляже, в этой модели — крыло на
пилоне, к которому пристроена и мо-
торная гондола. Очевидно, конструктор
стремился совместить достоинства обыч-
ной пилонной схемы и схемы с высокой
осью тяги. Характерна поэтому задняя
центровка (80% от хорды), но неоправ-
дано верхнее расположение кия, цели-
ком находящегося в струе от винта.



*

Известный норматив ФАИ, ограничи-
вающий кубатуру двигателя моторных
парящих моделей до 2,5 см³ и предель-
ная мощность серийных двигателей та-
кой кубатуры около 0,3 л. с. вынудили
американского спортсмена Б. Гунтера
построить модель «Три-ФАИ». На ней
установлены три двигателя «Голланд
Хорнет 049», каждый объемом 0,8 см³
и мощностью 0,145 л. с. при 19 700
об/мин (винт: диаметр 140 мм и шаг
100 мм). Как видно, суммарная куба-
тура при этом — 0,24 см³ (в пределах
норматива), но суммарная мощность —
0,435 л. с. Такая большая мощность мо-
торной установки дает возможность уве-
личить высоту полета модели за 15 се-
кунд работы двигателей.

Можно, однако, предположить экс-
плуатационные недостатки такой моде-
ли — трудность синхронизации оборотов
двух пилонных двигателей и «таймериро-
вание» времени их работы, не говоря
об усложнении конструкции всей моде-
ли. Полетные данные «Три-ФАИ» не
опубликованы.

ПОЛИТИКА ШАНТАЖА И РАЗБОЯ

Полковник И. ШИПИЛОВ

ПРОШЛО несколько месяцев со времени судебного процесса над американским летчиком-шпионом Пауэрсом. Преступление наказано. Советский народ, все прогрессивное человечество одобрили приговор советского суда.

Но чем дальше уходит в прошлое этот процесс, тем острее напоминает о себе связанная с ним одна характерная деталь.

На процессе Пауэрс деловито и педантично рассказывал о том, что, ведя свой самолет по маршруту, аккуратно вычерченному на карте, он точно, над определенными пунктами, помеченными на ней, включал и выключал рычаги и приводил в действие механизмы специальной аппаратуры, о которой он, Пауэрс, по его словам, не имел понятия.

— Вы с таким же успехом могли бы нажать рычажок и сбросить атомную бомбу? — спросил его прокурор.

В ту минуту в зале воцарилась необыкновенная тишина. Глаза присутствующих впадают в Пауэрса. Он тихо отвечает:

— Это могло быть сделано.

Зал загудел. Встревожены были не только советские люди, но и иностранцы. Всех глубоко взволновала мысль о том, что посылаемые американскими империалистами шпионские самолеты могут лететь и с атомными и с водородными бомбами. Продавшие свои души разведке за две с половиной тысячи долларов пауэрсы способны на любое преступление против человечества.

Сама социальная система империализма, рождающая пауэрсов, растлевает человеческие души, приучает продавать честь и совесть.

Весь мир насторожился, когда стало известно, что американские правящие круги не намерены изменить свою политику в отношении полета шпионских самолетов США. Более того, государственный секретарь Гертер заявил, что такие полеты производятся на основе указаний президента и в соответствии с программой, которая включает «широкое наблюдение с воздуха», в том чис-

ле «путем проникновения» в советское воздушное пространство. Спустя два дня это подтвердил в своем выступлении Эйзенхауэр, сказав, что агрессивные шпионские полеты являются рассчитанной политикой Соединенных Штатов Америки. Несколько позднее Эйзенхауэр сообщил, что он распорядился о прекращении полетов шпионских самолетов над территорией Советского Союза.

Между тем ровно через 2 месяца после уничтожения нашими ракетными частями самолета «У-2» над Свердловском другой самолет ВВС Соединенных Штатов Америки «РБ-47» совершил агрессивное вторжение в воздушное пространство Советского Союза. Новая провокация Соединенных Штатов Америки вызвала глубокое возмущение народов. Весь мир увидел, насколько фальшивы и лицемерны заверения нынешних руководителей США.

Самолет «РБ-47» постигла та же участь, что и его предшественника. Советский летчик-истребитель Василий Поляков отлично выполнил свой воинский долг. Самолет-шпион был сбит над нашими территориальными водами.

После провала шпионских полетов самолетов «У-2» и «РБ-47» американская военщина придает особенно большое значение спутникам-шпионам для сбора разведывательных данных в отношении СССР и других стран социалистического лагеря.

Компания «Локхид», спроектировавшая и построившая шпионский самолет «У-2», ныне из кожи лезет вон, форсируя создание разведывательных спутников. Здесь построен искусственный спутник Земли «Мидас», предназначенный для сбора военно-разведывательных данных. Предполагается, что он будет совершать полеты по круговым орбитам, проходящим через оба полюса земли. В американской прессе этот спутник открыто рекламируется под названием — «шпион в небе». Компания «Локхид» также принимает активное участие в разработке еще одного спутника-шпиона «Самос», снабженного различной аппаратурой для сбора разведывательных данных.

Как известно, полеты «У-2» и «РБ-47» проводились с авиационных баз США в других странах. Являясь очагами шантажа и провокаций, эти базы представляют серьезную опасность для дела мира.

Ныне самая густая сеть американских авиационных и ракетных баз находится в Западной Европе. Здесь размещено, согласно данным американской печати, 100 тысяч человек личного состава военно-воздушных сил США. По насыщенности американскими авиабазами на первом месте стоит Англия, на территории которой создано около 50 баз, причем 17 из них являются пригодными для дислокации американских бомбардировщиков.

Вторым после Англии плацдармом США в Западной Европе является Федеративная Республика Германии.

Западные державы и в первую очередь Соединенные Штаты Америки, как и до второй мировой войны, играют решающую роль в возрождении милитаристских и реваншистских сил Западной Германии. Принимая непосредственное

участие в возрождении бундесвера, Соединенные Штаты Америки поставляют для него различные виды современного оружия, включая атомное и ракетное, самолеты и т. п. Тысячи офицеров Западной Германии обучаются в специальных американских школах.

Немецкие авиационные монополии, которые создавали гитлеровские ВВС, приступили к строительству боевых и учебных самолетов для бундесвера. На немецких заводах строятся по лицензиям американские, итальянские, французские, английские истребители и бомбардировщики.

Советское правительство направило ноту правительству ФРГ, в которой вновь обратило внимание на опасную для дела мира политику правящих кругов Западной Германии. В ноте Советского правительства подчеркивается, что так называемый «меморандум генералов», опубликованный с одобрения правительства ФРГ западногерманскими милитаристами, является вызывающим и редким по своему цинизму. Он представляет собой не что иное, как программу всеобъемлющей милитаризации Западной Германии. Правительство ФРГ, пользуясь покровительством правительств США, Англии и Франции, стремится провести в жизнь безумные замыслы своей военной клики.

Возрождаемые военно-воздушные силы Западной Германии строятся по образцу и подобию своих хозяев.

США развили лихорадочную деятельность на севере Европы: в Норвегии, Дании, Исландии и Гренландии. Особое внимание при этом уделяется Норвегии. Эта страна дважды стала соучастницей вторжения агрессивных самолетов в СССР. Советское правительство в своем протесте от 10 июля 1960 года со всей решительностью предупредило норвежское правительство о том, какие серьезные последствия могут ожидать Норвегию в результате пособничества агрессорам.

Совершенно очевидно, что созданию напряженности в этом районе Северной Европы способствуют реакционные и милитаристские круги Норвегии, которые давно уже толкают страну на путь, угодный Пентагону. Здесь расширяются прежние и строятся новые аэродромы НАТО.

Недавно командующий американскими военно-воздушными силами в Европе генерал-лейтенант Фредерик Х. Смит посетил аэродром в Буде, где встретился с командующим военно-воздушными силами Северной Норвегии генерал-майором Э. Туфте-Юнсенем.

Американская военщина уделяет большое внимание Пакистану. Только в его западной части находится около 30 аэродромов и авиабаз, принадлежащих США. Теперь всем хорошо известно, что именно с пакистанского аэродрома «Пешевар» стартовал Пауэрс для выполнения шпионского задания на территории СССР.

Внутри самих американских ВВС на первое место выдвигаются стратегические, авиационные и ракетные части. Офицерский состав для них подобран строго по классовому принципу. В большинстве своем это представители буржуазии. Комплектование руководящих офицерских кадров производится за счет

выпусков привилегированных военных училищ «Вест-Пойнт» и морского военного училища в Анапос. Отбор будущих офицеров ВВС обеспечивается специальной системой выдвижения кандидатов в училище «Вест-Пойнт», где право рекомендовать кандидатов предоставляется только президенту и членам конгресса Соединенных Штатов Америки. Офицерское звание присваивается после тщательного отбора специальной аттестационной комиссией при штабе ВВС.

Подчинив себе весь государственный аппарат Соединенных Штатов Америки, американские монополии, в том числе и авиационные, ставят своих представителей на руководящие государственные и военные посты. Государственный аппарат используется монополиями для максимального увеличения своих прибылей и для ограбления большинства населения страны. Их представители в качестве государственных и должностных лиц делают закупки на своих же предприятиях. 100 крупных корпораций Соединенных Штатов Америки взяли в свои руки 67,2 процента военных закупок на сумму в несколько десятков миллиардов долларов.

Нынешний начальник штаба военно-воздушных сил генерал Уайт — крупный капиталист и представитель Уолл Стрита. Он связал себя денежными интересами с авиационными компаниями и яростно поддерживает политику разжигания войны. Уайт прилетал на базу, где готовился к шпионскому полету Пауэрс.

Надежным холуем американских монополий является и командующий стратегической авиацией США генерал Томас Пауэр. Этот маньяк известен своими зловещими речами, содержащими угрозы социалистическим странам.

Генералы — ставленники Уолл Стрита, возглавляющие военно-воздушные силы США, верно служат поджигателям вой-

ны — американским миллионерам и миллиардерам, выполняя их самые коварные замыслы. Разбойничьи действия американских авиаторов всегда щедро вознаграждаются. Чем больше они гадят, тем больше им платят. Американский летчик капитан Генри, участвовавший в свое время в полете над Китайской Народной республикой, заявлял: «за каждый ночной вылет я получал от 50 до 120 долларов, по числу сожженных или разрушенных объектов, за каждый день полета мне платили 25—27 долларов в зависимости от результата бомбежки».

Так командование американских военно-воздушных сил переводит в доллары кровь и жизнь народов.

И не случайно в выполнении карательных и жандармских функций американский империализм особые надежды возлагает на военно-воздушные силы. В обязанности командования континентальных ВВС входит составление планов координированных усилий всех авиационных командований и результатов их действий по введению внутри чрезвычайного положения. Любая авиационная часть, независимо какому командованию она подчинена, будет участвовать в проведении чрезвычайных мер по требованию континентального командования ВВС.

В другом случае роль военно-воздушных сил США определена следующим образом: самолет может быть использован в целях разведки, контроля за уличным движением, для распространения прокламаций, приказов и обращений, а также для фотографирования районов, в которых планируется операция.

В период атаки может быть использован против бунтовщиков путем ведения огня из пулеметов и сбрасывания химических, фугасных и осколочных бомб.

Прошедшие в этом году съезды республиканской и демократической партий США утвердили проекты программ партий на президентских выборах. В программах указывается, что республиканское и демократическое руководство намерено проводить в жизнь политику агрессии и шпионских провокаций в отношении Советского Союза. В программе, принятая республиканской партией, прямо говорится, что в задачи будущего правительства будет «входить проведение постоянных разведывательных операций в отношении коммунистических военных пригрозений».

Президент в одном из своих выступлений еще и еще раз подтвердил необходимость всех видов шпионажа, ведущихся против другого общества, т. е. общества социалистического, «в тайны намерений которого мы стараемся проникнуть».

Однако вдохновителям этой разбойничьей политики следует знать, что Советский Союз располагает достаточными средствами для того, чтобы дать должный отпор любым попыткам вторжения агрессоров в его пределы.

Именно поэтому советские люди должны быть постоянно бдительны, не поддаваться благодушию, не допускать беспечности, уметь разоблачать любые происки врага. К этому нас призывают Коммунистическая партия и Советское правительство.

Воспитание бдительности, борьба с беспечностью и ротозейством — не кратковременная эпизодическая компания, а повседневная и кропотливая работа, которую должны вести постоянно в аэроклубах, кружках, во всех организациях ДОСААФ.

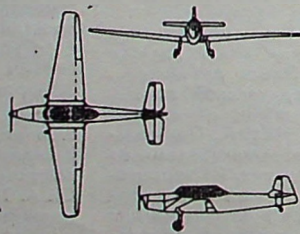
Бдительность — важнейшее качество советского человека, его необходимо развивать неустанно.



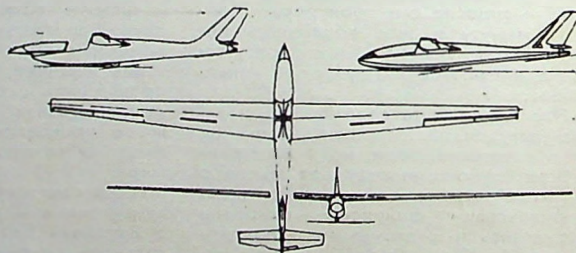
**ВЕНГЕРСКИЙ САМОЛЕТ
„Д-20“**

Новый учебный двухместный самолет «Д-20» построен по схеме низкоплана. На нем установлен

мотор Вальтер «Минор» 4-III мощностью 105 л. с. Самолет «Д-20» имеет: размах крыла — 10,6 м; длину — 7,95 м; высоту — 2,1 м; площадь крыла — 13,5 м²; вес конструкции — 520 кг; полетный вес — 800 кг; максимальную скорость — 200 км/час; посадочную скорость — 80 км/час.



НОВЫЙ ПОЛЬСКИЙ ПЛАНЕР



Новый польский планер ZS-24 «Фока» имеет совершенные формы и 300 кг; при скорости 86 км/час удачное взаимное расположение частей. Фонарь кабины сдвигается вперед. Киль по своей форме напоминает киль скоростного самолета. Размах крыла — 14,98 м; длина фюзеляжа — 7 м; высота — 1,4 м; площадь крыла — 12,16 м²; вес планера — 300 кг; при скорости 86 км/час минимальная скорость снижения — 0,66 м/сек; максимальная скорость полета — 240 км/час; минимальная — 62 км/час.

ВЕРТОЛЕТ С ПОДВЕШЕННЫМ КОНТЕЙНЕРОМ

В Англии спроектирован новый вертолет «летающий кран», получивший обозначение «Под Вестминстер». У вертолета тонкий фюзеляж с четырьмя длинными стойками шасси, позволяющими устанавливать под



фюзеляжем контейнер с грузом или пассажирами. Он сможет перевозить 40 человек или 4—5 тонн груза на расстояние 160 км с крейсерской скоростью 160 км/час.

Про планёры разговоры...

ТРОГАТЕЛЬНАЯ ПРИВЯЗАННОСТЬ

В некоторых авиационных клубах на планерах не проводятся внеаэродромные полеты.

(Из писем в редакцию)



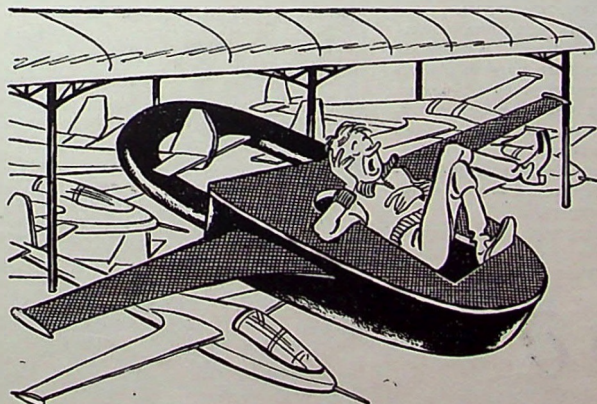
Плохую видим в том услугу —
Планёры здесь на поводу.
Летают все они по кругу
Всегда у няни на виду.

Так мастерами разве станем?
Успехов в спорте не найти.
Давно пора бы клубным
няням
Открыть нам дальние пути.

БЕЗ ДВИЖЕНИЯ

За последнее время планерный парк заметно вырос, однако немало планеров пока стоят без движения в ангарах.

(Из писем в редакцию)



Про планёры разговоры
Разливаются рекой...
А в полете был который?
Тот ли?

Этот? Никакой.

Поскорее подберите
Ключ для этого замка.
За парителем паритель
Пусть уходит в облака.

Рисунки
Д. Циновского

Ребус



Что написали астронавты?

Перенеситесь мысленно в будущее и вообразите, что к далекому миру на космическом корабле отправились астронавты. Они ведут днев-

ник, используя принятые в астрономии знаки-символы. Если вы знакомы с ними то сумеете понять все, что написали астронавты:

"...Космический корабль летел, набирая скорость.

Удалаясь. В исчезающей маленькую искорку превратилась

Вперед на густо-черном фоне широко раскинулись звезды

Цель путешествия — планета, находилась сейчас значительно

правее, в. Но лететь по кривой траектории было выгоднее,

так как при этом ракете помогало притяжение.

Посылались радиосигналы. Мы держали связь с другой ракетой,

направлявшейся на, ярко блестящую среди звезд

Маядящий своим блеском, пока еще «дал своих исследователей.

На нем, как и на, чрезвычайно суровые условия..."

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 10)

Кто это написал?

1. А. Твардовский. «Высшая честь». 2. П. Шубин. «Капитан Гастелло».

Ходом коня

Спорт и труд — рядом живут.

Кроссворд

По горизонтали

1. Таран. 3. Попов. 5. Вираж. 7. Родина. 9. Швецов. 11. Бурдюков. 13. Лонжерон. 15. Глинка. 17. Клапан. 19. Нестеров. 21. Бессонов. 23. Коровин. 25. Лобанов. 27. Чирков. 29. Штопор. 31. Тихонравов. 33. Вахмистров. 35. Бахчиванджи. 37. Амортизатор. 39. Молоков.

По вертикали

2. Чкалов. 4. Иванов. 6. Супрун. 8. Бериев. 10. Полунин. 12. Косинов. 14. Карабин. 16. Нервюра. 18. Полбин. 20. Ушаков. 22. Антонов. 24. Кожедуб. 26. Кнопка. 28. Элерон. 30. Правда. 32. Юмашев. 34. Пилотаж. 36. Лопасть. 38. Жуков. 40. Мотор.

Редакционная коллегия:

Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОВАРЫКИН, А. И. ИВАНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, И. К. ПОДГУРСКИЙ, Б. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Художественный редактор Е. Аграновский
Корректор Р. Выгонская

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ

Москва, В-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: В 1-68-35, В 1-66-08 и В 1-68-56

Сдано в производство 27.IX 1960 г. Подписано в печать 3.XI 1960 г. Бум. 60X92/8 2¹/₄. С. л. 5,5 п. л. Г-63909 тир. 39 500 экз. Издательство ДОСААФ. Москва, В-66, Ново-Рязанская, 26. Цена номера 3 руб. Зак. 612

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

Слава великому Октябрю!	1
Откроем счет рекордов	2
Спартакиады!	3
Говорят участники Спартакиады	4
Смотр деятельности нашего Общества	5
Комсомолка Валентина Николаева	6
С. Игнатъев. Восьмые все-союзные	8
А. Иванов. Соревнуются спортсмены Московской зоны	9
В. Сохацкий. Набирая силы По следам неопубликованных писем	10
Ю. Иванов. Нужны спортивные звенья	11
Е. Степанов. В небе — винтокрылы	12
Факты. События. Люди	14
И. Аникин. Разведка на себя	16
М. Шипилов. Сила дружбы боевой	16
Г. Удовиченко, А. Кремер. Учить и доверять	17
М. Якупов. Планеры на приколе	17
Ю. Чернов. Правильно эксплуатировать планер «Приморец»	18
Мастера спорта Знаменские Спортсмен высокого класса	20
Р. Стасевич. Мелкое скольжение уменьшает скорость снижения парашюта	21
В Международной авиационной Федерации	22
Еще один рекорд Федора Белушкина	23
А. Ермаков. Летают кордовые модели	24
С. Малик. Монтаж исполнительных механизмов аппаратуры РУМ-1	26
В. Турьян. Одесский кортдром	27
Т. Каамина. О дисциплине прыжка	27
В. Щербонис. Разговор с ровесниками	28
Всесоюзные заочные соревнования по моделям «В-1»	28
Из практики зарубежного авиамоделизма	28
И. Шипилов. Политика шантажа и разбоя	29
Вокруг света	30

На 1-й стр. обложки: Аэропорт Внуково. Фото И. Снегирева.

На 4-й стр. обложки: Фотоэтид В. Кунаева.

В помощь авиамодельсту

Модели чемпионов СССР и призеров Всесоюзных соревнований 1960 года



«Крылья Родины» — массовый авиационно-спортивный журнал, в популярной форме знакомящий молодежь с развитием советского авиационного спорта, жизнью, учебной и боевыми традициями Военно-Воздушных Сил, с многообразной деятельностью Гражданского воздушного флота.

Читатель найдет в журнале материалы о всех видах авиационного спорта — парашютном, планерном, самолетном, вертолетном и авиамodelьном.

Журнал систематически показывает борьбу наших спортсменов за новые всесоюзные и мировые авиационные рекорды, освещает авиационные соревнования. На страницах журнала обобщается передовой опыт массовой, спортивной и учебной работы авиационных кружков на предприятиях, в учебных заведениях, в колхозах и совхозах. Ряд материалов посвящается показу опыта авиационных спортсменов зарубежных стран.

В журнале печатается много материалов для юных авиамodelистов, для авиамodelьных кружков и лабораторий при школах, станциях юных техников, домах и дворцах пионеров, при дворцах культуры и клубах. Материалы журнала призваны помочь работникам школ, комсомольским организациям в решении задач политехнического обучения. В разделе «В помощь авиамodelисту» в каждом номере публикуются чертежи авиационных моделей различных классов, лучших моделей местных, всесоюзных, международных соревнований, новинки отечественной и зарубежной авиамodelьной техники.

Специальные разделы журнала отведены пропаганде отечественной авиационной науки и техники, показу новых самолетов, вертолетов, планеров и их создателей — авиационных конструкторов, инженеров, работников авиационной промышленности.

В журнале 32 страницы текстового и иллюстрационного материала и цветные вкладки.

Своевременное оформление подписки обеспечит регулярное получение журнала.

на 1961 год

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

Подписная цена: на год — 36 рублей; на 6 месяцев — 18 рублей; на 3 месяца — 9 рублей.
Цена одного номера 3 рубля.



Чемпионы 1960 года

В розыгрыше первенства страны по самолетному спорту среди женщин победу одержала спортсменка Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Валентина Шашкина (вверху). Победительницей 1-го упражнения стала ее одноклубница инженер-электрик комсомолка Галина Корчуганова (внизу слева). Внизу справа — победительница по 2-му упражнению инженер-механик Розалия Шихина (ЦАК).

Фото Б. Антонова



57
П.ЯЩ.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКЕ
11 1.12 КР РОС



МОДЕЛИ ЧЕМПИОНОВ СССР И ПРИЗЕРОВ ВСЕСОЮЗНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ 1960 года

Модель планера чемпиона СССР Ю. Соколова. Носовая часть фюзеляжа модели выполнена из липы и имеет дюралюминиевый гребень, на котором крепится крыло, хвостовая часть фюзеляжа — бальзовая, трубчатого сечения. В хвостовой части укреплен бальзовый киль, снабженный рулем поворота.

Крыло модели разъемное, прямоугольной формы, с трапециевидными концами. Крепится крыло двумя проволочными штырьками толщиной 3 мм (укреплены на одной консоли крыла, на другой — трубочки, в которые вставляются проволочные штырьки).

Стабилизатор — трапециевидной формы, из одного лонжерона и нервюры, установленных параллельно друг другу. Угол V стабилизатора 20° .

Крыло, стабилизатор, обтянуты одним слоем длинноволоконистой бумаги; фюзеляж хорошо отполирован и окрашен нитроокраской.

Основные данные модели: площадь крыла $29,08 \text{ дм}^2$, площадь стабилизатора $4,87 \text{ дм}^2$, общая площадь $33,95 \text{ дм}^2$, полетный вес 420 г , нагрузка $12,4 \text{ г/дм}^2$.

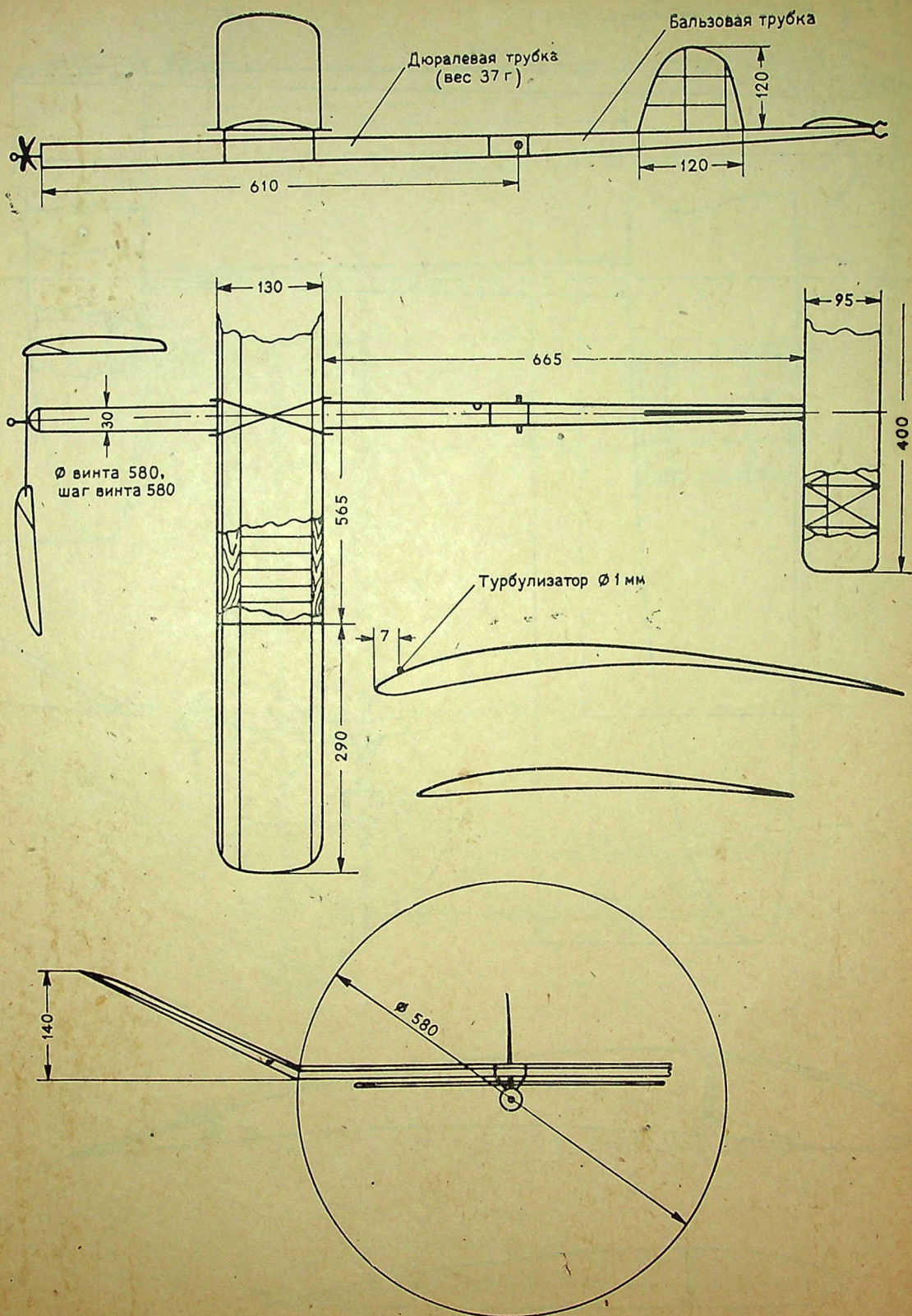
Модель планера призера соревнований Ю. Нестратова. Фюзеляж из липы, выдолбленный внутри и хорошо отполированный; на нем наглухо укреплен бальзовый киль с рулем поворота.

Крыло модели — прямоугольное (с сужением к корням консолей) и с трапециевидными концами, имеет один основной лонжерон и бальзовые кромки; нервюры перекрещиваются. Крыло разъемное, консоли крепятся к фюзеляжу двумя стальными штырьками.

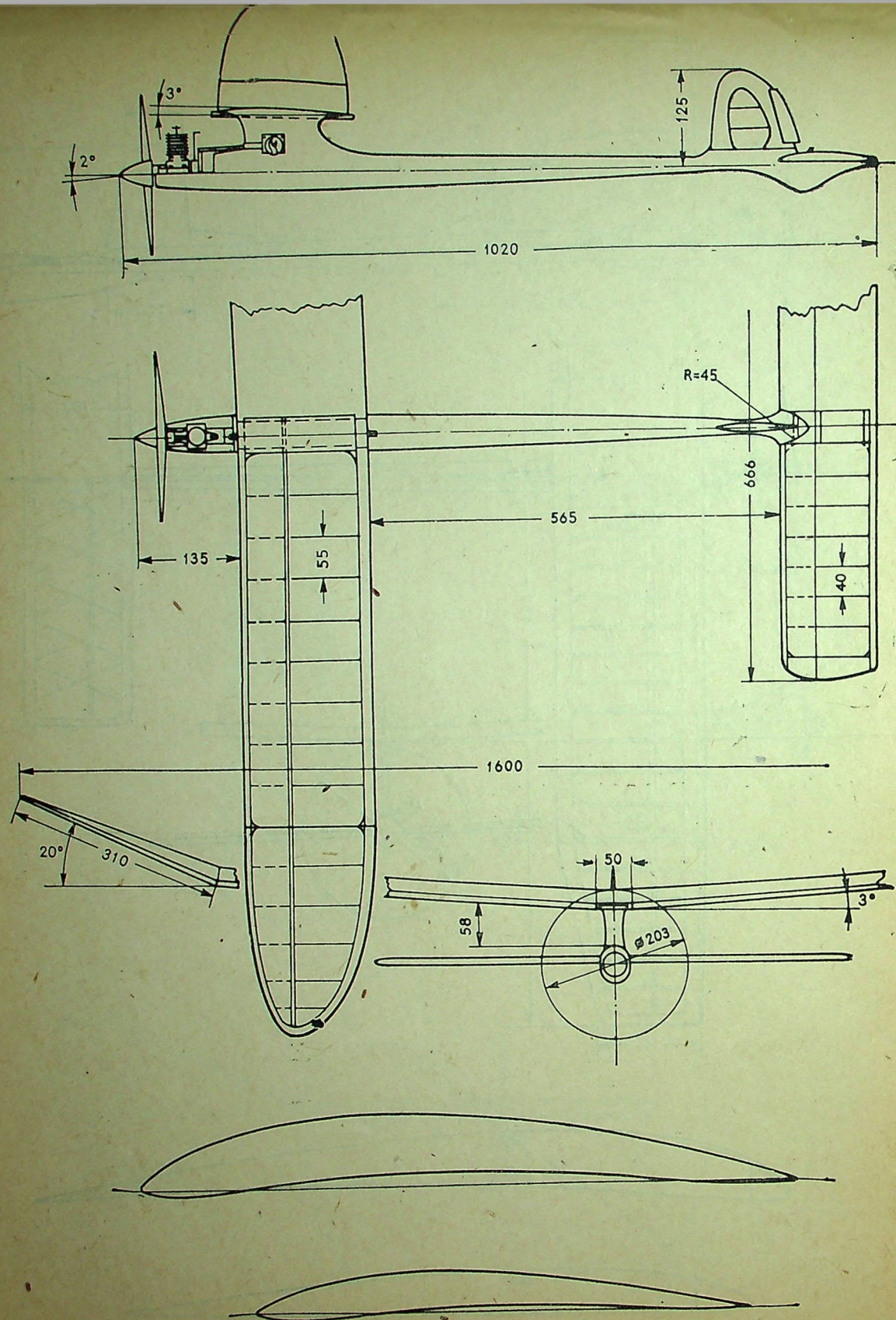
Стабилизатор трапециевидной формы и по конструкции аналогичен крылу.

Основные данные модели: площадь крыла 29 дм^2 , площадь стабилизатора $4,8 \text{ дм}^2$, площадь киля $1,3 \text{ дм}^2$, общая площадь $33,8 \text{ дм}^2$, полетный вес 415 г , нагрузка $12,2 \text{ г/дм}^2$.

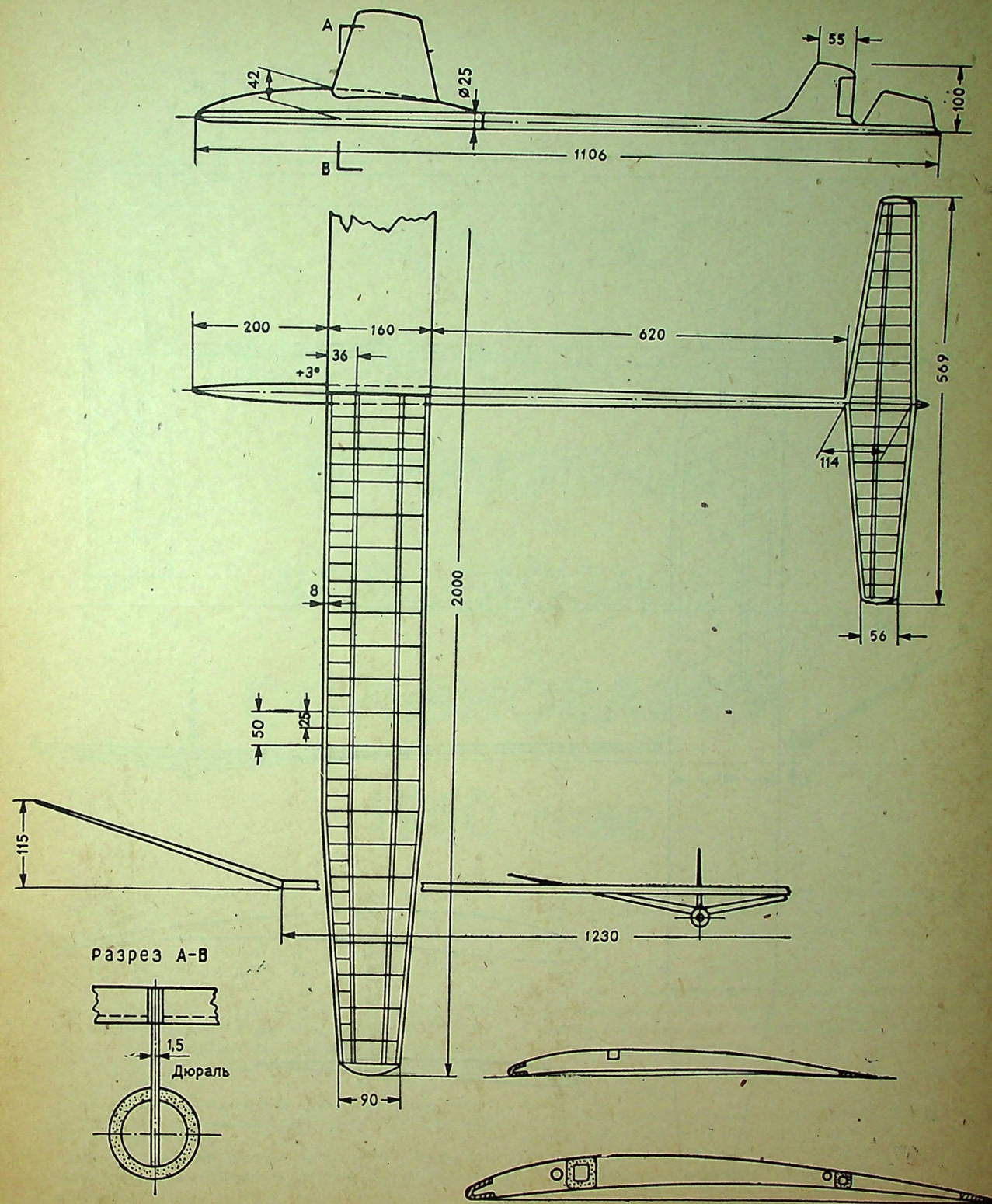
Таймерная модель самолета чемпиона СССР В. Толмачева. Фюзеляж ромбического сечения, выполнен заодно с пилоном из бальзовых пластин. В хвостовой части фюзеляжа наглухо укреплен цельнобальзовый киль, снабженный небольшим триммером.



РЕЗИНОМОТОРНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА ЧЕМПИОНА СССР И. ИВАННИКОВА.



ТАЙМЕРНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА ПРИЗЕРА СОРЕВНОВАНИЯ И. ГУСЕВА.



МОДЕЛЬ ПЛАНЕРА ЧЕМПИОНА СССР Ю. СОКОЛОВА.

Крыло модели — неразъемное, состоит из соснового лонжерона; кромки крыла, закругления и нервюры — из бальзы. Крыло крепится к фюзеляжу ленточной резиной.

Стабилизатор — прямоугольной формы, из одного лонжерона и перекрещивающихся нервюр. Передняя и задняя кромки стабилизатора бальзовые. На модели установлен двигатель 2,5 см³ «Цейс» с деревянным воздушным винтом, диаметр которого 230 мм, а шаг 125 мм.

Основные данные модели: площадь крыла 28,2 дм², площадь стабилизатора 9,6 дм², общая площадь 37,8 дм², полетный вес 756 г, нагрузка 20 г/дм².

Таймерная модель самолета призера соревнований И. Гусева. Фюзеляж модели изготовлен из липы, круглого сечения и внутри выдолблен; выполнен из цельного куска заодно с пилоном. В хвостовой части фюзеляжа наглухо укреплен цельнобальзовый киль с двумя нервюрами и триммером.

Крыло — неразъемное, имеет один сосновый лонжерон, нервюры из фанеры и кромки из липы, выдолбленные для облегчения.

Крыло крепится к пилону ленточной резиной. Стабилизатор прямоугольной формы, по конструкции аналогичен крылу, изготовлен из тех же материалов.

Основные данные модели: площадь крыла 28,1 дм², площадь стабилизатора 8,9 дм², общая площадь 37 дм², вес модели 780 г, нагрузка 21 г/дм².

Таймерная модель самолета победителя соревнований школьника Ю. Хейкинена. Фюзеляж — прямоугольного сечения, выполнен из пластины липы, переменной толщины от 5 мм у двигателя до 0,8 мм у хвостовой части; пластины соединяются

соединяются сосновыми раскосами с последующей бальзовой обтяжкой.

Крыло модели эллипсной формы, из фанерных и бальзовых нервюр. Лонжероны и кромки крыла сосновые. Лобовая часть крыла обтянута бальзой. Стабилизатор из бальзовых нервюр и лонжеронов из липы, передняя кромка из липы, задняя — сосновая. На модели установлен двигатель МК-12В с буковым винтом, диаметр которого 220 мм, а шаг 175 мм.

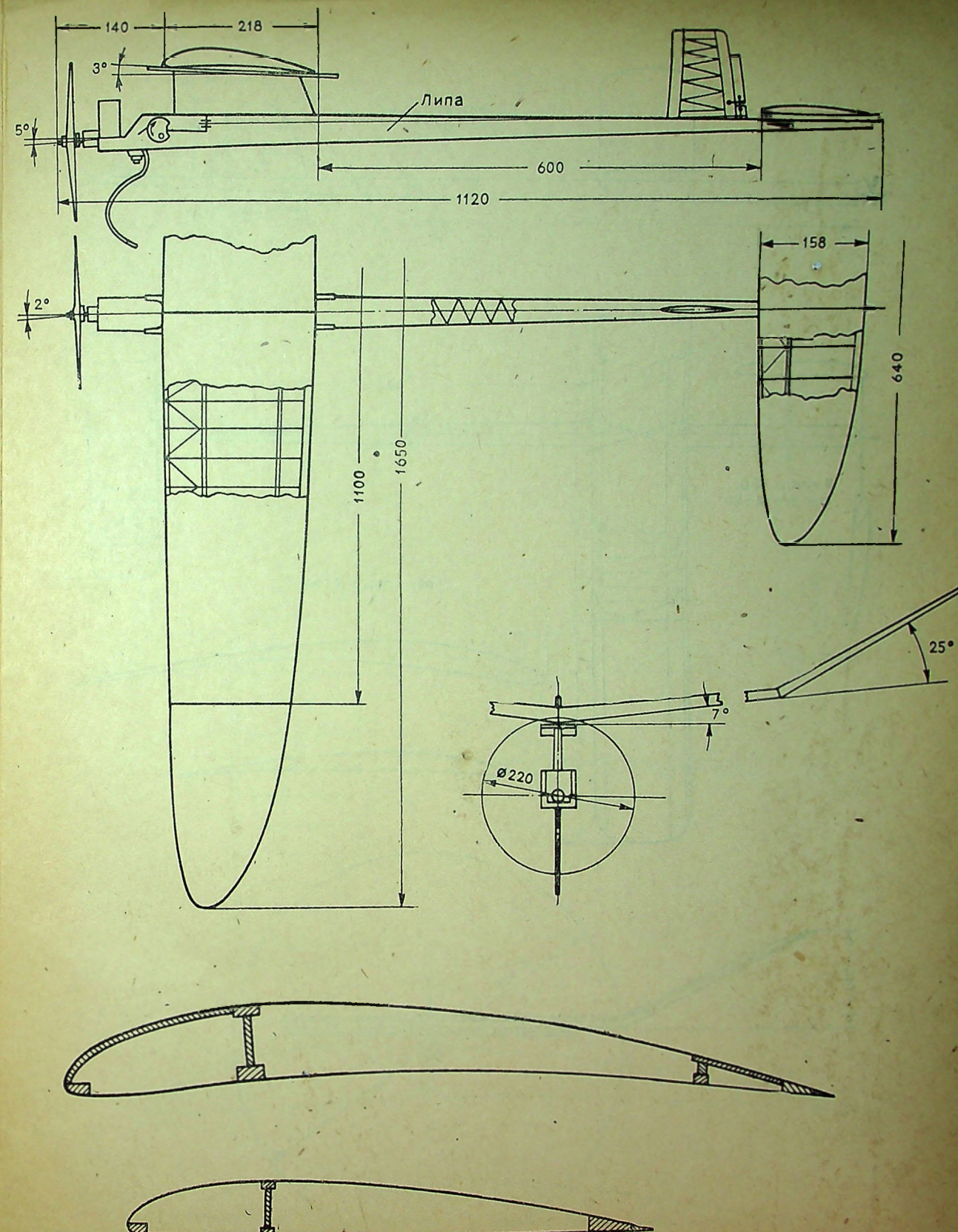
Основные данные модели: площадь крыла 28,5 дм², площадь стабилизатора 7,9 дм², общая площадь 36,4 дм², вес модели 760 г, нагрузка 20,08 г/дм².

Резиномоторная модель чемпиона СССР И. Иванникова. Фюзеляж модели из дюралюминиевой трубки диаметром 30 мм и длиной 630 мм, хвостовая его часть из бальзы (в виде конусной трубки, к которой наглухо крепится наборный киль).

Крыло из бальзы и имеет параллельные нервюры из шпона, лобовая часть крыла до лонжерона обтянута бальзовой пластиной толщиной 1 мм. Круглой резиновой нитью крыло крепится к проволочному подкосу, наглухо укрепленному к фюзеляжу. Стабилизатор прямоугольной формы, нервюры стабилизатора из шпона, кромки и лонжероны из местного материала «чия».

Воздушный винт состоит из проволочной втулки и лопастей, изготовленных из пихты.

Основные данные модели: площадь крыла 15 дм², площадь стабилизатора 3,8 дм², общая площадь 18,8 дм², вес модели 231 г, нагрузка 12,3 г/дм².



ТАЙМЕРНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА ПОБЕДИТЕЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ ШКОЛЬНИКА Ю. ХЕЙКИНЕНА.