

Заканчивается
1986 год.
Он стал
новым рубежом
в выполнении
решений XXVII
съезда партии.

Короткий энергичный разбег и...
человек словно птица парит в воздухе.
Дельтапланеризм завоевывает сердца
все новых и новых поклонников.

ЧИТАЙТЕ В ЭТОМ НОМЕРЕ:

- Решения XXVII съезда КПСС — в жизнь
- К юбилею Главного конструктора
- Большой успех советских парашютистов
- На приз журнала «КР»
- Финал Спартакиады
- Построй модель-ювцию
- Многоцелевой самолет Як-12
- Оружие воздушной агрессии

Фото А. Айкинна



ИГР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

12 '86

МАССОВЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ
ЖУРНАЛ

ЧЕМПИОНЫ



Напряженным был прошедший спортивный год для авиационных спортсменов. Чемпионаты мира и Европы, крупные международные встречи, первенство страны и Спартакиада народов СССР явились серьезной проверкой их мастерства и зрелости. Этот экзамен выдержан с честью.

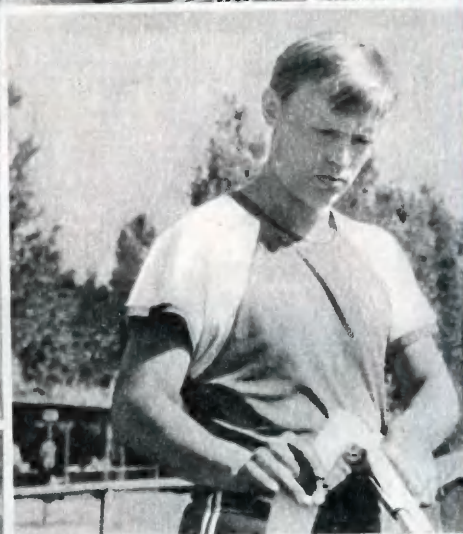
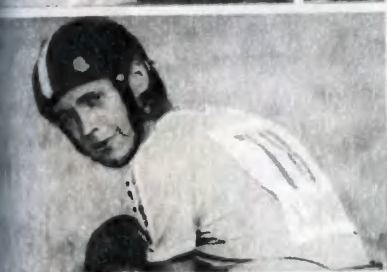
Сегодня журнал публикует снимки тех, кто занял самую верхнюю ступень пьедестала почета, стал в прошедшем году чемпионом мира.

С гордостью отмечаем, что советские сборные по высшему пилотажу, парашютному и авиамodelьному (модели-копии) спорту завоевали командные первенства на чемпионатах мира. Убедительную победу одержали, в частности, спортсмены-летчики. На их счету 11 золотых медалей.

В честь наших лучших спортсменов звучал Гимн Страны Советов, поднимался красный флаг нашей Державы. Эти люди — цвет советского спорта, его гордость и надежда.



МИРА 1986г.



ПЕРВЫЙ РЯД (СВЕРХУ).

Абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу заслуженный мастер спорта СССР Любовь Немкова.

Чемпионы мира (гонимые модели) экипаж мастеров спорта СССР международного класса — Виктор Барков и Владимир Сураев.

Чемпион мира (пилотажные модели) мастер спорта СССР международного класса Анатолий Колесников.

ВТОРОЙ РЯД.

Чемпион мира по высшему пилотажу мастер спорта СССР международного класса Николай Никитюк.

Чемпион мира (модели воздушного боя) мастер спорта международного класса Николай Нечухин.

Чемпион мира (скоростные модели) мастер спорта Александр Калмыков.

ТРЕТИЙ РЯД.

Чемпион мира по высшему пилотажу заслуженный мастер спорта СССР Виктор Смолин.

Чемпион мира (кордовые модели-копии самолетов) мастер спорта СССР международного класса Владимир Федосов.

Чемпион мира по парашютным прыжкам на точность приземления мастер спорта СССР международного класса Вячеслав Валюнов.

Фото Б. Васьиной, Е. Павлова, В. Тимофеева, П. Борисова



По авиационным видам спорта состоялись финальные соревнования. Они показали, что мастерство спортсменов — летчиков, планеристов, вертолечников, парашютистов, авиамоделлистов, дельтапланеристов заметно возросло. 311 из них выполнили норматив мастера спорта, 76 — мастера спорта СССР международного класса. Высоких результатов достигли представители комитетов и клубов ДОСААФ Московской, Свердловской, Иркутской областей, а также Белоруссии, Литвы, Узбекистана.

В спартакиадном году сильнейшие спортсмены защищали честь советского авиационного спорта на международной арене. Командные победы одержали летчики, парашютисты, авиамоделлисты. Установлены новые мировые авиационные рекорды.

Финальные старты Спартакиады широко освещались на страницах нашего журнала. В этом номере рассказывается о финальных соревнованиях спортсменов-летчиков, парашютистов, авиамоделлистов, планеристов.

Фото А. Кудинова, В. Педа,
В. Тимофеева

ИТОГИ СПАРТАКИАДЫ



3

закончились финальные соревнования IX летней Спартакиады народов СССР (технические и военно-прикладные виды спорта), посвященной 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Спартакиада явилась общесоюзным смотром спортивных достижений, выполнения комитетам и клубами оборонного Общества указаний XXVII съезда партии о дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта. Подведены итоги. Во всех видах соревнований за три года приняло участие около 70 миллионов спортсменов.

Первое общекомандное место заняла сборная Российской Федерации. Ей присужден переходящий приз — Кубок Совета Министров СССР. На втором месте — коллектив Украины, на третьем — Москвы. Они награждены переходящими призами ЦК ДОСААФ СССР.





ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ

— Если хотите больше узнать об авиационном методе поиска рыбных косяков, то лучше всего вам отправиться в рейс с нашим летчиком-наблюдателем Панкратовым, — посоветовал мне начальник промысловой разведки объединения «Сахалинрыбпром» А. А. Тараков. — Он по праву считается одним из лучших «летнабов» на Дальнем Востоке. Его трудовой стаж перевалил уже за двадцать лет. А с каким вдохновением работает!.. Когда рыбаки «сверху» слышат его голос, они уверены: без улова не останутся.

На следующее утро я уже поднимался на борт Ил-14. Эта серебристая двухмоторная машина вылетает из аэропорта Южно-Сахалинска практически каждое утро. Ее курс — то в Охотское, то в Берингово или Японское моря — места, где расположены рыболовные флотилии. У Ил-14 есть все необходимые качества, требующиеся для рыбознайки: подходящая скорость — 300 километров в час, хорошая маневренность в воздухе без дозаправки — 10—11 часов. Без малого тридцать лет эти самолеты надежно служат промысловикам Сахалина в их нелегкой работе. В такие полеты, помимо пяти членов экипажа, отправляются, как правило, еще два — летчик-наблюдатель и гидролог.

...Уже час, как мы в воздухе. Ровно гудят моторы. Сверху голубое бездонное небо, а под нами серая, неласковая гладь океана. Видимость хорошая, как считают летчики, но даже при внимательном рассмотрении неопытному глазу едва удастся что-либо обнаружить, кроме, пожалуй, теней от облаков. Вот внизу появилась узкая полоска земли с белой пеной прибоя. Это остров Тюлений — одно из лежбищ морских котиков. А чуть в стороне видны силуэты рыболовецких судов.

Авиационный метод разведки известен с давних пор. Его применяли еще в годы войны, когда с самолета обнаруживали подводные лодки или затонувшие на небольшой глубине суда. На Дальнем Востоке, как и в других приморских регионах страны, с помощью самолетов сегодня не без успеха ищут промысловые косяки. Удача в этом деле во многом зависит от опыта летнаба, его умения по едва заметным признакам определять скопление рыбы. Причем в решении этой задачи задействован живой инструмент — глаза наблюдателя. При хорошей прозрачности воды он может заметить объект на глубине до двадцати

метров. И если обнаружен промысловый косяк, наблюдателю требуется определить его размеры и плотность и, учитывая курс и скорость полета, а также направление и силу ветра, точно навести рыбаков. В нашей стране таких специалистов, как Герман Александрович Панкратов, единицы. Чтобы стать настоящим морским летнабом, кроме острого зрения, необходимо обладать и обширными знаниями в ихтиологии, и особой интуицией.

— Мы в районе расположения флотилии, — говорит командир экипажа Г. В. Михайлов. — На связи капитан-директор большого морозильного рыболовного траулера «Мыс Грозный» Альберт Симон. Сообщает: для выполнения квартального плана рыбакам этого судна осталось добрать несколько десятков тонн. И тогда план первого года двенадцатилетней программы для них досрочно завершен.

...Приборы показывают: скорость — 250 километров в час, высота — 600 метров, температура воздуха — ноль градусов. В такое время года, как я уже знаю, это наилучшие параметры. Теперь Панкратов — весь внимание. Он почти по пояс высывается в блистер — выпуклое боковое окно с левого борта — и начинает действовать на дель фронты: ведет переговоры с капитаном-директором и одновременно дает указания пилотам. Наш «Ил» целиком в его руках.

— Вижу солидный косяк, тонн на двести, — сообщает он капитану-директору, — и сразу следует команда Михайлову. — Геннадий Васильевич, давай вираж!

Самолет делает большой крен влево. Вот это пилотаж! Поспешно хватаюсь за крепления.

— Еще вираж! — снова командует Панкратов. Наш самолет, как заведенный, кружит в воздухе. — Хочешь посмотреть на косяк сельди иваси? — обращается он ко мне. — Сидишь тогда к блистеру.

Мы меняемся местами, и теперь я зависаю над океаном. Сквозь выпуклое стекло отчетливо видны рыболовецкие суда. Впечатление такое, что они не двигаются, застыли, словно на стекле. И где же тут рыба? Как ее отыскать? Могу себе только представить, какая на траулерах кипит сейчас работа. Там раздаются команды, работают механизмы, в море идет трал. С помощью Панкратова мне удается, наконец, разглядеть прямо под нами чуть заметное буровато-серое пятно.

У каждого рыбки свой цвет, — говорит Герман Александрович. — У сельди иваси обычно буроватый, у минтая — оранжевый. Конечно, глаз должен быть натренирован, иначе ничего не разглядишь. К тому же мы знаем миграционные пути рыбы. Чаще всего она встречается там, где есть планктон, а планктон в свою очередь собирается в тех местах, где сталкиваются теплое и холодное течение. Стало быть, температура воды в нашем деле играет заметную роль. Рыбаки, собственно, тоже все это знают. Скажем, та же ивася любит 9—12 градусов, а минтай чуть холоднее, его и про-

мышляют круглый год. Поэтому в полете очень важно делать съемку температуры поверхности воды, составлять гидрологическую карту и ее данные сообщать рыбакам. Погода тоже имеет немаловажное значение — в шторм косяки присекаются, уходят на глубину, рассеиваются. Так что многие данные приходится определять с помощью аппаратуры и приборов: локатора, радиовысотомера, электронно-вычислительных устройств.

Через час по радию рыбаки поблагодарили экипаж и Панкратова за помощь, и мы «снимаемся с якоря», поднимаемся выше, берем курс на северо-восток.

Незаметно подошло и время обещанного перерыва. Значит можно расслабиться. Пока мы делимся впечатлениями, бортгайд Юрий Рай хлопотет возле электрической печурки, и в салоне разнесется приятный запах домашнего борща. Самолеты рыбознайки неплохо оборудованы для дальних рейсов — у них есть своя кухня, запас продовольствия и даже библиотека. В таких условиях и новичок через пару часов настолько привыкает к обстановке, что начинает чувствовать себя «в небе», как дома.

— Летом и осенью мы промышленяем в основном рыбу, — рассказывает Ю. Рай, самый молодой в экипаже. — А зимой и весной летаем на Камчатку, Чукотку, Курильские острова, помогаем геологам, вулканологам, оленеводам, охотникам, осуществляем контроль за двухсотмильной экономической зоной. Отсюда до Японии — рукой подать. Хоккайдо находится всего в сорока километрах от Сахалина. И все-таки основная наша специализация — это рыбознайка. Но здесь без Германа Александровича мы, как без рук. Он настоящий ас. Сколько лет с ним знакомы, а разгадать его глубинное зрение никак не удается.

— Не надо ничего преувеличивать, — подключается к беседе Панкратов. — Просто опыт большой. Ну и привязанность, конечно, к этому делу. К рыбе, я, честно говоря, не равнодушен с детства. Родился на Волге, в Астрахани, хорошо знаю, что такое путина. Рыбачил в молодости на речных судах. А вот желание увидеть далекие края, поплавать с моряками привело на Сахалин. Но, когда вместе с летчиками-наблюдателями впервые поднялся в воздух и они показали мне, как работают, у меня дух захватило. Почувствовал азарт. Со временем понял, что это, конечно же, призвание. Не заметил, как налетал свыше 18 тысяч часов... Нашу профессию еще рано заносить в Красную книгу, она должна свершенствоваться. Сейчас на смену Ил-14 идет специальный самолет. Это целая лаборатория, оснащенная новейшими приборами. Первая их задача — заниматься не только воздушной рыбознажкой, но и научной работой: определять и изучать запасы рыб в промысловых зонах.

М. КУБЕЕВ

Южно-Сахалинск

Недавно группа работников ЦК ДОСААФ изучала опыт работы Вяземского аэроклуба. Нас интересовали вопросы — как в условиях перестройки этот коллектив выполняет плановые задания и социалистические обязательства, как налажен учебно-воспитательный процесс.

Успехи обнадеживают. В Вяземском клубе (начальник Ф. Акчурин, заместитель по политико-воспитательной работе Ю. Быков) позаботились о том, чтобы год XXVII съезда партии стал годом заметных перемен. Главное, на что направлено внимание, — обеспечение организационного единства обучения и воспитания. В центре внимания руководства клуба — социальная и духовная сфера жизни всех категорий работников, постоянная забота об утверждении коммунистической морали, повышение дисциплины и порядка, усиление организаторской и идеологической работы во всех звеньях. Личное участие руководящего состава, всех коммунистов в воспитательном процессе способствует активному проведению в жизнь линии партии. Совершенствуются формы и методы военно-патристической деятельности. Многие делается, чтобы пробудить творческие возможности людей, добиться, чтобы они активно использовали в интересах дела опыт, знания и навыки. Все это привело к тому, что Вяземский клуб успешно выполнил плановые задания и социалистические обязательства без летных происшествий. Здесь царит дух самокритичной оценки сделанного, здоровое чувство неудовлетворенности достигнутым.

В учебных и спортивных авиационных организациях ДОСААФ завершился учебный год. Он показал, что вся общественно-политическая жизнь, летная и спортивная подготовка после XXVII съезда партии проходила под воздействием его идей и решений. Этот период характерен тем, что в коллективах все ярнее обозначается процесс перемен, а в большинстве из них — радикальных преобразований. Работники авиационных клубов все глубже понимают: что реализоваться установкам съезда, нужна кардинальная перестройка стиля и методов, реализм и принципиальность в оценке профессиональной подготовки летного, инструкторско-преподавательского и руководящего состава, дисциплина и безопасность полетов и прыжков с парашютом.

Как отмечалось в докладе Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева на июньском (1986 г.) Пленуме ЦК КПСС, процесс перестройки — не простой. Он требует усилий и серьезных перемен в мышлении кадров. Это обязывает каждого руководителя, каждого работника по-новому оценивать процесс обучения и воспитания, более внимательно изучать морально-нравственный климат в коллективах и активно влиять на его формирование, повседневно и доходчиво разъяснять

остроту переживаемого момента, наши задачи, организовывать четкий и ритмичный труд всех служб и подразделений.

Когда мы говорим о необходимости сохранять и развивать дух съезда, заложенную им морально-политическую атмосферу, воплощать в жизнь его решения, то имеем в виду не просто душевные порывы, не словесную готовность, а именно практические действия на обеспечение тесного единства организаторской и политико-воспитательной работы, процесса обучения и воспитания.

Для подавляющего большинства аэроклубов характерен высокий деловой настрой. Все положительное, что накоплено в летной и спортивной подготовке инструкторов, тренеров, курсантов и спортсменов, кропотливо анализируется руководящим составом, партийным, профсоюзным и комсомольским активом. И не случайно большинство коллективов извлекло правильные уроки, сделало верные выводы из недоработок, имевших место в прошлом.

Только по реальным сдвигам и показателям можно судить о том, насколько твердо усвоены нами и взяты на вооружение уроки партийного съезда. У нас немало коммунистов-руководителей во всех звеньях авиационных организаций оборонного Общества, которых отличает высокая деловитость, умение мобилизовать людей, сосредоточивать усилия членов ДОСААФ на выполнении важнейших задач летной и спортивной работы.

Хороших результатов в летной работе добились коллективы, где политико-воспитательную работу организовали коммунисты Ю. Калямины и А. Дудин. В этих организациях активно ведут борьбу против парадности и благодушия, медлительности и косности, вскрывают внутренние резервы роста, добиваются высоких конечных результатов. Стараниями коммунистов и членов профсоюза в коллективах решительно утверждается атмосфера требовательности. Строг здесь спрос с тех, кто нарушает дисциплину, летные законы. Положительные сдвиги в перестройке форм и методов воспитательной работы происходят в других аэроклубах и авиационно-спортивных клубах.

Однако встречаются факты иного рода. Так, например, в Саратовском, Владимирском, Ульяновском и некоторых других клубах нередко живая организаторская и воспитательная работа с людьми подменяется распорядительными функциями, назидательностью, не обеспечивается единство слова и дела. В этих коллективах продолжает оставаться застойные явления, консерватизм и косность. Это подтверждает, что еще не все руководители оказались готовыми сойти с наземной колеи, отказаться от устаревших взглядов, представлений и

форм работы, быстро перестроиться на деловой лад.

О какой перестройке могла идти речь, скажем, в Волгоградском аэроклубе, если сам начальник (теперь уже бывший) С. Карпенко, поправ все нормы партийной и гражданской этики, запустил руку в народное добро. Используя служебное положение, перевозил строительный материал, принадлежавший клубу, на свою дачу, привлекал курсантов для строительных работ. И не случайно здесь имели место нарушения дисциплины, случаи безответственного отношения к делу. А в результате всего этого снизились показатели в учебно-летной подготовке. Такие примеры единичны, но говорить о них надо. От коммунистов-руководителей, партийного и идеологического актива сегодня требуются личный пример во всем, более четкое и оперативное реагирование на происходящие перемены, умение мобилизовать коллектив на достижение передовых рубежей.

Для ускорения роста идейного уровня и профессионального мастерства летного и инженерно-технического состава, интенсификации летной и спортивной подготовки особого внимания требует организация социалистического соревнования, руководство им. Большой опыт в этой очень важной сфере деятельности учебных авиационных организаций накоплен в Запорожском, Ростовском и Сумском клубах. Здесь соревнуются не вообще, как это бывает иногда, а по задачам и нормативам в ходе летной смены, летного дня, этапов подготовки. Другими словами, соревнование стало живым, творческим, повседневным. В клубах постоянно уделяется внимание реализации ленинских принципов социалистического соревнования — гласности, сравнимости результатов, повторению опыта лучших. Это позволяет добиваться стабильности в летном обучении, простота конечных результатов труда каждого. И не случайно эти клубы носят звание образцовых.

Между тем многим авиационным организациям как раз и не хватает этой конкретности и деловитости. В отстающих клубах не учитываются реального положения дел, имеющиеся возможности. Не всегда четко определяют, что, кому и как надлежит сделать, кто организует исполнение, осуществляют контроль. Чтобы поднять уровень этой работы, надо с ленинской прямотой и партийной принципиальностью рассматривать и решать проблемы, которые стоят перед коллективами. Уяснив и приняв эту методологию к оценке нынешнего состояния идейно-воспитательной работы в авиационных коллективах ДОСААФ, можно поднять ее эффективность, добиться успехов в летной и спортивной работе, безопасности полетов, укрепить дисциплину и организованность. Главный вывод, вытекающий из оценки состояния идеологической работы в свете



УВИДЕТЬ ЦЕЛЬ, ПОДНЯВШИСЬ ВЫШЕ

решений XXVII съезда КПСС, — необходимость коренного усиления ее деловитости, связи с жизнью. Именно в этом, думается, лежит путь к ее ответственности. А упор должен быть сделан прежде всего на повышение уровня работы с активом, кадрами.

Во многих авиационных коллективах ДОСААФ накоплен поучительный опыт работы наших пропагандистов: руководителей политической учебы, другого идеологического актива. Взять к примеру, командира авиационного звена Грозненского аэроклуба Т. Овадюка. Он является настоящим воспитателем подчиненных, их наставником. В звене — высокий дух солидарности, взаимопомощи и требовательности друг к другу. Здесь исключены нарушения трудовой дисциплины, коллектив добивается высоких показателей. За успехи, достигнутые в выполнении заданий одиннадцатой пятилетки, Т. Овадюк награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Можно назвать еще — и немало — подлинных воспитателей, отличных руководителей занятий. Однако уровень работы сегодня нас уже не удовлетворяет. Прежде всего потому, что к руководителю группы политической учебы предъявляются сейчас новые, повышенные требования. Он несет политические знания, осуществляет влияние на личный состав самым действенным методом — индивидуальным, учитывает особенности каждого слушателя. Поэтому роль идеологического бойца, как ключевой фигуры в учебно-воспитательном процессе неизмеримо повысилась. Нужно много и тщательно работать, чтобы на деле совершенствовать качество марксистско-ленинской подготовки, политической учебы и партийного просвещения. Это требование относится и к улучшению всей агитационно-пропагандистской работы. Слово, учил В. И. Ленин, тоже, есть дело. Сегодня воспитательная работа с помощью слова требует значительно большей психологической тонкости и такта.

Переломное время переживаем мы сегодня. Оно требует от каждого руководителя личного примера. Тот, кто призывает подчиненных к необходимости перестройки, обязан показывать образец в борьбе против всего устаревшего и отжившего, того, что мешает добиваться весомых результатов в летной и спортивной работе. Мы должны сделать все, чтобы процесс перестройки стал необратимым, чтобы он опирался на высокую сознательность всех работников коллектива, чтобы творчески использовался передовой опыт, активно внедрялся в повседневную практику. Только в этом случае возможен успех.

А. САВОСЬКИН,
заместитель начальника Управления
авиационной подготовки и
авиационного спорта
ЦК ДОСААФ СССР

Информация о парашютном спорте в Курской области, полученная в обкоме ДОСААФ от Н. И. Крамского, ведающего авиационными видами, была похожа на оптимистичный, лаконичный рапорт:

— В области развивается два вида парашютизма — классический и многоборье. В аэроклубе занимаются около полусотни спортсменов второго разряда и выше, подготовлено более 150 третьеразрядников. В этом году норматив мастера спорта выполнил И. Долженков, А. Клейнберг и М. Мосолов стали кандидатами в мастера. Последний из них вошел в сборную команду страны по парашютному многоборью.

Энергичный, с отличной спортивной выправкой, Николай Иванович на любой вопрос реагировал мгновенно, подкрепляя слова соответствующими письмами, бумагами, записями в блокнотах. Были названы соревнования, в которых выступали курские спортсмены, число прыжков, другие детали. Полная информация по любому вопросу, уверенность и улыбочка вызывали невольное восхищение собеседником, а общий смысл его ответов говорил о том, что парашютный спорт в области находится на должной высоте.

Смущало только одно: право на оценку положения дел в курируемом виде спорта Николай Иванович признавал, по сути, лишь за собой. ~~И~~ даже поведаль о своем недовольстве одним из корреспондентов областной газеты, осмелившегося на собственное мнение в статье, посвященной 50-летию Курского аэроклуба, в которой говорилось о необходимости серьезно поработать, чтобы вернуть местным парашютистам былую славу.

«Ветераны парашютного спорта в Курске и понине с гордостью вспоминают земляков — рекордсменов мира и чемпионов страны, членов сборных республик и мастеров спорта. Рассказывают о двух-трех претендентах на место в сборной области, многочисленности желающих попасть на каждый «борт» в дни прыжков, о тренировках без измождения в будни и выходные. С теплотой говорят о былом и с горечью — о настоящем: снижении интереса и популярному ранее виду спорта, углубляющейся «камерности» парашютизма.

Быть может, ветераны чрезмерно придирчивы и тем, кто их заменил? Или личное участие окрашивает минувшие дни в их глазах эткой романтической дымкой? Да нет, благодусие скорее присуще настоящему. Настолько, что мешает реально оценить достигнутое.

Если рассмотреть внимательнее сегодняшнее положение дел, оптимизма значительно побавится. Ведь до И. Долженкова последним выполнил норматив мастера спорта Ю. Глебов, а было это несколько лет назад. Число тренирующихся спортсменов меньше, чем следовало бы ныне иметь и, главное, далеко от той массовости, которая единственно и может выдвинуть из своих рядов молодых, талантливых спортсменов, как это было в шестидесятых годах.

— Тогда с парашютом прыгали до полутора тысяч человек ежегодно. Из этого количества легко было отобрать тех, кто хочет заниматься всерьез. А из множества увлеченных спортсменов формировалась команда. Она и достигала значительных успехов, — рассказывал С. Пономаренко, два десятилетия назад возглавлявший парашютное звено, в котором выросло около двадцати мастеров спорта. Многие из них побеждали на соревнованиях, в том числе и командир, побивший мировой рекорд. — Принимали почти всех желающих. Нам серьезно помогал комсомол области, а первый секретарь В. Томашкевич сам прыгал. Вели мы активную пропаганду парашютного спорта в печати и по радио, выступали в школах, училищах, институтах, на предприятиях Курска. Отношение к парашютистам было внимательное и знали о них больше, чем теперь.

О сегодняшнем отношении к парашютизму со стороны комсомольских организаций и комитетов ДОСААФ нынешний командир звена Ф. Прокудин рассказать смог лишь противоположное, как ни осторожен был в оценках. Это мнение, к сожалению, не опроверг ни один из собеседников.

К чему привело благодусие и невнимательность, можно понять со слов штатного инструктора аэроклуба И. Долженкова. Давно, видимо, наиболее прорвало плотину ведомственной лояльности:

— Спросите любого встреченного на улице парня или девушку, есть ли в Курске парашютисты? Уверен — ответят: «Нет». Не знают о нас...

Несмотря на категоричность, вполне, впрочем, объяснимую, утверждение недалеко от истины. Горечь и ветераны спорта, и И. Долженкова вполне оправдана — не блещет ныне курский городской парашютный спорт (в районе его просто нет) ни массовостью, ни спортивными достижениями. Летом в Туле, на зональных соревнованиях по классическому парашютизму, куряне оказались последними. Это расценива-

ется как неудача, а в целом сборные области привычно борются лишь за середину турнирной таблицы, хотя и выступают в соревнованиях по рангу не выше зональных.

В Курском аэроклубе, похоже, постепенно сформировалось отношение к парашютизму, как к «второстепенному» виду спорта. Ликвидировать его нельзя, но культивировать особо не стремились после того, как отошли от управления люди, искренне увлеченные делом. Задачи зана представляются сформулированными так: не лезть в глаза начальства со своими заботами, не привлекать внимания со стороны явно плохими выступлениями (последнее, как видим, парашютистам не удалось...). Зане нацеливалось, по существу, на приземление не в центр круга, а лишь вне зоны критики.

Не нужна при этом стала и массовость — к чему лишние хлопоты, риск, ответственность, когда никто не требует большего? Наступил спокойный и непритязательный период преодоления малыми силами маленьких препятствий — ежегодных планов подготовки спортсменов третьего, второго разрядов и выше. Только это «и выше» никого ни к чему не обязывало...

Конечно, приходили порой способные ребята и девчата, искренне увлеченные парашютизмом, совершали прыжки. Чего-то добились, благодаря своему энтузиазму преодолевали неизбежную колючку казенной незаинтересованности. Но чтобы достигнуть сколько-нибудь значительных успехов, сколько сил пустую им приходилось затрачивать!

— От спортсмена, занимающегося парашютизмом, требуется одержимость, — высказал свое мнение В. Черемисинов, упорно выступавший, пока позволяли, хотя и перевалило ему за «ветеранские» тридцать лет.

Такие люди, до глубины души преданные своему виду спорта, подобные корням дерева и должны быть в каждой команде, чтобы передавать молодую поросль свою увлеченность, традиции коллектива. Однако, если задуматься, как раз на подобной безоглядной самоотверженности в первую очередь и играют те, кто менее всего заботится о спортсменах, вместо удобного времени тренировок предлагает искать «удобную» работу.

Не случайно и сейчас большую часть членов сборной области составляют штатные работники аэроклуба. Другим же, чтобы бывать на тренировках, приходится как-то息хиряться, приспосабливать основную трудовую деятельность к увлечению! Не приходится удивляться, что регулярно тренирующихся спортсменов мало, в аэроклуб не возвращаются пары, служившие в воздушно-десантных войсках.

В выходные дни, когда более свободно и аэродром, и большинство молодежи, в Курске упорно не прыгают! И перестроится работники аэроклуба не хотят! По инерции прикрываются возражениями типа «и мы хотим отдыхать по воскресеньям, а прыжков и в будни хватает...» Только для кого хватать!

Спортсмены не раз жаловались в разные инстанции, пытались изменить существующее положение, но тщетно. Предлагали проводить сборы совместно

с белгородцами, но... гложет инициатива, «варятся парашютисты в собственном соку». Хотя совместная форма тренировок, обмен опытом несомненно помогли бы в повышении мастерства.

При обилии присылаемых из Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР указаний и рекомендаций в то же время на местах нет плакатов, рассказывающих о выполнении ведущими спортсменами комплекса фигур. А ведь многие инструкторы не имеют соответствующей подготовки, у них слаба квалификация. Где им посперничать передовой опыт? Перворазрядница С. Дмитриенко, преподаватель физкультуры, отмечает сложности, связанные с тренерской деятельностью в аэроклубе: инструктор не всегда имеет возможность наблюдать за работой спортсменов в свободном падении или при подходе на цель. Он занят на старте, укладке или летает выпускающим на самолете.

И все же нужно решить этот вопрос. Скажем, вменить обязанности тренера кому-то одному из инструкторов, который бы полностью отвечал за подготовку спортсменов высших разрядов, и строго спрашивать с него качество выполнения этой работы.

Необходимо совершенствовать в Курске и график подготовки начинающих парашютистов. Многие за то, чтобы они выполняли свою программу зимой. Летом работники клуба смогли бы отдать все силы для тренировок спортсменов сборной команды области.

Прекрасная возможность расширения массовости, активной подготовки резерва появляется в настоящее время в связи с указанием о создании детско-юношеских спортивных школ парашютистов. Однако ни обком ДОСААФ, ни органы народного образования инициативы до сих пор не проявили, хотя среди пятнадцати-шестнадцатилетних ребят немало ничем не занятых подростков. Нет необходимости объяснять, что дают занятия парашютизмом спортом юношам и девушкам, какое воздействие он имеет на формирование характера, воспитание личности.

К сожалению, почти нет парашютных кружков и секций при первичных организациях ДОСААФ в областном центре, ну а в периферийных городах о парашютизме и мечтать не приходится. В области много крупных предприятий, комбинатов, которые могли бы оказать помощь кружкам и секциям, но ни у работников аэроклуба, ни у обкома нет желания более широко развивать парашютный спорт среди молодежи.

Большинство вопросов, поднятых в статье, можно и нужно решить своими силами в области. Все это главным образом зависит от инициативы и желания работников аэроклуба (начальник В. Афиногенов, командир парашютного звена Ф. Прокудин) и руководства обкома ДОСААФ (председатель В. Бутылин). По-парашютному выражаясь: на земле можно лишь имитировать падение в цель, но для того, чтобы не учиться в нее попадать, нужно подняться выше сегодняшнего благодушия...

В. КАЛИНИН

Курск

В КРУГУ ХОРОШИХ ЛЮДЕЙ

Недавно в числе большой группы работников авиационных клубов меня наградили медалью «За трудовую доблесть». Считаю, что в значительной степени это заслуга коллектива восточно-тунгусского аэнаспортоллуба, в котором работа уже двадцать два года.

Так сложились моя судьба, что с самого начала трудовой деятельности меня постоянно окружают хорошие люди, товарищи по работе. В наш клуб приходят грамотные, квалифицированные специалисты, преданные своему делу, любящие авиационную технику. Взять к примеру техников С. Мельничкино, Н. Божко, М. Кудкина, Ю. Кателевского, Е. Мельникова. Они длительно осматривают введенные им самолеты, никогда не оставляя аэродром, пока не приведут в порядок технику. Вот почему их машины успешно надежны. Отлично справляются со своими обязанностями техник по радио А. Харьковский, техник по оборудованию В. Дрюков. Щедро передает свой богатый опыт влетелан клуба техник-бригадир В. Павловский.

По итогам социалистического соревнования наш клуб на протяжении двадцати двух лет занимает почетные места в десятке сильнейших авиационно-спортивных клубов страны, а в 1985 году стал призером, коллективу вручили диплом и денежную премию. В этом немалую роль сыграла авиационно-техническая служба. И ныне она успешно справляется со своими нелегкими обязанностями. Повысилась дисциплина. Организованные стали проводиться летно-парашютные двести картинголы, жесткие правила эксплуатации авиационной техники. Все это, как известно, — залог безопасности полетов, а значит, и выполнения клубом государственных заданий по подготовке молодежи и поступлению в военные авиационные училища.

С. МКТЫЧАН,
инженер клуба

Ессентуки

ПОДАРОК К ЮБИЛЕЮ

Центральная орденена Ленина и Боевого Красного Знамени студия документальных фильмов завершает работу над полнометражной картиной, посвященной 60-летию оборонного Общества. Руководит съемками режиссер А. Воронцов. Группа операторов, в числе которых заслуженный деятель искусств РСФСР Г. Елифанов, С. Воронцов, И. Григорьев, В. Манаров, побывала во многих городах Советского Союза, запечатлела на пленку важнейшие спортивные события года. Составили сильнейшие дельтапарашютисты страны в Аляске, спортсмены-вертолетчики — в Егорьевске и Ярославле, воспитанники юношеских планерных школ — под Пыллой (Эстонская ССР), международные соревнования парашютистов в Донецке. Такими лишь некоторые эпизоды фильма.

Не осталась без внимания повседневная жизнь первичных организаций, работа среднего звена — горюмов и обкомов ДОСААФ, центрального аппарата. Широко представлен в картине исторический материал, рассказывающий о становлении и развитии оборонного Общества, шедстве Номсомола над Воздушным флотом, о героических делах защитников советского неба в годы Великой Отечественной войны. В этом создатели фильма помогли работникам Центрального государственного архива кинофотодокументов СССР, берущим хранящие реликвии истории. Запечатлены на пленку и наши современники — Герои Советского Союза, воспитанники ДОСААФ: летчик-командир СССР Светлана Савицкая и капитан Наби Ахмедов, получивший высокую награду Родины за выполнение интернационального долга в Афганистане.

Вскоре фильм выйдет на экраны.
К. АЛЕКСАНДРОВ

XXI научные Чтения К. Э. Циолковского были посвящены дальнейшему углубленному исследованию трудов замечательного русского ученого, широкому показу современных достижений космической техники. Они собрали в Калуге специалистов, внесших заметный вклад в эти области знаний.

ЧТЕНИЯ К. Э. ЦИОЛКОВСКОГО

Константин Эдуардович Циолковский, основоположник космонавтики, даже в самых дерзновенных мечтах не мог предположить, что эра освоения околоземного пространства начнется так скоро, что его ученики и полеты доставители будут отправлять в полеты первые в мире космические корабли. Космос сегодня стал активной ареной труда. Сюда направлена мысль многих ученых и конструкторов. На Чтениях ученые уделили особое внимание проблемам мирного освоения околоземного пространства. Отмечалось, что руководящая верхушка США не только не отказалась, но все активнее форсирует программу «звездных войн», выделяя огромные средства на милитаризацию космоса.

«Звездные войны» и возможность непреднамеренного начала ядерного конфликта — с таким докладом выступил на пленарном заседании академик Б. В. Раушенбах. Он отметил, что для программы «звездных войн» характерно стремление в короткие сроки милитаризовать космос. Ученый

проанализировал различные обстоятельства, которые могут привести к непреднамеренному началу ядерного конфликта. Нельзя вверять судьбы человечества автоматике, надо сделать все, чтобы обуздать гонку вооружений, — главная мысль его выступления.

С интересным докладом «Звездный мир» в свете идей К. Э. Циолковского» выступил доктор исторических наук Г. С. Хозин. Ученый развил эту идею затем и на симпозиуме, проведенном в рамках Чтений. Он отметил, что в последние годы в США предприняты практические шаги, в том числе и организационного плана, которые способствуют дальнейшему расширению военных мероприятий в космосе. В частности, созданы новые звенья в организационной структуре исполнительной власти. При президенте США уже работает новая группа советников по программе «звездных войн». Создано новое космическое командование и в ВВС.

— Это уже не просто разговоры среди политиков, — подчеркнул Г. Хозин. — Мы имеем дело с продуманной системой милитаризации космоса. На это выделяются огромные материальные ресурсы, растут бюджетные ассигнования.

Участники Чтений единогласно приняли обращение к ученым мира, призвали их активно бороться за обуздание гонки вооружений, за мирное использование космоса.

Ряд научных докладов на Чтениях был посвящен достижениям советской космической науки. Кандидат технических наук Л. А. Горшков подробно охарактеризовал советскую орбитальную станцию нового поколения «Мир».

Этой же теме посвятил свое сообщение летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза А. Н. Березовой.

С большим вниманием были выслушаны научные доклады — «Физические и технические факторы космического пространства», «Современный уровень развития идей К. Э. Циолковского об использовании солнечной энергии в космическом пространстве», представленные группой ученых.

На Чтениях работало 8 секций. Обсуждались проблемы ракетной и космической техники, космической медицины и биологии, авиации и воздухоплавания, космического производства, механики космического полета, научного прогнозирования. Рассматривался вопрос «К. Э. Циолковский и философские проблемы освоения космоса». Исследовалось научное творчество ученого и история авиации и космонавтики.

На заключительном заседании с содержанием докладом выступил летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза Г. М. Стрекалов. Он осветил проблемы создания крупных космических комплексов.

С яркими воспоминаниями выступил член-корреспондент АН СССР Б. Е. Черток. Он рассказывал об особенностях стиля работы С. П. Королева.

Под руководством ветерана ракетной техники, члена редколлегия журнала «Крылья Родины» И. А. Меркулова состоялся симпозиум «Космос на службе мира и прогресса». Прошел также симпозиум «К. Э. Циолковский — Чтений-энциклопедист». Участники Чтений посетили Государственный музей истории космонавтики им. К. Э. Циолковского, возложили цветы к могиле ученого.

К 60-ЛЕТИЮ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

ЛЕТОПИСЬ СЛАВНЫХ ДЕЛ

9 января 1954 г. в рамках оборонного Общества при Центральном аэроклубе им. В. П. Чкалова создана секция астронавтики, задачей которой являлось содействие осуществлению в нашей стране космических полетов. В числе активистов секции работали ставшие впоследствии космонавтами СССР В. И. Севастьянов, В. Н. Волков, Б. В. Егоров.

4—7 августа 1954 г. на международных соревнованиях по парашютному спорту во Франции звание чемпиона мира завоевал воспитанник оборонного Общества И. Федячиха.

1955 г. Президиум ЦК ДОСААФ СССР утвердил новое Положение о военно-массовой и спортивной работе в первичных организациях Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

20 сентября 1957 г. мастер спорта В. Зуев совершил ночной одиночный высотный прыжок с задержкой раскрытия парашюта. Покинув самолет на высоте 14 291 м, парашютист пролетел в свободном падении 13 650 м.

3 февраля 1958 г. ЦК ДОСААФ СССР и ЦК ВЛКСМ утвердили Положение о I Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи по техническим и военно-прикладным видам спорта.

В апреле 1958 г. журнал «Крылья Родины» учредил приз имени К. Э. Циолковского за наибольшую скорость полета кордовой модели с реактивным двигателем.

1 мая — 15 сентября 1958 г. проведена I Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи по техническим и военно-прикладным видам спорта.

7 мая 1958 г. ЦК ДОСААФ СССР утвердил Положение о значке «Авиамоделист ДОСААФ СССР».

1958 г. в Калуге проведены первые Всесоюзные соревнования по вертолётному спорту. Первым чемпионом страны стал Ф. Белушкин.

1 января 1960 г. в оборонном Обществе насчитывается около двух тысяч спортсменов, имеющих звание «Мастер спорта СССР».

14 мая 1961 г. Из выступления первого космонавта Ю. А. Гагарина на встрече с авиационными спортсменами и московскими активистами оборонного Общества в Центральном аэроклубе им. В. П. Чкалова: «...Я счастлив, что свой путь в космос начал с Саратовского аэроклуба. Умные и заботливые учителя привили мне любовь к авиации. Они помогли мне найти свое призвание».

1 мая 1962 г. начался объявленный ЦК ДОСААФ СССР и техническим комитетом Всесоюзной секции парашютного спорта конкурс на разработку управляемого спортивно-тренировочного парашюта и отдельных его деталей.

16 — 19 августа 1962 г. на Тушинском аэродроме в Москве состоялись вторые соревнования по высшему пилотажу на кубок имени В. П. Чкалова.

23 января — 23 февраля 1963 г. впервые проведен месячник оборонно-массовой работы, посвященный Дню Советской Армии и Военно-Морского Флота, ставший в дальнейшем традиционным.

В августе 1963 г. впервые в послевоенные годы проведена Неделя Воздушного Флота СССР.

7 мая 1966 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О состоянии и мерах по улучшению работы Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)».



ЖИЛ СРЕДИ НАС

ЗАДАНИЕ «СП»

Где-то в середине пятидесятых годов мне подвернулась короткая работа, каких в летных испытаниях случается немало. И не вспомнил бы я это задание, не будь оно связано с именем человека, которого забыть нельзя. Убежден: память о Сергее Павловиче Королеве в грядущем веке вылетит в бронзу памятников на других планетах. Тогда же, собираясь в полет, мы называли только две буквы: С и П — задание «СП».

Нас было восемь человек на борту тяжелого самолета Ту-4. Предстояло сбросить с небольшой высоты на минимальной скорости округлый контейнер, весом четыре с половиной тонны. Мы не могли знать тогда, что это макет будущего космического корабля. Но нам было предельно ясно сказано, что если мы при скорости превисим скорость 210 км в час, огромный парашют (чуть не в четверть гектара!) при раскрытии разорвется...

Я уже много полетал тогда в качестве командира корабля на Ту-4 и прекрасно знал, что на самолете, имевшем

посадочную скорость около 230 км в час, заниматься экспериментированием со сбросом тяжелых предметов на скорости, меньшей на двадцать километров, невозможно! Но я знал и другое, и тоже давно, для «СП» невозможного нет!

Не стану распространяться здесь о том, как нам удалось выполнить задание и не разорвать «чудовище портняжного искусства», но все же скажу, что сбросили мы контейнер на скорости 198... Выкрали у самолета скорость парашюту в запас... (А вдруг конструкторы просчитались!)

Через несколько дней я зашел в диспетчерскую. Увидев меня, начал как-то тихо подходить и прошептал:

— Тебя спрашивал Сергей Павлович. Приезжал в институт по делу и специально заходил сюда. Хотел поблагодарить тебя за тот полет... — И не скрыл любопытства: — Откуда он тебя знает?

ОТКУДА Я ЕГО ЗНАЮ

Зима 1929-го. Мы жили в двухэтажном доме на Александровской, ныне Октябрьской, улице в Москве, Королевы — в доме 38, напротив. Я тогда еще бегал в школу. О Сергее Павловиче впервые услышал от мамы: — Сынок Марии Николаевны... Инженер, авиатор!.. Кончат Бауманское... Красавец, в кожаном пальто, едит на собственном мотоцикле...

Мама моя была эмоциональна, и я живо представил себе, как он выглядит, этот Сергей Павлович. Слова: «Инженер, авиатор» — значили тогда многое. А в ее же устах, будто от яснovidицы, прозвучали, по меньшей мере, как — академик, герой!

Стоит ли говорить, что это значило для мальчишки-авиамоделиста... Разумеется, я тут же заочно влюбился в «сынка».

И вот однажды его мать, входя, сказала: — И ты дома... Чудесно! Приходи сегодня вечером к нам: Сережа хочет познакомиться с тобой.

Весна 1930-го. Этот теплый апрельский день запомнился как счастливейший в жизни. С вечера Сергей Павлович предупредил, что утром мы отправимся на авиазавод, где он работает, и он попробует уговорить директора, чтобы меня приняли на работу учеником клепащика. Дело в том, что пришла пора расстаться со школой, в стране все еще была безработица и, несмотря на то, что я уже два года состоял на бирже труда подростков, номер мой на получение какой-нибудь работы был далеко за двухтысячный.

А семья наша жила более чем скудно: при небольшом отцовском заработке матери, помимо забот о нас, троих детях, приходилось много трудиться, чтобы подработать сколько-нибудь шитьем. Так что очень рано мы научились понимать, что счастлив лишь тот, у кого есть работа! Сергей Павлович вышел в кожаном реглане, кожаном шлеме и летных очках на лбу, усадил меня в коляску, запустил мотор своего темно-зеленого БСА, и мы покатились... Он мог бы направиться по кратчайшему пути к Белорусскому вокзалу, но помчался к

центру, и только, когда мы, проехав по Негинной улице, свернули на Телятральную площадь, я понял по добрым взглядам на меня, что ему хотелось доставить мне больше удовольствия от этой поездки.

Сергей Павлович попросил подождать, а сам исчез за дверью с надписью «Директор». Не более чем через минуту и я оказался в комнатике и увидел перед собой директора. Сергей Павлович тут же заговорил очень твердо и стал совершенно серьезно меня хвалить. Стало неловко, но даже это не помешало мне на всю жизнь запомнить другое — его какую-то святую веру в каждое произносимое им слово.

Наконец заговорил директор.

— Если я пошлю запрос, чтобы дали парня для обучения клепальному ремеслу, — пришлю первого, кто у них там на очереди. А мне он не нужен! Хоть и готов помочь вашему «юному авиатору», да нет возможности.

Сергей Павлович нашелся:

— А вы пошлите запрос с указанием фамилии того, кого вы просите прислать.

Директор даже откинулся на спинку стула.

Сергей Павлович! Вы ли мне это говорите?! Послать запрос на неквалифицированного работника с указанием фамилии запрашиваемого! Да ведь найдутся люди...

— Но мы-то с вами убеждены, что действуем честно и бескорыстно, помогая нужному авиации человеку! Так давайте же будем выше тех немногих, которые, придравшись к букве, вздумали бы нас упрекнуть!

— Вы будто не знаете: таких «немногих» — сколько угодно.

Сергей Павлович, быстро взглянув на меня, сказал:

— Выйди, пожалуйста, на минуту, я тебя позову.

Как там продолжался у них разговор — неизвестно. Я топтался в коридоре потерянный, ни на что не надеясь. Потом словно темень туч прорвало лучами солнца: увидел победно улыбающегося Сергея Павловича...

— Поезжай на биржу. Если дадут к нам направление, сегодня же оформим на работу. Без удачи не возвращайся!

Через несколько дней, в день Первомай, я уже отправился с рабочими авиазавода на праздничную демонстрацию и чувствовал себя самым счастливым человеком на земле!

ЕГО ПЕРВЫЕ КРЫЛЬЯ

Авиация пленила его в младенчестве, в Нежине, когда в толпе, сидя на плечах у деда, он восторженно кричал, наблюдая полет Уточкина.

Мария Николаевна рассказывала, как с трехлетнего возраста она воспитывала в Серее смелость и волю. Когда он забывал в саду игрушки, а уже спускалась темнота, мать посылала его за ними одного. И он бежал.

Учился хорошо. После школы поступил в Киевский политехнический институт. Там принял участие в постройке учебного планера. На нем и ощутил чувство жгучей радости первых отрывов от земли. С ранних лет искал са-

мостоятельности. В 1927 году добился перевода на факультет аэромеханики в МВТУ. Одновременно с учебной подработывал в конструкторском бюро при авиазаводе.

Осень 1928-го. На планерных состязаниях в Коктебеле Королев познакомился со «старым планиристом» Сергеем Люпиным — тот пробовал начинать еще в двадцать третьем в арцеуловского кружка «Парящий полет». Техника на горе Узун-Сырт помещалась в огромной палатке. Как-то поднялся шторм, и все кинулись разбирать планеры и выносить их в балку. Для проведения спасательных работ был назначен руководитель, но в деле он оказался бесполезным. И тогда Королев «взял командование» на себя. Планеры удалось спасти. Не успели убежать только неуклюжий КИК, тот самый, на котором летали два Сергея — он и Люпин.

Буря ускорила решение руководства доверить им более сложный — рекордно-тренировочный планер «Дракон» конструкции Бориса Ивановича Черяковского. Именно на «Драконе» Королев и Люпин в тот же год научились парить — свободно и высоко летать в восходящих потоках, долго не снижаясь над Узун-Сыртом.

Рекордный планер «Коктебель» Королев и Люпин спроектировали и построили совместно в 1929 году, и осенью на состязаниях в Крыму он показал в парении отличные качества. После Арцеулова, который выполнял первые испытательные полеты, один за другим на своем детище вылетели и сами его создатели — молодые конструкторы.

ДРУГ

Осень 1929-го.

— Серега, завтра идем на медкомиссию, нас направляют учиться летать на самолете...

— Не пойду, — ответил Люпин.

— То есть как это не пойду? — возмутился Королев.

— Не пойду; ты знаешь — меня не пропускают (у Люпина в детства после болезни была слабоподвижная кисть левой руки). Не хочу сражаться.

— Чепуха, пропустят.

— Нет, я это знаю наверняка.

Телефонная трубка некоторое время молчала; Королев соображал.

— Все равно надо идти: ты хороший планирист-паритель, в тебе был особый разговор, — видимо, схитрил.

— Это ничего не даст.

— Ну вот что, завтра заезжаю за тобой, и, если ты будешь упираться, я устрою в доме такой скандал, что тебе будет стыдно перед соседями. Не останешься ли перед кем, а тебя увезу.

С медкомиссией, понятно, сперва не получилось, но Королев тут же помчался к одному из руководителей авиасекции Осоавиахима — Сергею Ильичу Стоклицкому — удивительному другу всех планиристов и новаторов — и уговорил того взять на себя ответственность: не считаясь с мнением врачей, допустить Люпина к учебным полетам на самолете «в порядке эксперимента с дефектом кисти левой руки».

Зима 1965-го. Лауреат Ленинской

премии Сергей Николаевич Люпин вспоминал:

«12 января уже вечером раздался телефонный звонок:

— Серега, это ты? Что делаешь? Я обнаружил случайно, сегодня день моего рождения. У меня собрался друзья. Я очень хочу, чтобы ты был. Приезжай. Буду очень рад тебя видеть.

— Как тебя найти?

— Меня найти? Это вопрос... Пожалуй, я не сумею объяснить, позову Нину. Она все скажет лучше.

Он сам меня встретил и очень трогательно всем представил как лучшего друга молодости... Я чувствовал, что он как бы молодеет при мне на тридцать лет».

КОНСТРУКТОР

Свою авиетку СК-4 Королев построил по дипломному проекту в тридцатом году: маленький двухместный моноплан с верхним расположением крыла, с маломощным рядным мотором. Удивительно не то, что молодой Королев спроектировал самолет — это под силу толковому инженеру. Главное — он сумел его построить, «вдохнул в него жизнь» и научил летать... Разве не говорит уже это о непоколебимой вере в свое творение и необыкновенно сильной воле... Так сказать, не «от бога», а «от себя»!

Свою следующую конструкцию, специально созданный для высшего пилотажа планер «Красная звезда», он испытывает на планирной станции у реки Скюдни, под Москвой. А осенью 1930 года на седьмом планирном слете в Крыму Василий Андреевич Степанченко выполнил на этом планере три мертвые петли — это в практике мирового планизма было впервые. Позже летчик так вспоминал об этом:

«...Опять иду вдоль склона, опять набираю высоту перед стартом... Даю знать о второй петле... А в голове мысль: «А ведь Сережа и не подозревает». Конструктор машины, измученный и ослабевший от брюшного тифа, оторванный от своего планера и слета, был прикован в это время к койке в феодинской больницы».

ЛЕТЧИК

Год 1932-й. Королев начинает продумывать установку небольшого, первого тогда, жидкостного ракетного двигателя на бесхвостый планер «треугольник» Б. И. Черяковского. Сначала совершил на нем несколько планирующих полетов и остался доволен. Затем установил маломощный авиамотор и стал продолжать летные испытания. Чтобы показать, как пылито и мужественно он работал, приведу одно из его доносений.

«Донесение № 4... Мотор на полном газу в момент начала старта... Но в момент, когда самолет тронулся с места, мотор заглох, затем все время работал с перебоями... В моменты, когда мотор сдвигал, самолет имел довольно сильную тенденцию идти на хвост, а когда мотор заглох, идти на нос. В подобных условиях полета посадка весьма затруднительна, так как машина раскачивается мотором и, кроме то-

го, имеет большую посадочную скорость... На малых оборотах мотор трясет всю машину... Летчик Королев».

Заметим, каким уважением у него пользуется слово летчик! Ведь тогда он уже был руководителем ГИРДа.

Год 1933-й. Он стал для гирдовцев годом исторического успеха: 17 августа им удалось наконец успешно осуществить пуск первой советской ракеты на жидком топливе. Можно понять, сколь велико было их ликование! А ведь сколько до этого они пережили! Были даже травмы от разрушений первых, очень капризных тогда, ракетных двигателей. Как сейчас вижу Сергея Павловича — переиззявшой рукой, со следами ожогов, а он вроде бы и не замечает этого.

Еще не утасла в сердце первая большая радость, а Королев уже приступил к испытаниям нового летательного аппарата, созданного из легчайшего металла — электрона. Об этом оригинальном творении Королева не приходилось встречать упоминания в печати. Но так как мне с планиристами Гордоской планирной школы пришлось принимать участие в запуске в воздух на нем Сергея Павловича, прекращаю помню это летательный аппарат. Двухбалочный среднеплан с несколькими изумляющей объемистыми габаритами кабиной. Стабилизатор располагался поверх двух килей, являющихся окончательно каждой из силовых балок. Заметно было, что аппарат спроектирован с большим запасом прочности, и, чтобы придать ему взлетную скорость, требовалось растянуть два резиновых шнура — амортизатора — усилием примерно двадцати человек. И тогда, как «выпущенный» из рогатки, он срывался с места и взлетал. Старт производился с холма, и Сергей Павлович планировал в долину, а мы, «соучастующие», стремглав мчались к месту посадки. А там, подсунув спины под крылья, помогали гирдовцам доставить их творение снова на холм. По сдержанным репликам нетрудно было уловить, сколь нежелательны были распросы. Все же, уловив момент, я не выдержал и спросил:

— Сергей Павлович... зачем понадобилась на этом планере такая объемистая кабина?

Он взял меня за руку и отвел чуть в сторону.

— Да ведь это не планер... а ракетоплан. Но ракетный двигатель очень прожорлив, и нужно место для размещения топливных баков.

Запомнилась спокойная уверенность, с которой он это произнес. Сказал так, будто все ему ясно, что полет на ракетоплане предпринят и не вызывает у него ни малейшего сомнения... Я же, — стыдно теперь признаться! — спрятав глаза, чтобы он не увидел в них моего отношения к услышанному, как к фантастике.

Страстно увлеченный ракетным делом, Королев оставался верен планиризму. На планирных слетах тридцатых годов в Коктебеле кто из планиристов не видел его — веселого, загорелого, в рабочем синем комбинезоне! Он с увлечением парил над «долиной голубых скал», над Карадагом, над морем.

Лето 1953-го. Мы с коллегой Виктором Васяниным встретили у входа в министерство Сергея Павловича. Серый костюм и белая рубашка, воротник, как в молодости, поверх пиджака. Он выходил из здания, и мы его заметили чуть раньше. Широкоплечий, с крупной головой, чуть наклоненной в сторону, как бы слегка втиснутой в линию плеч. Нам удалось невольно подглядеть сосредоточенность и напряженность его мысли. В следующий момент он нас заметил, и взгляд его стал теплеть, а сам он устремился нам навстречу. Должен оговориться: Сергей Павлович в то время еще не стал знаменитым Королевым, каким мир узнал его во второй половине шестидесятых годов, чья его память. Правда, в здании, откуда он только что вышел и куда мы направлялись, все были проинформированы, что дела Королева в создании трансконтинентальных ракет идут хорошо. Может быть, на первых порах несколько ревниво относились к его успеху. Но как ни странно, в лицо Королева даже здесь мало кто знал. Этому обстоятельству, несомненно, способствовало стремление Сергея Павловича внешне никак не выделяться. Не стану утверждать, что не было каких-то и иных причин малой его популярности.

Наша встреча благодаря теплоте Сергея Павловича оказалась нарастающе-эмоциональной. В нем и всегда-то был крепок дух товарищества, планерного землячества, но тут, очевидно, потому, что давно не видел никого из планировщиков, он обрадовался нам, будто встретил родных братьев. Все его живо интересовало — и дела наши, и судьбы всех знакомых ему летчиков и планировщиков. Вспомнив какую-то историю двадцатилетней давности, мы рассмеялись. Ни у нас с Васяниным, ни у кого из проходивших, конечно, не возникло мысли: «Вот он!». Один из замечательнейших людей двадцатого века!

И все же последующий разговор ошеломил меня и врезался в память так, что и сейчас могу привести его почти дословно.

— Шли бы ко мне работать, — сказал Королев вдруг совершенно серьезно. — Ой, как нужны инициативные люди! И у вас можете летать. Да еще как! На высоте 300 километров вокруг земного шара!

Несколько секунд я смотрел на него, не зная, как отреагировать на его слова. Они прозвучали для меня так дерзко, неправдоподобно, что не относился к этому человеку с таким безграничным уважением, пожалуй, рассмеялся бы ему в глаза.

Осень 1959-го. Далекий женский голос по телефону:

— Соединяю вас с Сергеем Павловичем.

— Ты хотел приехать, Игорь? Знать, как добираться? Так вот. После развилки будет светофор. От него найдешь ворота, они откроются сами. В «ловушке» поставишь машину. Тебя проведут ко мне. Удобно к двум?.. Жду.

...Зазвенел колокольчик, и ворота

бесшумно раздвинулись. Я въехал в большой пустынный двор. Пока разворачивал, ставил машину, откуда-то появилась девушка: улыбаясь, спросила, как меня зовут. И больше ничего.

Я пошел вдоль длинного стола зала заседаний. Дверь была открыта во второй зал, поменьше, а из него в крохотную комнату. Заглянув в приоткрытую дверь, я увидел тут Сергея Павловича.

— Здравствуй, «крестник», — сказал так, будто мы вчера расстались на планерном слете. Взял меня за плечи: — Садись, рассказывай.

Говорили долго.

— Ну у вас-то, полагаю, была зеленая улица?.. — спросил я Сергея Павловича (до этого я рассказывал ему о некоторых мытарствах в связи с нашей с Васяниным работой по созданию системы заправки самолетов топливом в воздухе).

Он чуть улыбнулся.

— Бывало всякое... Да и наивно было бы думать, коль дело грандиозное, — как мы, во всяком случае, его понимаем, — что специалисты из других отраслей, занятые своими идеями, всегда с готовностью бросались нам помогать.

Очень осторожно я поинтересовался, нет ли каких-либо трудностей с его передвижением, может ли он, к примеру, взять да и приехать ко мне? Он даже откинулся назад и весело воскликнул:

— Что за вопрос, конечно! — и, померев немного, добавил уже совершенно спокойно. — Я должен сообщать только, когда уезжаю в командировку в другой город. Но это и удобно: никаких хозяйственных забот, занимаюсь только делом.

Сергей Павлович вновь дал понять, что ему нужны энергичные, самостоятельные люди. Потом спросил меня о знакомых планиристах. О семье погибшего Вити Расторгуева (его рекорды деятельности парящего полета в предвоенные годы вошли в летопись советского планиризма, как и замечательные летные испытания боевых самолетов в годы Великой Отечественной войны; погиб Виктор Расторгуев в 1945 году из опытного истребителя, оснащенного ракетным ускорителем). И очень внимательно слушал, что я ему скажу. Потом взял синий карандаш и на плотном листе бумаги написал номер своего телефона и под ним: «В любое время...» сказать, что звонок согласован. С. П. К.

Листок этот так и сохранился у меня на память — берегу его.

Осень 1964-го. Мой сосед — наши столы рядом — заполнял бланк отчета. Я не удержался и спросил:

— Как там Сергей Павлович?

Он поднял глаза и заметно просветлел:

— Знаешь, я преклоняюсь перед ним! Представь себе: ему сообщили... Ну, там что-то дурит... Нет фиксации некоторых двигательных параметров. Стали уговаривать дать запуск. «Очень жмут... Задержка недопустима...» И так далее. Он подумал и решительно сказал: «Если мы начнем делить дефекты на главные и второстепенные, мы доведем дело до... А потому приказываю: снять со старта,

раскисковать, все прозвонить, найти, устранить и вновь готовить». Ты представляешь, что такое «она» — на старте?.. — Коллега сделал многозначительную паузу. — В общем, так и поступили, хотя это и не всем понравилось. Разумеется, неполадки нашли, устранили и при последующем пуске все прошло на редкость гладко.

ПАМЯТЬ

16 января 1966 года, развернув утром газету, люди увидели портрет академика Королева и, читая некролог, поняли, что это и есть тот таинственный Главный конструктор, о котором догеле в печати только так, с большой буквы, но безымянно, упоминалось.

С портрета приветливо глядели удивительные глаза Сергея Павловича, — как у его красавицы матери, — Марии Николаевны. Лицо чутьочку светилось улыбочкой, будто говорящей: «Ну вот, теперь все и узнаете... И о том, что я натворил для вас, ну а покоем и кое-что обо мне».

И последующие дни словно прорвали плотину. Журналисты и литераторы всех «цехов» сбились с ног в поисках источников информации о столь невиданном и неслыханном Герое!.. И, уподобясь мозаичным дел мастерам, трудился день и ночь, воссоздавая как бы из разноцветных осколков образ творца на фоне им содеянного.

В народе о нем заговорили как о легендарном инженеру XX века. Ученые признавали его родоначальником практической космонавтики. Писатели — адмиралом Вселенной!.. И если в те дни его не называли гением, то отнюдь не потому, что «абитуриент не достигивал», — просто слово к тому времени несколько «поиздержалось», и люди стали понимать, как осторожно, бережно с ним, хрупким, надо обращаться, и что оно способно обрести свое вечное хрустальное звучание лишь в устах потомков.

И все же слово «гений» витало в воздухе. Мне кажется, не случайно в первом номере журнала «Юность» за 1967 год появился труд писателя-психиатра Владимира Леви, в котором он, глядясь в признаки гениев, как он выразился, «от бога» и «от себя», высказался так:

«У гениев «от себя» развитие медленное, иногда запоздалое, судьба обращается с ними довольно жестоко, порой даже зверски жестоко. Здесь фанатическое преодоление судьбы и преодоление себя».

Зима 1966-го. С. Н. Люшин вспоминал: «Я позвонил ему 1 января, поздравил «Новым годом и сказал, что хочешь или нет, но в день рождения буду у него и уже подготовлю подарок — модель нашего с ним планера «Коктебель». «А вот и не будет», — возразил Сергей. «Почему?» — «Потому, что я собираюсь лечь в больницу для профилактики... Потом, когда выйдешь, встряхнемся, но это будет чуть позже».

А 16 января мир узнал, что жил среди нас творец, фантастически много сделавший для Родины, и в том, что его уже нет.

Игорь ШЕЛЕСТ

Все десять спортсменов-парашютистов сборной команды СССР, принимавшей участие в XVIII чемпионате мира в Анкаре, возвратились на Родину с золотыми медалями. Личную награду высшей пробы завоевал опытный мастер из Львова Вячеслав Валюнас, победивший в индивидуальных прыжках на точность приземления. Ему удалось занять серебряным прыжком второе место в абсолютном первенстве. «Серебряной» стала и пятерка наших мужчин в групповых прыжках на точность.

Говорю об этом исключительно для того, чтобы подчеркнуть, в общем-то, присущую истину: при равном, или почти равном уровне мастерства спортсменов побеждает тот, кто лучше подготовлен в волевом отношении, выбравший в себе способность от начала до конца соревнования выдержать психологическое напряжение, не допустить запаса нервной энергии. Мне представляется, что именно эти качества помогли стать истинными героями чемпионата чехословацкого парашютистского прыжкового спортивного общества Ионефу Павлате, чемпиону мира в прыжках с парашютом Валентиному Серикянскому, чемпиону Европы Терри Борсу и чемпиону мира в прыжках с парашютом Чарльду Стардну.

Говорю одному из толпы только потому, что был на турнире не менее достойный претендент на высшую награду. Но, конечно, так считают многие специалисты, с которыми приходилось общаться. Но Вячеславу было труднее, нежели его товарищам-словачкам друзей, потому что на вершине оказались и Валуану судьбы в ходе выполнения им комплексов воздушной акробатики. Мне, и сожаления посмотреть видеозаписи его выступлений, однако вполне доверяю мнению опытных специалистов из ряда стран, утверждавших после просмотра пленки, что штрафы были произвольными.

Может быть, и не стоило бы «последраки махать кулаками», вспоминать об этом случае, если бы подруга не сказала, что тогда она была в восторге. К великому моему сожалению, и опять же к недоумению некоторых зарубежных специалистов, получила в последний акробатическом прыжке травму. В результате, в 2,2 секунды лидер советской команды, абсолютная чемпионка мира 1982 года Лариса Корычева. Да и для самой спортсменки это была не самая хорошая ирония судьбы. После того год прыжка она, обычно сдержанная, даже чутько замкнула, улыбаясь: «По-моему, все получилось как надо. Спасибо вам». А затем, в результате «настроилась» и на следующий день.

19 часов 14 минут. Минута до официальных сумерек — временем прекращения полетов. В густо-дымном небе едва различим Ан-2, и уж совсем не видно, как его борт оставляют парашютисты. Все знают — первым прыгает Вячеслав. Участники окружили площадку приземления. Вот на цель заходит Валюнас. Потом он скажет, что 5-сантиметровую

«шайбу» с воздуха, да еще на скорости не мог разглядеть. Рассчитал посадку по контуру круга, целясь точно в центр его. И не ошибся: «000» — объявил старший судья. Одновременно эту самую желанную для каждого парашютиста оценку продублировало элктроблабю. Громким аплодисментов приветствовали успех советского спортсмена зрители, а Валионас остался абсолютно невозмутим, даже не улыбнулся. Он ждал приземления своего друга и соперника.

Поручик меховоладной Народной Армии Павлата не менее уверенно заходил на цель, но все же чуть-чуть ошибся: допустил один сантиметр отклонения от центра круга.

Всего один сантиметр... Написал о своих самых сильных впечатлениях и спохватился: не рассказав ведь о состязаниях в других управлениях, не обмолвился ни словом о наших замечательных чемпионах, воспитанниках ДОСААФ и армейских полкитиков — Елене Яромльчук (Бурново), Галине Ракович, Владимире Колеснике — капитане советской команды.

Шурупопатка Артура, о дебютантах — Наталье Филинковой, Тамаре Качан и Сергее Зинченко. Не отдал должного наставникам сборной во главе с Вячеславом Маркиновым, без которых, конечно же, невозможны были бы сегодняшние победы. Спросил у Маркинова: а могли выступить лучше? Услышал в ответ: «Не только могли, но и должны были. Жаль, упустили победы в групповых прыжках. Но в спортивном у меня больших претензий нет. Каждый из них отдал для успеха команды все силы и мастерство. А если что-то не получилось, так над этим нам и предстоит поблать в будущем».

Что же, такой всесторонний подход и итогам выступления команды всецелю уверенность в то, что на следующем чемпионате мира он состоится через два года в Швеции — такая сборная удивит свои достижения.

О. ВИХРЕВ

Анкара — Москва

РАЗМЫШЛЕНИЯ ПОСЛЕ ФИНАЛА

На XXXII чемпионате СССР в финальных стартах IX летней Спартакиады народов СССР по парашютному спорту, проходивших в Орджоникидзе, выступали три заслуженных мастера спорта, 26 мастеров спорта СССР международного класса, 86 мастеров спорта, всего — 177 спортсменов из 15 союзных республик, городов Москвы и Ленинграда. В их числе двукратный чемпион мира Н. Ушаев, абсолютная чемпионка мира Л. Корычева, победитель в прыжках на точность приземления первенства мира В. Валионас.

Звание абсолютного чемпиона страны в Спартакиаде в личном двоеборье завоевал В. Бучнев. Вторую и третью ступеньку пьедестала почта заняли С. Ульянов и М. Балаев — все из сборной команды РСФСР.

Среди женщин в призовую тройку вошли — Л. Корычева (УССР), Т. Качан (Москва), Н. Филинкова (РСФСР).

Чемпионами СССР и Спартакиады в прыжках на точность приземления стали М. Балаев и Н. Филинкова (оба РСФСР), в акробатике — Л. Корычева и А. Дино (оба Украина), в групповых прыжках — женская и мужская команды Украинской ССР.

В общекомандном зачете победителями чемпионата СССР и IX летней Спартакиады народов СССР стали парашютисты Российской Федерации, на втором месте — спортсмены Украины, на третьем — Белоруссии. Далее места распределились в следующем порядке:

4. Москва; 5. Казахстан; 6—7. Узбекистан, Литва; 8. Молдавия; 9. Ленинград; 10. Латвия; 11. Грузия; 12. Эстония; 13. Азербайджан; 14. Армения; 15. Таджикистан; 16. Киргизия; 17. Туркмения.

Раздумывая над итогами после финала Спартакиады, невольно вспоминаешь слова одного из тренеров сборной команды СССР:

— Нет новых имен. Прежние чемпионы отстояли свои звания. А хотелось бы увидеть молодых, талантливых ребят.

Иными словами, с одной стороны, тренер гордится тем, что ветераны уверенно выступают на главных стартах, а с другой, обеспокоен тем, что нет прилива свежих сил, которые так необходимы.

Да, проблемы есть. Но не следует считать, что отечественный парашютный спорт сдает свои позиции. Напротив — он получает все большее развитие, растет его массовость.

В то же время, это не значит, что дела обстоят «без сучка и задоринки». Много еще нерешенных вопросов. Терминуть и высотам мастерства. Движение в нем чрезвычайно замедленно. Подтверждение тому — итоги чемпионата страны и финала Спартакиады. Приведу факты. Лишь единицы из большого числа участников соревнований поднялись в мастерстве на ступеньку выше. Всего около 50 процентов парашютистов-мастеров спорта подтвердили это звание. Такое впечатление, что у некоторых будто иссякли ресурсы на большее. Тут есть над чем поразмыслить тренерам, руководителям клубов, тем, кто занимается со спортсменами в низовом звене подготовки парашютистов. Ведь именно отсюда идет пополнение основных команд республик.

Как, кстати, обстоят тут дела? Мне приходилось беседовать со спортсменами и тренерами Украины, Грузии, Туркмени, Узбекистана. Не буду подробно останавливаться на имеющихся возможностях для формирования сборных команд, подчеркну лишь, что они имеют существенную разницу. К примеру, на Украине много авиационных клубов ДОСААФ, и тому же была возможность в состав сборной включить и военнослужащих, а вот в Туркмени всего... один клуб. Молодой тренер сборной этой республики В. Стрелков не обеспечил полный состав команды: в ней вместо пяти женщин — две.

— У нас в клубе вообще всего пять разрядных, — объяснял он.

Конечно, при такой ситуации трудно рассчитывать на удачу. И естественно, что команда по итогам чемпионата страны и Спартакиады оказалась на последнем месте. В конце турнирной таблицы и сборные Латвии, Киргизии, Таджикистана. В этих республиках парашютизм не получил еще широкого развития.

В. Стрелков, К. Крагулян в некоторые другие тренеры одной из причин такого положения дел называли отдаленность баз для тренировки спортсменов от мест их проживания. Но это, думаю, не самое веское основание. Очень многое зависит от кадров, уровня их подготовки, методического мастерства.

Старший инспектор-летчик отдела парашютной подготовки ЦК ДОСААФ СССР В. Волков говорил о том, что в Барнаульском АСК парашютным звеном долгое время руководила абсолютная чемпионка мира, заслуженный мастер

спорта СССР Л. Еремина. Здесь не было проблем с обучением спортсменов. Лидия Михайловна — прекрасный пропагандист парашютного спорта, хороший организатор, методист. Тепло ее души чувствует каждый. Вот и ткнулась к ней молодежь, училась мастерству. Если, скажем, в Ашхабадском АСК занимаются всего несколько девушек-разрядниц, то здесь их — несколько десятков, немало и юношей. За последние два года питомцы Ереминой — Ольга и Александр Лепезины стали мастерами спорта СССР международного класса! Вот как надо работать!

А в других клубах? Нередко «валя» идет, а качество отсутствует. И такое положение, к сожалению, в большинстве из них. Где же тут растить мастеров.

Тормозом порой является не только отсутствие опытных кадров, энтузиастов, но и неумелая организация труда руководителей. Вот еще одна проблема... В республиках ввели тренерские должности. Хорошо это? Несомненно. Но что получается? До сих пор не определены их функциональные обязанности. Тренеры находятся как бы между двух огней: сверху на них жмут, требуют отдачу, а снизу — отмахиваются: мол, не мешайте работать. Вот какой парадокс.

Рост мастерства сдерживает слабая техническая оснащенность клубов. Речь идет прежде всего о современных парашютах, тренажерах, аппаратуре контроля.

— Мы не можем оказывать действенную помощь парашютистам в устранении их ошибок, повышении мастерства, не имея видеоматрифоноов и других технических средств, — сказал тренер сборной команды Украины заслуженный мастер спорта И. Тёрло.

Это подчеркивали и другие тренеры, капитаны команд, спортсмены. Их можно понять. Сегодня исключительно высокие требования предъявляются к парашютистам. Без современной аппаратуры контроля невозможно вести продуктивные тренировки, отрабатывать и шлифовать различные элементы упражнений.

И еще один важный вопрос. Как известно, у нас в стране есть лаборатория, которая разрабатывает условия для руководства при отборе спортсменов-парашютистов. Возглавляет ее В. Траман. Так вот, лаборатория-то имеется, а тестов, рекомендаций для тренеров областей и республик нет. А эта категория руководителей остро нуждается в них. Кстати, ими можно было бы руководствоваться и при отборе подростков для занятий парашютизмом.

В последнее время стало больше уделяться внимания работе по привлечению ребят к занятиям прекрасным видом спорта. Расширение такой деятельности позволит готовить надежный резерв, отбирать наиболее достойных в сборные команды. Думается, было бы целесообразным проводить и чемпионаты Союза среди подростков.

...Чемпионат СССР и финал IX летней Спартакиады народов СССР по парашютному спорту прошёл организованно, во многом поучительно. Соревнования не только выявили сильнейших, но и высветили проблемы и недостатки, которые требуют оперативного решения.

Л. МАЗЫРИН

Орджоникидзе

НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

Главный приз и медали вручаются команде-победительнице — парашютистам Арсеньевского авиационного технического спортивного клуба ДОСААФ.



Прошли пятые всесоюзные соревнования по парашютному спорту команд авиационных клубов ДОСААФ на приз журнала «Крылья Родины». Пять лет — немалый срок, и можно подве-

сти некоторые итоги. Отрадно, что эти соревнования охватывают спортсменов всех авиационных организаций оборонного Общества, ведь, чтобы попасть в финал, нужно выиграть вначале на внутрисклубных состязаниях, затем победить на республиканских или зональных первенствах.

В финальных стартах за эти годы участвовали спортсмены более двадцати клубов, некоторые команды завоевывали это право по нескольку раз, а парашютисты 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ и Барнаульского АСК присутствовали на всех пяти встречах и всегда становились призерами по упорядоченным или в сумме многоборья.

— Эти соревнования завоевали большую популярность среди парашютистов, — говорит тренер мастер спорта Вера Лопатникова. — Они оживили работу многих клубов, заставили серьезнее, лучше готовиться, ведь хочется попасть в финал, помериться силами с командами сильнейших клубов страны. Эти встречи являются отличной школой для нас.

Парашютисты Арсеньевского АТСК мастера спорта В. Козак, С. Аханьев, В. Маев, Е. Жарова и кандидаты в мастера спорта В. Трапезников, С. Савенкова, И. Сысоева, Ж. Чикризова на пятой финальной встрече заняли первое место в общекомандном зачете и завоевали главный приз соревнований — кубок журнала «Крылья Родины». Кроме того, мужская команда

выиграла кубок за победу в групповых прыжках на точность приземления. Этим почетным трофеем достойно отмечен успех приморских спортсменов.

Можно отметить, что с каждым годом растет мастерство парашютистов клубов оборонного Общества. Только на нынешнем первенстве в Грозном четверо: В. Трапезников (Арсеньев), С. Яськов (Грозный, ЦПАК), В. Масонин (Барнаул), О. Бахарев (Ташкент) — впервые выполняли нормативы на получение звания «Мастер спорта СССР» и трое — Е. Костюченко (Барнаул), О. Масунова (Ташкент) и Е. Секина (Грозный, ЦПАК) — кандидата в мастера спорта.

Особенно высокие результаты достигнуты в индивидуальных прыжках на точность приземления — 17 спортсменов показали нормативный результат мастера спорта международного класса, 37 — мастера спорта, более 66 процентов приземлений — точно в нулевую цель или с минимальным (до 0,05 м) отклонением от него (на первой встрече в 1982 году таких показателей было всего 37 процентов).

Хуже дела обстоят в индивидуальной акробатике. Несмотря на то, что 58 парашютистов подтвердили или повысили свои спортивные разряды, у

И снова на прыжок.



Точно в цель — один из моментов соревнований.

Фото автора



остальных результаты, особенно у женщин, низкие. Слабо подготовлены в этом управлении некоторые участники из Нарвского АТСК, Усть-Каменогорского АСК, Центрального парашютного аэроклуба ДОСААФ СССР.

По правилам на соревнованиях допускаются спортсмены не ниже первого спортивного разряда, а это значит — умеющие выполнять комплекс акробатических фигур. Увы, двух первоарзрядниц из Ворошиловграда сам представитель команды отстранил от прыжков по этому упражнению, видимо, из-за неподготовленности. Спрашивается, нужно ли привозить участников такого уровня на всесоюзные соревнования? И если в команду победительницы зональных соревнований включаются спортсмены, по сути не имеющие первого разряда, так что говорить о мастерстве спортсменов тех клубов, которые «не прошли» на зонах? Вывод один: во многих клубах страны, — и об этом рассказывали спортсмены, — мало уделяется внимания индивидуальной акробатике. Зачастую акробатические прыжки заменяются другими упражнениями с меньшей высотой — на точность приземления. Эта «рационализация» помогает клубам быстрее выполнить годовой план по количеству прыжков, качественная же работа страдает. А ведь здесь, в клубе закладываются основы акробатики в свободном падении, и от того, как спортсмен освоит выполнение фигур, зависит дальнейший рост его мастерства.

Например, ведущие спортсмены Арсеньевского АТСК совершают по 450 прыжков в год, половину из них на акробатику, и все под пристальным контролем тренера. Отсюда и результат: трое мужчин и две женщины — в десятке лучших. Много добрых слов хочется сказать в адрес работников и спортсменов Арсеньевского АТСК (начальник клуба В. Зайцев, командир парашютного звена Н. Наумкин, тренер В. Лопатникова). Дружный коллектив, объединяющий сотни юной и девушки, добился в этом году особенно высоких показателей: подготовлены пять мастеров спорта, десять кандидатов в мастера, многие десятки разрядников, совершенно более 17 тысяч прыжков. Команды по классическому парашютному и многоборью побеждали на зональных, финальных кубковых соревнованиях, стали призерами на стартах IX летней Спартакиады народов РСФСР (об опыте работы Арсеньевского АТСК будет рассказано в одном из последующих номеров).

Соревнования на приз журнала проводились в столице Чечено-Ингушетии на базе Центрального парашютного аэроклуба ДОСААФ СССР. Хозяева хорошо подготовились к приему участников и проведению соревнований. Все службы работали слаженно, четко, что способствовало рациональному использованию времени в период замечательной осенней погоды и проведению соревнований по полной программе.

Команда Центрального парашютного аэроклуба как организатор соревнований впервые приняла участие в финальной встрече и выступила не очень удачно — заняла девятое место. На вопрос «Почему?» — спортсмены почти в один голос ответили:

— Мы мало совершаем прыжков!

Когда тренируется сборная страны, лишены возможности прыгать. Команда РСФСР обычно работает в две смены — утром и вечером, нам «выделяют» 2—3 часа в середине дня, но в это время нам очень трудно уйти с работы или занятий в школах, техникумах. Вот и получается, что совершили мы, кроме штатных инструкторов, по 100—150 прыжков, а это явно недостаточно. Кроме того, мы в этом году не участвовали ни в одних соревнованиях (!) — ни по программе Спартакиады, ни на традиционной кубковой встрече в Махачкале. А без соревнований — какие могут быть результаты?!

Мы много работаем и будем работать над совершенствованием базы, так как это наш второй дом, но хотим, чтобы и наши желания удовлетворялись. мечтаем повысить свое мастерство, участвовать в соревнованиях всех масштабов, а способные спортсмены у нас есть, — так закончили свой рассказ парашютисты.

Уже пять лет работает ЦПАК, имеет достаточное количество самолетов, парашютного снаряжения, укрепляется материально-техническая база, обновляются помещения, строятся спортивные городки. Но уж очень медленно все это делается! Стоит огромных усилий, чтобы привлечь, например, строителей, «пробить» транспорт, получить аппаратуру. Руководители клуба тратят много сил на это. Но нравы и спортсмены. Им должны быть созданы условия для тренировок. Думается, что можно и нужно активнее привлекать парашютистов коренных национальностей. Молодые в Центральном клубе могут учиться у спортсменов мирового класса и, естественно, достигнут более высоких показателей.

Оглядываясь на пятилетний путь соревнований, анализируя ход борьбы на первом этапе, можно с чувством удовлетворения отметить, что с большой остротой проходят поединки за выход в финал на стартах парашютистов Российской Федерации, Украины, Прибалтики, Казахстана, Белоруссии. Благодарности заслуживают центральные комитеты ДОСААФ республик Средней Азии, которые согласились проводить специальные зональные соревнования на приз журнала «Крылья Родины». В разные годы были организованы эти встречи в Апхабаде, Думанбе, во Фрунзе. В будущем сезоне готовы были принять участников Ташкент. Все это способствовало популяризации парашютного спорта в регионе, привлекло в клубы новые отряды молодежи.

К сожалению, подобного нельзя сказать о Закавказской зоне. Здесь соревнования проводятся нерегулярно, зачастую на встречу не прибывает по одной, то другая команда. В этом году из-за отсутствия спортсменов Тбилиси и Баку вообще не состоялись зональные состязания в Ереване. Подобный срыв не единственный. Парашютисты Закавказья, к сожалению, мало участвуют в соревнованиях. Поэтому неудивительно, что команды этих республик на чемпионатах страны занимают места в конце турнирной таблицы.

Отсюда следует вывод в необходимости расширить эту зону, включая в нее все клубы, расположенные в Закавказье, — Махачкалинский, Ессентукский, Майкопский, Орджоникидзевский, Тбилисский, Ваканский, Ере-

ванский, Грозненский, а редакция учредила бы специальный приз журнала на зону. Соревнования, полагаю, лучше проводить на базах этих клубов по очереди. Тогда борьба за выход в финал станет интереснее, привлечет большее число спортсменов, будет способствовать популяризации парашютного спорта в регионе.

Также, думается, следует расширить и московскую зону. Ныне за выход в финал здесь борются три-четыре команды из 3-го Московского городского аэроклуба, ЦАК СССР имени В. П. Чкалова и АТСК МАИ. Сюда можно подключить команды из клубов Московской области — Серпуховая, Коломны, Егорьевская, так как парашютисты этих организаций лишены возможности бороться за выход в финал, ведь на чемпионат РСФСР выставляются только сборная команда области.

На соревнованиях впервые разыгрывался кубок памяти П. А. Сторчичева, заслуженного мастера спорта СССР, заслуженного тренера СССР. Он учрежден гомельским заводом торгового оборудования. На внешней встрече почетную награду завоевали парашютисты 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ.

В период соревнований проведена встреча работников журнала с участниками соревнований. На ней выступили многие спортсмены. Шел серьезный разговор о материалах, публикуемых в журнале, высказаны пожелания по улучшению содержания статей, расширению их тематики, глубокому анализу работы клубов. Была организована экскурсия по историческим местам Чечено-Ингушетии, во время которой парашютисты возложили цветы на братскую могилу советских воинов, павших, защищая Родину, в годы Великой Отечественной войны.

Бата ВАСИНА,
главный судья соревнований

Грозный

От редакции. Редколлегия журнала «Крылья Родины» выражает благодарность партийным и советским органам Чечено-Ингушской АССР, общественным и оборонным организациям, штабам команд, работникам Центрального парашютного аэроклуба ДОСААФ СССР (начальник В. Груднев) за активную помощь, оказанную при подготовке и проведении V Всесоюзных соревнований по парашютному спорту на приз журнала «Крылья Родины».

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Упражнение № 1. Индивидуальные прыжки на точность приземления (5 прыжков): женщины — 1. О. Лепезина (Барнаул) — 0,01; 2. Т. Качан (3-й МГАК) — 0,04; 3. А. Мушницкая (Брест) — 0,05; мужчины — 1. Г. Антофеев (Ворошиловград) — 0,04; 2. Ю. Собоко (Ворошиловград) — 0,01; 3. А. Нечехин (Брест) — 0,02.

Упражнение № 2. Индивидуальные акробатические прыжки (3 прыжка): женщины — 1. Т. Качан (3-й МГАК) — 7,50; 8,00; 8,50 с (время указано со штрафом); 2. О. Лепезина (Барнаул) — 7,97; 7,73; 8,93; 3. Е. Чернышенко (3-й МГАК) — 9,03; 8,30; 9,27; мужчины — 1. А. Лепезин (Барнаул) — 6,80; 7,37; 7,30; 2. А. Сноков (Барнаул) — 7,47; 7,40; 7,87; 3. В. Маев (Арсенев) — 7,57; 7,43; 8,07.

Двое борются женщины — 1. Т. Качан (3-й МГАК) — 3 очка; 2. О. Лепезина (Барнаул) — 3; 3. Е. Чернышенко (3-й МГАК) — 8; мужчины — 1. А. Лепезин

(Барнаул) — 7; 2. Г. Антюфеев (Воронеж) — 7; 3. А. Мечехин (Врест) — 9. Уражение № 3. Групповые прыжки на точность приземления (3 прыжка): 1. М. Сазыкина (В. Г. Антюфеев) — 0,37 м (сумма отклонения); 2. Арсеньевский АСК — 0,73; 3. Днепропетровский АСК — 1,08; мужчины: 1. Арсеньевский АСК — 0,73; 2. МКАК — 0,30; 3. Ташкентский АСК — 0,34 м. Общесоюзное первенство: 1. Арсеньевский АСК (В. Козак, Е. Жаров, В. Маев, С. Анянцев, С. Савенков, И. Чирков, И. Сисоев, В. Трунов, В. Пезинков) — 15 очков; 2. 3-й Московский городской аэроклуб ДОСААФ (Т. Качан, М. Мухоморова, Е. Чернышешко, А. Качан, С. Ополейко, И. Доминоков, В. Бубинский) — 14; 3. Арсеньевский АСК (О. Лепезина, А. Сковос, В. Тихов, А. Лепезин, Е. Сафонова, Ж. Пигарева, В. Масошин, Е. Костюченко) — 21; 4. Днепропетровский АСК — 28; 5. Ташкентский АСК — 36; 6. Ворошиловградский АСК — 38; 7. Ереванский АСК — 43; 8. Брестский АСК — 47; 9. Центральный парашютный Акт. Грозный — 51; 10. Центральный парашютный АСК — 53; 11. Нарский АСК — 65.

ДЕЛА И ЗАБОТЫ ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКОВ

Недавно Арсеньевского ордена Трудового Красного Знамени посвящения в производственные объединения имени Н. И. Сазыкина отметили полувекшью юбилей. Начав свой путь в конце 1936 года в маленьком таежном селе Семеновка, Арсеньевский завод вырос в одно из крупнейших авиационных объединений на Дальнем Востоке. Долгое время руководил этим предприятием Николай Иванович Сазыкин. Он же был инициатором создания авиационно-технического спортивного клуба при объединении, ставшего ныне одним из лучших центров подготовки спортсменов в стране, память талантливого руководителя, большого друга авиаторов и летчиков Арсеньевского АТСК ежегодно проводится межведомственные соревнования по парашютному спорту. По своему масштабу, значимости, охвату, количеству крупнейших и популярных в восточных районах страны. В них участвуют лучшие спортсмены авиационных клубов ДОСААФ и других ведомств. На высочайшем уровне проводится рекордное количество участников — 108.

Хорошая погода, доброжелательная обстановка, четкая организация способствовали проведению соревнований по стартовой программе, раскраской высоких показателей: восемь спортсменов выполнили норматив мастера спорта, пять — кандидатов в мастера спорта.

Кубок имени Героя Социалистического Труда Н. И. Сазыкина выиграла вторая команда Арсеньевского АТСК в составе В. Дрогозова, С. Анянцев, Е. Постовой, И. Сисоевой, В. Травесникова.

В личном двобое победили Е. Жаров (Арсеньев-1) и М. Улитин (ВМФ). Вторые места заняли Н. Сидорова (ВВС) и С. Анянцев (Арсеньев-2), на третьем — С. Савенкова (Арсеньев-1) и Б. Исев (ВМФ).

Сравнивая эти соревнования с другими, например, с зональными РСФСР, нужно отметить, что они значительно отличаются прежде всего хорошей организацией, высокими показателями, интересным проведением досуга спортсменов, рациональным использованием встреч для обмена опытом. На семинаре тренеров команд выступили ведущие специалисты. Мастер спорта М. Улитин (ВМФ), неоднократный победитель различных соревнований, первый парашютист-дальневосточник, совершивший более 500 прыжков, рассказав о технике выполнения акробатических фигур в свободном падении. Мастер спорта тренер В. Лопатникова (Арсеньев) делилась опытом работы своего клуба, вырабатывая целую плеяду спортсменов высокого класса.

Во время встреч, бесед спортсмены, судьи, тренеры вели откровенный разговор в приложении к делу. Везде, где хочется выразить большую признательность руководству Арсеньевского ордена Трудового Красного Знамени авиационного объединения имени Н. И. Сазыкина,

лось пережить в свое время коллентиву Улан-Удского авиаспортоллуба. И спортсмены отмечали, что пришли новые энергичные инструкторы, стало больше заниматься спортсмены, словом, работа оживилась. Клуб мог бы добиться большего, — отмечали парашютисты, — если бы помогала областной комитет ДТ ДОСААФ. В настоящее время областная авиация заняла странную позицию в отношении авиационных спортсменов. Например, в обшме имеется хороший спортивный зал, но его сдают в аренду секции легкой гимнастики, а те частенько не у них занятий, а зал досафовцев не пускают, чтобы случайно не сдвинуть снаряды. И то же время спортсмены авиаклуба негде уделить парашютизм, занимаются по физподготовке особенно в зимнее время! Им приходится работать в совершенно непригодных, неотапливаемых помещениях. Неужели работники обкома авиации и спорта парашютного спорта в воспитании молодежи? Хотелось напомнить, что в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «о дальнейшем подъеме массового физического воспитания молодежи» особо отмечена необходимость усиления внимания к парашютному спорту.

Немало нареканий и в адрес других комитетов ДОСААФ в нежелании их работников трудиться с командой спортсменов с авиационными клубами. «Иркутскому обшму выделена штатная единица тренера, — сетовали парашютисты — Братск — в «запас» мастер спорта Л. Улитин. К сожалению, он не оказывает нам никакой помощи, не бывает на тренировках, не делится опытом. Кроме того, мы почти лишены возможности участвовать в соревнованиях, не можем же давать нормативы, чтобы повысить спортивные разряды или звания. С трудом вырались на состязания в Арсеньев, но что могли показать без надвигающейся тренировки? И наша команда Братского АСК заняла последнее место».

Слабо выступили и парашютисты Хабаровского АСК. Казалось бы, спортсмены имели немалую подготовку, большинство из приехавших в Арсеньев совершили в этом году по 250—300 прыжков. Есть количество, но нет качества. По всему видно, что не было последовательности, целенаправленной тренировки. Главное, отметили сами спортсмены, — нет слаженного коллентива в клубе. Из-за нервной обстановки, сложных отношений инструкторов между собой и руководством клуба, отсутствия единого мнения, другие организации. Особенно много нареканий высказано в адрес командира звена А. Козина. А ведь в Хабаровске много молодежи, мечтающей повысить свой мастерство в парашютном спорте. Только нужно в клубе создать соответствующие условия, нормальный микроклимат, и Хабаровский АСК распрямит крылья.

Спортсмен Красноярского АСК В. Грудачев корень зла в слабой подготовке парашютистов клуба видит в несовершенной системе планирования, которая позволяет выполнять план, не повышая спортивного мастерства. Он считает, что нужно давать клубам более конкретные задания, строго требовать их выполнения, найти способы поощрения инструкторов тренеров, которые готовят спортсменов высокого класса, чьи команды добиваются успеха на различных соревнованиях.

Серьезным тормозом развития парашютного спорта на Дальнем Востоке и в Сибири является отсутствие морозостойчивых спортивных парашютов. Например, в Братске на каждый основной (1-У) и дополнительный (2-У) прыжок приходится 3 спортсмена. Вот и ловят каждого приземляющегося, чтобы «отобрать» запаску и успеть на следующий прыжок, зная, что в очереди есть еще желающие прыгнуть. При таком положении дел можно ли говорить об интенсивном проведении тренировок, сокращении времени полетов между вылетами? Не хватало прыжков и для спортсменов высших разрядов — УТ-15 серии 4, уже не говоря о ПО-9.

Спортсменам-парашютистам Сибири и Дальнего Востока нужна помощь. Своим делом должны показать в первую очередь обшму ДОСААФ.

Соревнования на кубок Героя Социалистического Труда Н. И. Сазыкина имеют большое значение для развития парашютного спорта в этом регионе страны. Хочется выразить большую признательность руководству Арсеньевского ордена Трудового Красного Знамени авиационного объединения имени Н. И. Сазыкина,

на — генеральному директору В. Луценко, главному инженеру Т. Абдулину, секретарю парткома В. Аладину, председателю профкома В. Краснорустскому, которые хорошо понимают значение авиационного спорта, создают условия для тренировок, проведения соревнований.

Б. НЕРИНГА

В ЧЕСТЬ СИБИРЯКОВ-ГВАРДЕЙЦЕВ

Соревнования парашютистов на кубок сибиряков-гвардейцев с каждым годом привлекают все большее число участников. Во встрече, прошедшей на аэродроме Новосибирского аэроклуба ДОСААФ, участвовало 102 спортсмена из Нурганта, Тюмени, Омска, Барнаула, Красноярска, Читы, других городов.

В личном двобою, в котором по сумме многоборья выиграла дружная команда Новосибирского аэроклуба ДОСААФ в составе мастеров спорта И. Ирирнова, П. Баламеевского, Л. Кутяйшенко, кандидатов в мастера В. Винокова, А. Пугачева, первоарзрядник Т. Федной, Н. Рейс. С личным зачетом победы одержали Лариса Кутяйшенко и Иван Ирирнов. Двенадцать парашютистов впервые выполнили нормативы мастера спорта, четверо — кандидатов в мастера.

С. НАТАЛЬИН, главный судья соревнований, судья всесоюзной категории

НА КУБОК «ПАРТИЗАНСКАЯ СЛАВА»

Ярким, красочным праздником стало открытие соревнований на кубок «Партизанская слава» в Чернигове. Перед спортсменами выступили ветераны Великой Отечественной войны, участники боев на Черниговщине дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант А. Мещеряков, А. Мещеряков, полковник П. Шудно, который в 1942 году совершил прыжок с парашютом на Елисейский аэродром для выполнения задания командования.

На соревнованиях прибыли команды из Брянска, Гомеля, Чернигова, Симферополя, Киева, спортсмены других городов, выступавшие в личном первенстве. Погода была сложной: ветер, дождь. Несмотря на это, шесть участников выполнили нормативы мастера спорта, шестеро — кандидата в мастера. Среди победителей по упражнениям: в прыжках на точность приземления — Н. Ланского и А. Лаппев (Брянск); в акробатике — М. Ланского (Брянск) и С. Куринский (Чернигов). Они же заняли первые места и в сумме двоборья.

Почетный кубок «Партизанская слава» завоевали парашютисты Брянского авиаспортоллуба ДОСААФ.

Судейская коллегия, которую возглавлял участник Великой Отечественной войны, судья международной категории, генерал-лейтенант в отставке И. Лисов, и участники высказали свое мнение о целесообразности проведения этих соревнований ежегодно в разных городах партизанской славы. Хорошо было бы, если бы они имели свою отличительную черту. В примере, можно в программу включить групповой прыжок на ограниченную площадку с последующим кроссом по пересеченной местности — партизанским тропам или метанием гранаты, стрельбой из малонадберной винтовки. На такие встречи можно пригласить участников Великой Отечественной войны, организовать рассказы о партизанском движении в крае, провести конкурс песни.

Е. ЮШКОВА, мастер спорта

Чернигов



ПАРАШУТНЫЙ СПОРТ



ВСТРЕЧА В РУМУНИИ

В румынском городе Сучава прошли соревнования планеристов социалистических стран. Участвовали команды ГДР, Чехословакии, Польши, Венгрии, КНДР, Болгарии, Румынии и Советского Союза. Полеты выполнялись в сухую жаркую погоду, восходящие потоки появлялись поздно и рано затухали. И тогда же финишную линию закрывали в 18 часов, что заставляло весьма осмотрительно подходить к выбору времени старта. Максимальные дистанции были немногим более 250 км для стандартного и 300 км — открытого классов.

В нашу команду входили Дайна Вилне и Ирина Борновская, Витас Мачюлис и Владимир Шевченко, летавшие на планерах «Янтарь-Стандарт», а также Антанас Рукас и Анатолий Морозов — на ЛАК-12 «Летува».

Основная борьба развернулась между командами Польши, Чехословакии и СССР. В первом упражнении лидерство захватили поляки. Советская сборная оказалась на третьем месте. После второго ей удалось обойти команду ЧССР. Третье упражнение преподнесло неприятный сюрприз представителям Польши: их девушки прилетели... через 1 и 20 мин после закрытия финиша. И хотя встретили их аплодисментами за волю к победе, потеря очков за скорость отбросила сборную ГНР к первому на третьем месте. Лидерами, с небольшим перевесом над нашей сборной, стали планеристы Чехословакии.

Четвертое упражнение, ставшее последним, оказалось исключительно трудным как для пилотов, так и для помощников: все планеры стандартного класса и половина открытого произвели посадку вне аэродрома. Некоторые аппараты доставили сюда лишь на следующий день. Утром стали известны результаты: парители Чехословакии сохранили за собой лидерство, имея 18 662 очка, полные спортсмены заняли второе место — 18 501, наша команда — третья — 18 488 очков.

В личном зачете места у мужчин распределены в следующем порядке: открытый класс — 1. Я. Тешчик (ПНР),

2. И. Штепанек (ЧССР), 3. С. Клул (ПНР), 4. А. Рукас (СССР) и В. А. Морозов (СССР); стандартный класс — 1. С. Зенек (ПНР), 2. Б. Гуралли (ВНР), 3. Я. Ценка (ПНР), 4. В. Шевченко (СССР), 5. В. Мачюлис (ЧССР). Среди женщин — 1. Л. Кучерова (ЧССР), 2. М. Кизиватова (ЧССР), 3. Ф. Юрна (СРР), 4. Д. Вилне и 6. И. Борновская (СССР).

Наибольшие шансы в индивидуальном первенстве имели наши девушки, победившие в 3-м упражнении и возглавившие после этого турнирную таблицу. Однако «лотерейное» — четвертое — упражнение, в котором их подвела ориентировка, отбросило советских планеристок за пределы призовой тройки.

Следует отметить, что спортсмены Чехословакии и Польши регулярно участвуют в чемпионатах мира и Европы, других международных встречах, где накапливают соревновательный опыт, знакомятся с новыми условиями полетов, тактическими и техническими новинками планерного спорта. Это и обеспечивает им определенное преимущество перед планеристами СССР, которые с 1976 г. не выезжают на крупные, престижные турниры. А ведь сборная команда призвана защищать спортивную честь страны на мировой арене. Необходимо предоставить спортсменам-планеристам возможность решать эту почетную задачу.

Г. РЕЕНТОВИЧ,
главный тренер
сборной команды СССР

СТАРТЫ ПЛАНЕРИСТОВ

В Орле на аэродроме Центрального планерного аэроклуба состоялся розыгрыш финала IX летней Спартакиады народов СССР в 48-го чемпионата страны по планерному спорту. Собралось большое количество парителей высокого класса. Из 65 участников 13 имеют звание мастера спорта СССР международного класса, 35 — мастера спорта, остальные — кандидаты в мастера.

По результатам пяти упражнений аб-

солютными чемпионами IX Спартакиады стали Н. Рятюпов (Таллин) и М. Десятков (Ровно). За высокие показатели им присвоено почетное звание — «Мастер спорта СССР международного класса». М. Десятков на этих соревнованиях одержал двойную победу — завоевал первое место и на чемпионате СССР среди женщин сильнейшей стала Д. Вилне из г. Лиепая. Она же — обладательница почетного приза — кубка имени О. Клепиковой за наивысшую скорость, показанную на 300-километровой дистанции.

В третий раз абсолютным чемпионом страны в открытом классе стал А. Рукас из Каунаса. За скорость, показанную на 500-километровом маршруте, ему вручен кубок имени О. К. Антонова.

За лучшие результаты, показанные в сумме двух последних упражнений, планеристам Д. Вилне (Лиепая), В. Бессарабову (Москва) и А. Рукасу (Каунас) присуждены призы журнала «Крылья Родины».

Г. ЮРЬЕВ,
фото автора

Орел

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ IX ЛЕТНЕЙ СПАРТАКИАДЫ НАРОДОВ СССР ПО ПЛАНЕРНОМУ СПОРТУ

Стандартный класс
Упражнение № 1 — треугольный маршрут, женщины, 250 км: 1. Н. Рятюпова (Таллин) — средняя скорость 58 км/ч; 2. Р. Сташайтите (Вильнюс) — 53 км/ч; 3. Т. Свиридова (Орел) — 53 км/ч; мужчины, 321 км: 1. В. Шевченко (Ровно) — 74 км/ч; 2. М. Десятков (Ровно) — 74 км/ч; 3. М. Сильвайя (Таллин) — 71 км/ч.

Упражнение № 2 — треугольный маршрут, женщины, 161 км: 1. Н. Рятюпова (Таллин) — пройденный путь — 142 км; 2. В. Топорова (Киев) — 141 км; 3. И. Актипова (Уральск) — 139 км; мужчины, 184 км: 1. А. Сильванович (Казань) —

173 км; 2. В. Шевченко (Ровно) — 171 км; 3. В. Сабелник (Каунас) — 171 км.

Упражнение № 3 — треугольный маршрут, женщины, 220 км: 1. Н. Ряттёва (Таллин) — средняя скорость 82 км/ч; 2. В. Топорова (Киев) — 81 км/ч; 3. В. Супе (Валмиера) — 81 км/ч; мужчины, 310 км: 1. В. Мачюлис (Каунас) — 82 км/ч; 2. В. Сабелник (Каунас) — 82 км/ч; 3. М. Десатов (Ровно) — 79 км/ч.

Упражнение № 4 — треугольный маршрут, женщины, 321 км: 1. В. Супе (Валмиера) — 74 км/ч; 2. Т. Свиридова (Орел) — 73 км/ч; 3. В. Топорова (Киев) — 72 км/ч; мужчины, 381 км: 1. Г. Кокс (Валмиера) — 76 км/ч; 2. Л. Васков (Орджоникидзе) — 74 км/ч; 3. В. Бессарабов (Москва) — 73 км/ч.

Упражнение № 5 — треугольный маршрут, женщины, 310 км: 1. И. Барковская (Вобруйс) — 84 км/ч; 2. Н. Ряттёва (Таллин) — 84 км/ч; 3. Т. Свиридова (Орел) — 79 км/ч; мужчины, двойной проход маршрута 199 км: 1. А. Сыроваша (Вобруйс) — 80 км/ч; 2. М. Десатов (Ровно) — 80 км/ч; 3. В. Бессарабов (Москва) — 80 км/ч.

Многоборье: женщины — 1. Н. Ряттёва (Таллин) — 153 очков; 2. В. Топорова (Киев) — 124; 3. Т. Свиридова (Орел) — 121; мужчины — 1. М. Десатов (Ровно) — 121; 2. В. Шевченко (Ровно) — 119; 3. В. Сабелник (Каунас) — 109.

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ 48-го ЧЕМПИОНАТА СССР

Открытый класс

Упражнение № 1 — треугольный маршрут 321 км: 1. А. Морозов (Орджоникидзе) — 85 км/ч; 2. А. Рукас (Каунас) — 85 км/ч; 3. Ю. Кузнецов (Москва) — 85 км/ч.

Упражнение № 2 — треугольный маршрут 184 км: 1. О. Пасечник (Москва) — пройденная дистанция — 168 км; 2. А. Грибанов (Киев) — 168 км; 3. И. Дравиш (Рига) — 165 км.

Упражнение № 3 — треугольный маршрут 310 км: 1. А. Рукас (Каунас) — 91 км/ч; 2. А. Морозов (Орджоникидзе) — 89 км/ч; 3. Ю. Кузнецов (Москва) — 87 км/ч.

Упражнение № 4 — треугольный маршрут 381 км: 1. А. Морозов (Орджоникидзе) — 86 км/ч; 2. Ю. Кузнецов (Москва) — 83 км/ч; 3. А. Рукас (Каунас) — 82 км/ч.

Упражнение № 5 — треугольный маршрут 524 км: 1. А. Рукас (Каунас) — 95 км/ч; 2. Г. Зозуля (Киев) — 80 км/ч; 3. В. Грибанов (Киев) — 90 км/ч.

Многоборье: 1. А. Рукас (Каунас) — 4437 очков; 2. А. Морозов (Орджоникидзе) — 4362; 3. Ю. Кузнецов (Москва) — 4241.

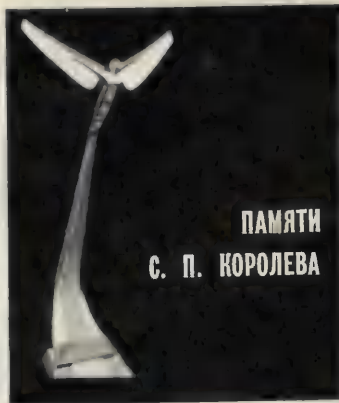
ПОВЫСИЛИ РАЗЯДЫ

На аэродроме Казанского авиаспортивного клуба ДОСААФ состоялось открытое первенство ТАССР по планерному спорту. В нем участвовали парители из Татарии, Москвы, Жуковского, Днепропетровска, Пензы, Орджоникидзе. Соревнования проводились в двух классах — на одноместных планерах разыграно шесть упражнений, на двухместных — пять.

Абсолютным чемпионом Татарии стал А. Сильванович, воспитанник Казанского АСК, выступавший на планере ЛАН-12. В двухместном классе планеров победу одержал В. Кундин [Казань]. Среди женщин звание абсолютной чемпионки завоевала кандидат в мастера спорта Н. Новоселова. На соревнованиях многие планеристы повысили свои спортивные разряды.

Ф. ЛОГВИНА,
судья республиканской категории

Казань



ПАМЯТИ
С. П. КОРОЛЕВА

Недогм было затишье на аэродроме Центрального планерного аэроклуба после розыгрыша 48-го чемпионата страны. Сюда вновь съехались планеристы из разных городов и республик, чтобы разыграть кубок в соревнованиях, посвященных памяти выдающегося конструктора, открывшего людям дорогу в звездах, — С. П. Королева. Этот приз был унаследован О. К. Антоновым, который так же, как и Сергей Павлович, начинал свою конструкторскую деятельность с разработки и постройки планеров.

Первый раз кубок разыгрывался в Орле в 1981 году, его обладателями стали «хозяева» состязаний Тамара Загинова и литовский планерист Антанас Рукас.

По правилам проведения соревнований в них могут принять участие чемпионы республик текущего года, призеры чемпионата СССР, победители Спартакиады и два пилота от клубов-организаторов. Орловский спорт представляли Тамара Свиридова и Сергей Труфанов. Все участники соревнований, среди которых было 13 женщин и 17 мужчин, выступали на аппаратах стандартного класса.

Во время розыгрыша первого упражнения погода благоприятствовала планеристам, обеспечила хорошие парящие условия. Женщинам предстояло лететь по треугольному маршруту протяженностью 183 км, мужчинам — 198 км. За весь день на небе не появилось ни одного облака — «указатель» восходящих потоков и, конечно, спортсменам потребовалось проявить высокое мастерство, твердые знания метеорологии, опыт. Вие конкурентки были эстонские планеристы Эда Лаан и Мати Силлайус, которые прошли дистанцию быстрее всех.

Затем должны были состояться полеты по маршрутам на 169 и 183 км, но погода испортилась. Через день, несмотря на сплошную облачность, вившую на высоте 300 м, судейская коллегия решила продолжить соревнования, назначив маршруты 164 км — женщинам и 171 км — мужчинам. В этом упражнении Валентина Топорова, развиз на дистанции среднюю скорость 82,41 км/ч, завоевала первое место. У мужчин победил А. Миклашявичюс [92,14 км/ч].

Разыгрывая третье упражнение, женщины состязались на дистанции 220 км. Лучшее время показала Э. Лаан, что позволило ей укрепить свое лидирующее положение. Среди мужчин [254 км] победу одержал М. Силлайус.

Лишь через три дня планеристы поднялись в воздух. И хотя улучшения погоды не представилось, попробовав потоки и оценив парящие условия, начали уходить на маршрут [мужчины — 198 км, женщины — 183 км]. До первого поворотного пункта метеословия не вызвали трудностей в полете. Среди мужчин в числе первых шел Александр Дятлов. Успешно преодолев начальный отрезок пути и отметившись на поворотном пункте, планеристы продолжили полет по второму участку дистанции. Но здесь их ожидал сюрприз — сплошная дождевая облачность закрыла небо. Восходящие потоки стали затухать, а вскоре и вовсе прекратили «работу».

На аэродроме то и дело слышались доклады парителей о произведенных посадках на площадку. Поднялись в воздух и ушли буксировщики для эвакуации планеров. Первые аппараты уже были доставлены на аэродром, когда в эфире прозвучало еще одно сообщение — о долете. А через несколько минут А. Дятлов пересек финишную линию.

После он рассказал: «На маршрут ушел в стартовой палатке, спустя четыре минуты после открытия линии. Ждать лучшей погоды не было смысла. До первого поворотного шли нормально. Летел, как говорится, на «пофизеляж» впереди. Этого оказалось достаточно, чтобы проскочить участок маршрута, на котором вскоре испортилась погода и преградила путь остальным парителям. После отметки на втором поворотном пункте набрал 1600 м высоты и попытался пройти третий отрезок маршрута. Но здесь изменившаяся погода «опередила» меня. Попытка проскочить, но, потеряв 300 м, решил вернуться ко второму поворотному. Немного не доходя до него, увидел облако, под которым «зацепил» отличный поток — стрелка вариометра остановилась против цифры пять!»

В этот день А. Дятлову удалось финишировать только одному из тридцати участников. Он и стал лидером по сумме четырех упражнений. У остальных планеристов результат подсчитывался по пройденным километрам.

Из-за окончательного испортившейся погоды пришлось завершить соревнования и подвести итоги. Второй год подряд обладательницей кубка с изобретением взметнувшегося в небо Икара стала спортсменка из Таллина мастер спорта СССР международного класса Эда Лаан. Среди мужчин почетный приз завоевал мастер спорта Александр Дятлов [Орджоникидзе]. Они завоевали право участвовать в соревнованиях первой лиги 49-го чемпионата СССР по планерному спорту, который состоится в 1987 году.

Ю. ГРИГОРЬЕВ,
фото автора

Орел



ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

НЕБО ПОКОРИЛОСЬ

ФИНАЛ IX СПАРТАКИАДЫ НАРОДОВ СССР
И
XXXII ЧЕМПИОНАТ СТРАНЫ
ПО САМОЛЕТНОМУ СПОРТУ

**Абсолютный чемпион СССР,
обладатель кубка
имени В. Мартемьянова
мастер спорта М. ГАСАНОВ.**



Фото Н. Козырева

Командную победу одержали летчики сборной РСФСР-I (по программе Спартакиады) и сборной РСФСР-II (по программе чемпионата).

Абсолютной чемпионкой Спартакиады и первенства страны стала мастер спорта СССР международного класса Валентина Дрокина. Среди мужчин отличились в Спартакиаде мастер спорта Александр Любарец, и чемпионате — мастер спорта Муслим Гасанов.

Эта встреча сильнейших спортсменов-летчиков была завершающей в нынешнем сезоне. До этого состоялись городские и областные, зональные и республиканские соревнования. Они выявили самых достойных. В Краснодаре на финале Спартакиады народов СССР и чемпионате страны участвовало 72 пилота (16 команд).

Под звуки Гимна Советского Союза абсолютные чемпионы страны прошлого года В. Лапенас и В. Дрокина подняли флаг соревнований. Затем начались показательные выступления спортсменов.

В авиационном празднике участвовали летчики, планеристы, парашютисты, дельтапланеристы, строители авиамоделей.

ПРОГРАММА И УЧАСТНИКИ ВСТРЕЧИ

Последние два года программа чемпионата страны включала, помимо пилотажных упражнений, полет по маршруту. Многим спортсменам он доставлял неприятности. Федерация самолетного спорта выработала для всесоюзных стартов новую программу. Теперь она целиком пилотажная, включает обязательный, два произвольных (первый — для всех участников, второй — для финалистов) и, так называемый, «темный» комплексы. Такая программа приближает спортсменов к условиям международных соревнований и способствует в определенной степени отбору талантливых летчиков в сборную страны по высшему пилотажу.

Соревнования проводились в два этапа. На первом по трем упражнениям определялись команды-победительницы и чемпионы IX Спартакиады. Затем десять лучших спортсменов и шесть спортсменок вы-

полнили еще один произвольный комплекс. По четырем упражнениям выявлялись победители XXXII чемпионата страны.

Согласно Положению о первенстве СССР, в команде должно быть четыре участника, причем, двое — из числа первенного состава клуба и не менее одной женщины. Не все республики выполняли это непростое условие. В сборных Грузии и Азербайджана оказалось всего по три участника. Спортсменами из постоянного летного состава, то есть штатных работников клубов, была укомплектована команда Казахстана. Трое их — вместо двух — входило в состав коллектива Украины.

Как видно, в ряде клубов не занимаются по-настоящему воспитанием спортсменов-летчиков из числа рабочей и учащейся молодежи. А ведь именно на это ориентировала советы клубов Всесоюзная федерация самолетного спорта, разрабатывая Положение о соревнованиях на 1986 год.

КОМАНДА ПРЕПОДНОСИТ «СЮРПРИЗ»

Этот «сюрприз» преподнесли спортсмены из команды Таджикской ССР С. Пальчиков и С. Джалилов. Поправ морально-этические нормы поведения, они пошли на сделку с собственной совестью. А произошло следующее.

...Руководитель полетов дал разрешение очередному спортсмену на запуск двигателя. Волею жребия место в кабине должен был занять Джалилов. Однако там оказался... его одноклубник Пальчиков. Он поднял самолет в воздух, чтобы выполнить произвольный комплекс. Расчет был простой: Джалилов — спортсмен менее опытный, у него всего лишь 290 часов налета, у Пальчикова — 1215. Вероятность заработать больше очков резко повышается. Возможно, так бы оно и получилось, если бы потерявшие честь спортсмены Джалилов и Пальчиков не были разоблачены.

О случае, прямо скажем, из ряда вон выходящем, не могли не знать тренер и начальник команды. Поэтому правильно поступило жюри соревнований, отстранив сборную республики от дальнейшего участия в состязании. Этот урок должен послужить серьезным предупреждением всем, кто пытается избежать честной спортивной борьбы.

КОМАНДА ПОБЕДИТЕЛЬНИЦА
СПАРТАКИАДЫ



Людмила
ЛЕОНОВА
(тренер)



Александр
ЛЮБАРЕЦ



Георгий
КАМИНСКИЙ



Валентина
ДРОКИНА



Михаил
КУДРЯШОВ

Неблаговидный поступок Джаблиова и Пальчикова осужден участниками соревнования. Хочется надеяться, что в Таджикистане сделают надлежащий вывод.

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

До 1978 года команда РСФСР по самолетному спорту четырнадцать раз одерживала победы на чемпионатах страны. Затем стала уступать первенство сборным Литвы, Ленинграда, Казахской ССР. Причин было несколько. Одна из них, и, пожалуй, главная — отсутствие постоянного тренера. Ныне с командой РСФСР работает неоднократно абсолютная чемпионка мира в СССР заслуженный мастер спорта Л. Леонова.

Честь республики на этот раз защищали: в первой команде — М. Кудряшов из Тулы, краснодарец А. Любарец, серпуховчанин Г. Каминский, В. Дрокина из Калининграда; во второй — М. Гасанов из Махачкалы, А. Чикун из Тулы, Е. Климович из С. Крикалев — оба из Калининграда Московской области. О мастерстве спортсменов-летчиков Российской Федерации говорит и тот факт, что десять ее представителей в числе шестнадцати финалистов оспаривали титул абсолютного чемпиона, боролись за призовые места.

Спортсмены, входившие в состав команд РСФСР, а также пятеро «личников» завоевали половину всех призовых мест. Абсолютным чемпионом Спартакиады стал А. Любарец, XXXII чемпионата — М. Гасанов. Ему вручен кубок имени В. Мартемьянова. На вторых местах в зачете Спартакиады — А. Богоявленский (Москва), чемпионата — А. Любарец. На третьих — соответственно — В. Смородин (Ленинград) и С. Крикалев.

И СНОВА — ДРОКИНА

В соревнованиях приняла участие 21 женщина. Они выступали по единой с мужчинами программе. Многие показали высокое мастерство, шестерка лучших вышла в финал. Абсолютной чемпионкой IX Спартакиады и XXXII чемпионата СССР стала инструктор-летчик Калининского АСК мастер спорта международного класса В. Дрокина. Это ее третья победа подряд на всеобщих состязаниях. Спортсменка награждена кубком имени М. Расковой. Кубок изготов-

лен в Вильнюсском художественном комбинате «Дайле» по проекту художника А. Шапкусса, учрежден Федерацией авиационного спорта Литовской ССР, разыгрывался впервые.

Второе место на соревнованиях заняли: в зачете Спартакиады — Л. Бабицева (Киргизия), чемпионата — Н. Колесникова (Москва). Третьи призеры — соответственно — П. Гирскуте (Литва) и А. Чекалова (Тула).

Финальные соревнования прошли организованно, по полной программе. Но нельзя не сказать о некоторых досадных промахах. Упрека заслуживает работа Организационного комитета. По его вине команды не имели своих шефов в трудовых коллективах предприятий города, как это обычно бывает на крупных соревнованиях. Летчики не встречались с молодежью, а ведь пропаганда спорта — одна из задач любого чемпионата. Лишь краевой комитет комсомола учредил приз для самого молодого спортсмена. Подобных призов могло быть больше, стоило лишь Оргкомитету проявить инициативу.

Н. БАЛАКИН

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Командный зачет РСФСР-2 (тренер Л. Леонова) — 39 987,2; РСФСР-1 (Л. Леонова) — 39 976,6; Ленинград (В. Смородин) — 29 517,1; УССР (В. Коваль) — 29 343,3; Литовская ССР (Л. Юнис) — 29 229,2; Москва (В. Хромов) — 29 151,3; Казахская ССР (С. Крицкий) — 28 833,5; ЦАК СССР (А. Федоров) — 28 322,3; БССР (Б. Ревуков) — 28 111,8; ВАУР ДССАФ (А. Антоновский) — 28 006,5; Узбекская ССР (В. Сотников) — 27 566,2; Киргизская ССР (Е. Павлихин) — 27 328,4; Таджикская ССР (Д. Баллан) — 26 488,5; Грузинская ССР (Т. Туразов) — 27 779,1; Азербайджанская ССР (М. Лищенко) — 17 837,4; Таджикская ССР (С. Пальчинов) — 3587,1.

Личный зачет финалистов. Мужчины. М. Гасанов (Махачкала) — 13 904,1; А. Любарец (Краснодар) — 13 902,3; С. Крикалев (ЦАК СССР) — 13 888,1; А. Богоявленский (Москва) — 13 809,6; Г. Каминский (Серпухов) — 13 782,6; В. Лаптев (Алтай) — 13 691,9; В. Смородин (Ленинград) — 13 635,7; М. Кудряшов (Тула) — 13 625,8; Л. Одаев (УССР) — 13 523,8; Ю. Кайрис (Литва) — 9890,5; Женщины. В. Дрокина (Калинин) — 13 559,8; Н. Колесникова (Москва) — 13 410,5; А. Чекалова (Тула) — 13 361,5; Е. Климович (Калининград, Московская область) — 13 240,5; С. Кабацкая (Барнаул) — 12 813,1; А. Матеоняйте (Литва) — 12 805,3.

КОММЕНТАРИЙ К ФИНАЛЬНЫМ СТАРТАМ

Какой вывод можно сделать, говоря о выступлениях спортсменов в финалах IX летней Спартакиады народов СССР и XXXII чемпионата СССР по самолетному спорту? Главное: несмотря на большие ограничения по перегрузкам на самолете Як-52, команды некоторых республик были подготовлены хорошо. Около 20 процентов участников выполнили программу соревнований на максимальном пределе возможностей машины. Отметим надо спортсменов-летчиков из сборных РСФСР-1, РСФСР-2, Литовской ССР, городов Ленинграда и Москвы. Появились перспективные молодые спортсмены: А. Чекалова (Тула), С. Кабацкая (Барнаул), Л. Зеленина (Самферполь) и другие.

К сожалению, ряд серьезных недостатков в развитии самолетного спорта сохраняется. Во многих республиках мало внимания уделяют подготовке команд. В результате очень слабо выступили спортсмены Туркменской, Узбекской, Киргизской, Грузинской, Армянской и Азербайджанской ССР. Ниже своих возможностей соревновались летчики Казахстана и Украины. Сказалось отсутствие квалифицированных тренерских кадров, невнимание со стороны начальников авиационных организаций к нуждам спортсменов, их тренировочному режиму. Готовы 9-классники к поступлению в военные училища, они сняли с себя вторую важную обязанность — подготовку спортсменов к соревнованиям. Едино, не все работники авиационных клубов заинтересованы в этом.

Развитие спорта в клубах сдерживают далекие от совершенства моральные и материальные стимулы, используемые при подведении конечных результатов спортивного сезона. Многие инструкторы не хотят заниматься с опытными пилотажниками, так как оплачиваемый налет в этой категории спортсменов — меньше, чем при обучении молодежи. Настало время поощрять в конце года за хорошие спортивные результаты и инструкторов. Так же, как необходим с них спрос за упущения в воспитательной работе.

Большим тормозом в развитии высшего пилотажа является проблема обеспечения авиаспортивных клубов самолетами. Нехватка их, малый ресурс (особенно по фигурам) и ограничения по перегрузкам не позволяют существенно усложнить программу внутрисюсовых соревнований. Невозможность программы могут освоить многие, но оценить возможности сильнейших невозможно.

После окончания соревнований было проведено совещание участников, тренеров, судей и руководителей. Выступающие высказывали беспокойство по поводу сокращения числа спортсменов и ослабления внимания к спорту на всех уровнях.

Надо отметить, что некоторые вопросы, такие как обеспечение клубов авиационной техникой, совершенствование материальной заинтересованности в развитии спорта, находясь в ведении центральных органов управления. Однако и при существующих условиях работы авиаспортивных клубов можно с высоким качеством выполнять задачу подготовки и опытных спортсменов, и молодежи. Для этого необходимо желание, умение начальников найти выход, выслушать мнение самих спортсменов и тренеров. Ведь есть — и немало — руководители, которые в таких же условиях, без жалоб и оправданий, совершенствуют учебную базу, готовят летчиков-пилотажников без ущерба для обучения молодежи. Значит, все дело в людях, которым поручено выполнять эту ответственную задачу.

К. НАЖМУДИНОВ,
главный судья соревнований



ПОБЕДИЛИ СИЛЬНЕЙШИЕ

Празднично прошло на аэродроме Запорожского аэроклуба ДОСААФ открытие XIX чемпионата СССР по самолетному спорту на реактивных самолетах. Флаж соревнований поднял абсолютный чемпион Советского Союза 1985 года летчик-инструктор Волгоградского аэроклуба мастер спорта международного класса А. Пашкин. Прозвучал гимн Советского Союза. Состоялись показательные выступления спортсменов.

Лично-командное первенство разыгрывалось по трем упражнениям, включающим выполнение обязательного и произвольного комплексов фигур высшего пилотажа, а также полет по маршруту на малой высоте с выходом на цель в заданное время.

Комплекс обязательных фигур лучше других выполнил В. Шомполов (ВВС), второе место занял летчик-инструктор Волгоградского аэроклуба В. Цетков, на третьем — В. Илюхин (ВВС).

При розыгрыше произвольного комплекса фигур судьи высоко оценили выступления летчика-инструктора Волгоградского аэроклуба мастера спорта международного класса А. Пашкина. Одинадцать очков уступил ему спортсмен ВВС В. Трефилов, выступавший на самолете ИЛ-39, третье место занял летчик-инструктор Запорожского аэроклуба В. Гораз. По двум упражнениям лидировали спортсмены Военно-Воздушных Сил.

В маршрутном полете шесть первых мест заняли спортсмены ДОСААФ. Особенно отличились В. Гораз (первое место), В. Удовичкин (второе) и С. Комаринский (третье) с максимальным возможным количеством очков — 1400. Все трое прошли маршрут с точностью до секунды, и для определения их мест

на пьедестале почта судьям пришлось учитывать десятые доли секунды. Победу в многоборье одержала первая команда Военно-Воздушных Сил. В ее составе — летчики-спортсмены В. Илюхин, В. Трефилов, П. Байстрюченко, В. Шомполов.

Абсолютным чемпионом Советского Союза стал спортсмен Запорожского аэроклуба мастер спорта СССР П. Полтавец, второе место в сумме многоборья занял мастер спорта В. Ковалев, воспитанник Курского аэроклуба, на третьем — летчик Военно-Воздушных Сил мастер спорта П. Байстрюченко.

Чемпионат показал, что уровень летного мастерства соревнующихся растет из года в год, а условия проведения соревнований за последнее время мало изменились. В результате — «рамки», определяемые Положением о соревнованиях, для большинства спортсменов стали тесными и являются тормозом в росте их летного мастерства. Очевидно, пора усложнить программу соревнований, особенно в военно-прикладном направлении. Это необходимо прежде всего при выполнении маршрутного полета. Полагаю, что может быть увеличена скорость и дальность, снижена высота.

Не менее важным является повышение объективности судейства. При разработке условий соревнований для очередного чемпионата СССР хотелось, чтобы особое внимание было уделено вопросу использования материалов объективного контроля.

Анализ состава команд оборонного Общества за последние годы показал, что в числе участников соревнований нет представителей Калужского, Киевского-Черкасского и Грозненского аэроклубов, Волчанского авиационного училища летчиков. Видимо, в этих организациях еще недостаточно оценивается роль высокого летного мастерства в достижении качества обучения курсантов и особенно повышения безопасности полетов. А ведь условия для подготовки мастеров высшего пилотажа там наиболее благоприятны.

В ряде аэроклубов ослаблена работа методических советов, не уделяется должного внимания подготовке тренеров, их летно-методическому мастерству. Особенно плохо она поставлена в Ульяновском аэроклубе. Методические разработки отрабатываются на низком уровне, меры безопасности для каждого упражнения глубоко не продумываются, опыт работы передовых организаций не внедряется. Формализм, отсутствие творческой инициативы руководителей не способствуют эффективному росту профессиональной выучки и летно-инструкторского состава аэроклуба.

И все же результаты выступления летчиков ДОСААФ следует оценить положительно. Клубы оборонного Общества имеют все условия, чтобы удерживать завоеванные позиции, добиваться более высоких результатов.

Ю. ФЕДОРОВ

Судья на старте дал резкую отмашку белым флажком, неслышно включились секундомеры, и возрастные обороты двигателя потянули вертолет вверх. Наклонившись вперед, Ми-2 подлетел к 200-литровой бочке с водой в завис на высоте пяти метров. Стоявший на правой подножке оператор отпустил полностью фал, в котором было подплено выкрашенное в черный цвет ведро. Подняв брызги, оно скользнуло за верхним обрезом бочки, а затем, показавшись, стало тяжело покачиваться из стороны в сторону.

Вертолет, управляемый опытной рукой, направился к первым воротам — двум полосатым вешкам, установленным на расстоянии одного метра друг от друга. Скользя между ними, ведро описало в воздухе размашистую дугу. Слово хрустальная корона, блеснул в лучах солнца веер брызг и погас. Вертолет развернулся и прошел вторые ворота. Всего же их было двенадцать.

Заканчивая упражнение, Ми-2 завис над крупным металлическим столом. Слегка опустившее ведро встало по центру, почти полностью закрыв белый круг. Выпущенный из рук фал скользнул на землю, и освободившийся от груза вертолет направился в сторону стоянок.

Так начался финал IX летней Спартакиады народов СССР и XXVII чемпионат СССР по вертолетному спорту. На соревнования, которые проходили в Ярославле, прибыли 58 сильнейших спортсменов страны. Достаточно сказать, что подавляющее большинство участников — мастера спорта СССР, семеро из них — международного класса.

Чемпионами по упражнению «Вертолетный слалом на малой высоте», с которого начались состязания, стали среди женщин — Л. Губарь и Г. Шниговская (Москва). Они получили минимальное количество штрафных очков за неточную работу над столом, набрав в сумме 313,11.

Среди мужчин первое место в Спартакиаде занял экипаж из Белоруссии в составе В. Шевелева и А. Гриценко (314,94). Победителями упражнения по результатам чемпионата СССР стали спортсмены Вооруженных Сил — В. Дегтярь и П. Васильев, которые выступили в личном зачете (315,57). При норме 4 мин, они затратили на пролет 12 ворот — соответственно — 2 мин 02 с и 2 мин 03,5 с. Небольшой штраф был получен лишь за неточно поставленное на стол ведро.

Второй день соревнований был посвящен упражнению, которое участники называли коротко — «Квадрат». Более полное название — «Выполнение комплекса эволюций на малой высоте с проносом контрольного груза по коридорам в пределах размеченного на земле маршрута».

Иначе говоря, на летном поле был разбит квадрат, длина каждой стороны которого равнялась пятидесяти метрам. Обозначен он был двумя белыми лентами. Расстояние между ними — 1 метр. Задача пилота — повторить конфигура-



САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АККОРД СЕЗОНА

цию квадрата, пронося прикрепленные к днищу вертолета цепи с грузами по коридору, образованному лентами. При этом короткая цепь не должна была касаться земли, а длинная — отрываться от нее. Если учесть, что разница в длинах цепей составляла 120 сантиметров, то можно понять всю сложность задания. Комплекс эволюций включал в себя посадку в квадрат 4x4 метра, смещение вперед, вправо, назад и влево, а также развороты на 360 градусов. Закончилось упражнение пролетом по диагонали до финишных ворот.

Победителями стали украинские спортсмены Л. Татарникова (298,35) и В. Шапочка (303,82 очка в зачете Спартакиады). По результатам чемпионата страны у мужчин впереди спортсмен Вооруженных Сил А. Безруков (308,20).

После того как были подведены итоги, я подошел к старшему судье по упражнению Л. Егоркину и попросил поделиться впечатлениями о проведенном розыгрыше.

— На мой взгляд, — ответил Леонтий Матвеевич, — время, отводимое спортсменам на выполнение комплекса эволюций, можно сократить. По таблице результатов видно, что для мастеров, а это практически все участники состязаний, его более чем достаточно. А вот, к примеру, на зональных соревнованиях лишнего времени практически не было. Иными словами, сложность упражнения соответствовала уровню подготовки участников.

На вопрос, какими качествами должен обладать спортсмен, чтобы оказаться в числе призеров, старший судья, улыбаясь, ответил:

— Шестым чувством. Иначе говоря — особым чутьем. Судите сами — грузы летчик не видит. Короткий висит у него под сиденьем, а длинный за спиной. Он только мысленно представляет их положение. Образно выражаясь, система «летчик — вертолет — груз» является единым «живым» организмом. Ну, и конечно, большую роль играет интенсивность и количество тренировок.

Третий день соревнований. С десятиминутным интервалом вертолеты взлетают и уходят на маршрут. Экипаж должен найти шесть целей, конфигурация которых образована выложенными на земле полотнищами, и зарисовать их. Определить местоположение поворотных пунктов маршрута. Произвести в них посадку. Последний элемент — выход на КПМ с заданное время. На выполнение упражнения отводилось 45 минут. Помимо времени необходимо было «удержать» в установленных пределах скорость и высоту полета.

Достаточно сравнить хотя бы два лучших результата, чтобы понять, насколько опытные спортсмены, приехавшие в Ярославль. Среди женщин первое место занял украинский экипаж в составе Л. Татарниновой, которая пилотировала вертолет, — штурмана Л. Приходько (299,6 очка). Спортсменки ошиблись в расчете времени всего лишь на 0,4 секунды. На втором месте — Л. Секунова и В. Милевич из команды Бело-

руссии (299,4). Время полета — 44 мин 59,4 с.

У мужчин лидировали москвичи А. Михеев и А. Щеголов. Они точно уложились в заданное время и набрали максимально возможное количество очков — 300. На втором месте — В. Панарин и А. Злобин из команды РСФСР (299,9). Экипаж превысил расчетное время всего лишь на 0,1 секунды.

Как видно из этого, победу приносят десятки долей очка. Многие судьи, с которыми мне довелось разговаривать, убеждены, что в этом упражнении результат во многом зависит от случая. По их мнению, полет по маршруту должен включать в себя более сложные элементы, которые позволят объективно выявлять сильнейших.

Завершились соревнования розыгрышем упражнения «Визит». Пройдя по маршруту, спортсмены выходили в заданное время в район аэродрома. На заключительном этапе вертолет зависал на высоте 10 метров над треугольной крышей. Образована она была двумя фанерными щитами, покрытыми хорошо заметной «воздуха красной краской». В одном из скатов крыши «заяло» квадратное отверстие размером 40x40 сантиметров. В него-то и сбрасывали спортсмены трехкилограммовый мешочек с песком. За касания о стенки считались штрафные очки. Практически все экипажи успешно справились с заданием.

Первое место в упражнении «Визит» по результатам Спартакиады заняли молодые спортсменки из сборной РСФСР Т. Кроткова и Н. Желтухина (296,5), по результатам чемпионата — вертолетчицы ЦАК СССР, выступавшие в личном зачете, — Н. Варичева и Н. Мареева (300,9).

У мужчин в зачете Спартакиады впереди В. Панарин и А. Злобин из команды РСФСР (302,95); по результатам чемпионата — спортсмены Вооруженных Сил В. Дегтярь и П. Васильев (303,12).

Победители Спартакиады с чемпионата, призеры названы в спортивно-технических результатах.

Обратили на себя внимание молодые спортсменки, летчики-инструкторы из Атыкарского аэроклуба, которые выступили за команду РСФСР — Н. Желтухина и Т. Кроткова. Вместе они впервые участвовали в столь крупных состязаниях, тем не менее у каждой по четыре награды.

— Довольны ли вы результатами, что позволило вам добиться успеха, который не так часто выпадает в спорте сильнейших на долю даже самых опытных спортсменов? — с такими вопросами обратился я к девушкам после награждения.

Отвечали не сразу, подумав: — Причина в том, что мы старались выступать не за себя лично, а за команду. Чувствовали, — если сравнивать с областными или зональными соревнованиями, — возросшую ответственность. На протяжении всего чемпионата большую поддержку оказывали товарищи по сборной, тренер Михаил Белянкин. В команде сложилось очень хорошее отношение друг к другу. Это

помогало и на земле, и в воздухе. Результатами в целом довольны, но могли выступить лучше. Поэтому, вернувшись домой, будем продолжать работу над повышением мастерства.

Соревнования, проходившие в Ярославле, заставили задуматься вот о чем. Почему багги в латвийском городке Цессис собирают сотни зрителей, чему я сам был свидетелем, а не менее интересный и зрелищный вертолетный слалом — лишь случайных прохожих? Во время розыгрыша второго упражнения, с которого начинались состязания, зрителей набралось не более полтора-двух десятков. И это в суботний день на аэродроме в черте города, мимо которого проходят автобусы трех маршрутов.

Может быть, ярославцы не были оповещены о предстоящем спортивном событии? Да нет, с этим как раз все обстояло благополучно. Местное радио и телевидение своевременно дало информацию. Объявления были помещены в областных газетах «Северный рабочий» и «Комсомольское знамя». Более того, организаторы оповестили ряд школ, учебных заведений города, район комсомола. Было сделано, как говорится, все возможное... Не было только зрителей.

В чем причины? Ответить на этот вопрос не так-то просто. Но одна из причин, как говорится, лежит на поверхности. Финальные старты соревнований проводятся, как правило, в разгар уборочной страды. Многие потенциальные зрители из числа горожан, не говоря уже о тружениках близлежащих колхозов и совхозов, заняты на сельскохозяйственных работах. По-видимому, это необходимо учитывать, планируя место и сроки проведения крупных состязаний.

О самокупаемости соревнований по военно-прикладным видам спорта, их материальной отдаче шла речь на проходивших в Белгороде учебно-методических сборах заместителей председателей краевых и областных комитетов ДОСААФ Российской Федерации и ЦК ДОСААФ союзных республик. Первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР генерал-лейтенант В. А. Декин, руководивший сборами, прямо поставил вопрос об этом. Вопрос, безусловно, важный и своевременный — ведь речь идет о пропаганде и развитии военно-прикладных видов спорта, в том числе и авиационных, пробуждении интересов молодежи к освоению летного дела. Решать эту проблему нужно сообща — организаторам соревнований, работникам обкомов ДОСААФ, спортсменам, журналистам. Только тогда придет успех.

А. КУДИНОВ

Ярославль

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Личное первенство. Женщины. Спартакиада. 1. Л. Татарникова — 1203,336; 2. Л. Губарь — 1197,69; 3. Г. Шпигорская — 1196,53. Чемпионат СССР. 1. Л. Татарникова — 1203,336; 2. Т. Стекольников — 1202,535; 3. Н. Мареева — 1201,935.

Мужчины. Спартakiада. 1. В. Пана-
дин — 1210,42; 2. А. Полетаев — 1206,255;
3. А. Злобин — 1205,42. Чемпионат
СССР. 1. В. Васинин — 1219,63; 2. П. Ва-
силев — 1215,235; 3. В. Дегтирь —
1215,195.

Командное первенство. Спартакиада.
1. РСФСР (тренер М. Баладин) — 600;
2. УССР (тренер Л. Малев) — 511; 3. БССР
(тренер С. Зейцев) — 497; 4. Москва
(тренер А. Галкин) — 492; 5. Каз. ССР
(тренер В. Ладилов) — 226. Чемпионат
СССР. 1. ВС СССР (тренер В. Брынаев) —
3644,88; 2. РСФСР — 3627,8; 3. ЦАК СССР
(тренер Е. Орлов) — 3597,82; 4. ДОСААФ
(тренер В. Смирнов) — 3586,93; 5.
БССР — 3562,03; 6. УССР — 3553,905;
7. Москва — 3505,585; 8. Каз. ССР —
3469,91.

СПОРТСМЕНЫ СУМСКОГО КЛУБА— ВПЕРЕДИ

■ Острой спортивной борьбе на вы-
соком уровне прошли финальные со-
ревнования IX Спартакиады УССР ■
XXIV чемпионат республики по верто-
летному спорту.

Организаторы спортивной встречи —
Харьковский обком ДОСААФ в Богоду-
ховский аэроклуб, на базе которого она
состоялась, судейская коллегия, кото-
рую возглавлял судья всесоюзной кате-
гории Б. Альтерман, сделали все для
того, чтобы соревнования проводились
в точном соответствии с правилами.

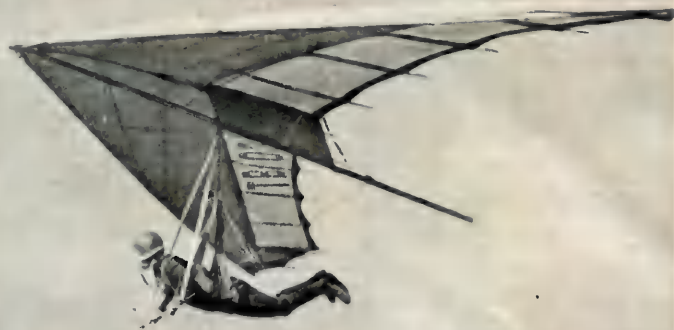
В соревнованиях приняли участие
команды Сумской и Харьковской обла-
стей, Богодуховского, Сумского и Харь-
ковского клубов, Волчанского авиаци-
онного училища летчиков ДОСААФ и
команда ВВС округа. Тридцать спортс-
менов, в том числе двенадцать масте-
ров и шестнадцать кандидатов в масте-
ра спорта, состязались за право на-
зываться лучшим вертолечником респуб-
лики.

Высокое мастерство продемонстриро-
вали спортсмены Сумского аэроклуба.
Набрав 4781,8 очка, команда вышла на
первое место. В ее составе мастера
спорта СССР братья Геннадий (капитан
команды) и Виктор Шапочка, Николай
Павлов и кандидат в мастера спорта
Александр Самойленко. Они стали до-
стойными продолжателями спортивных
традиций клуба, который воспитал аб-
солютную чемпионку мира заслужен-
ного мастера спорта СССР Любовь
Приходько, неоднократного призера
республиканских и всесоюзных сорев-
нований Любовь Татаринкову, других
видных спортсменов.

Абсолютным чемпионом республики
стал В. Шапочка. Призовые места заня-
ли Г. Шапочка, Г. Магетина, А. Самой-
ленко. Удачно выступили и остальные
спортсмены Сумского клуба, подтвер-
див тем самым, что они — лучшие в
республике. Заслуга в этом не только
самых спортсменов, но и руководителей
клуба, тренера А. Павленко.

■ ходе спортивной борьбы Александр
Самойленко выполнил норматив масте-
ра спорта СССР. Это 38-й мастер спор-
та, воспитанный клубом за двадцать лет.

Мастер спорта
В. ХАРЧИШИН



ЗА КУБКОВ — В НЕБО

Сквозь серые лохмотья разорванных
ветром облаков проглянуло солнце.
Дельтапланеристы, приехавшие в сто-
лицу Тувинской АССР бороться за ку-
бок «Центр Азии», учрежденный об-
ществом ДОСААФ и республиканским
советом ДСО «Спартак», с надеждой
наблюдали за тройкой коршунов, на-
ривших в восходящих потоках. Погода
не баловала спортсменов, тем не ме-
нее, соревнования начались.

Внимательно следили за полетами
сотни болельщиков, которые, несмотря
на отдаленность горы Боом от Кызы-
ла, пришли посмотреть на состязания
сильнейших. Строго фиксировали ре-
зультаты спортсменов судьи. Короткое
интервью с главным судьей соревнова-
ний Ю. Чихачевым.

— В 1987 году, — сказал он, — в
Туве пройдут Спартакиада народов
РСФСР и чемпионат СССР по дельта-
планерному спорту. Участие в борьбе
за кубок «Центр Азии» — хороший
экзамен для спортсменов перед этими
ответственными стартами. Поэтому к
нам приехали команды Омска, Улан-
Удэ, Норильска, Якутска. Представи-
тельна сборная Тувы. В ее составе
перворазрядники — стоматолог В. Та-
сханов, водитель О. Чихачев, мастер-
строитель Ю. Лихачев, инженер радио-
телевизионного центра С. Снегирев и
геолог В. Воробьев. Все они опытные
спортсмены.

Еще одна беседа — с представителем
команды Улан-Удэ Г. Колодныным.

Дельтапланерный спорт в нашем
городе пользуется большой популяр-
ностью — отметил он. — Работают три
дельтаклуба. В том, который я пред-
ставляю, занимается почти 50 человек.
Летали в небе над Ям-Оломом, на Кавка-
зе и Дальнем Востоке. На первенстве
Сибири и Дальнего Востока, которое
проходило в Новоселово Красноярско-
го края, заняли пятое место. В Туву
ехали с большим интересом, поскольку
немало хорошего слышали о прекрас-
ных условиях для занятий дельтаплане-
рным спортом. Здесь проходил в
1981 году первый чемпионат страны.
Богата Тува и рекордами. Харьковча-
нин В. Сидоренко, стартовав с 445-мет-

ровой горы Боом, поднялся на 2500
метров и пролетел 120 километров.
Был установлен новый рекорд СССР.
В воздухе спортсмен находился 5 ча-
сов 35 минут.

..Ну, а теперь о самих состязаниях.
При полетах по заданному маршруту
с облетом вешек и посадкой в квадрат
определились лидеры. Первый круг
лучше всех прошел на аппарате «Ге-
лиос» собственной конструкции В. Се-
рышев из Бурятии. Во втором победа
досталась О. Чихачеву. Затем коррек-
тивы в ход состязаний внес В. Тасханов
из II команды города Кызыла: в треть-
ем круге он облетел 16 вешек и при-
землился точно в квадрат.

По результатам управления лидиро-
вали дельтапланеристы Бурятии. Вто-
рое и третье места удерживали кызыл-
чане.

Второй день был отведен полетам на
дальность. Аппараты, будто большие
птицы, срывались с горы, проседали,
потом кружились в воздухе, набирая
высоту, и ложились на курс. В первом
туре лучший результат показал В. Се-
рышев.

— Похоже, что кубок уедет в Улан-
Удэ, — сказал Ю. Чихачев.

Прогнозы главного судьи оправда-
лись. Во втором туре самый дальний
полет совершил спортсмен из Бурятии
Г. Колоднын. В итоге Серышев и Коло-
днын заняли — соответственно — пер-
вое и третье места в личном зачете. А
вторым стал сын Ю. Чихачева — Олег.
Большой успех 21-летнего спортсмена.
Кубок и «золото» завоевала, таким об-
разом, команда Улан-Удэ. «Серебрян-
ный» призер — сборная Тувы. Третье
место — за дельтапланеристами Ом-
ска.

Состязания на кубок «Центр Азии»
станут традиционными.

В. КРИВИДИК,
сотрудник газеты «Тувинская правда»

Фото В. Яровикова



ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ



ДЕЛЬТАПЛАНЕРИЗМ

ЭНТУЗИАСТАМ НУЖНА ПОМОЩЬ



Ярким спортивным праздником отметили в пионерском лагере «Чайка» окончание летних каникул. Авиамоделисты во главе со своим руководителем Анатолием Константиновичем Серафонтеевым провели соревнования, на которые пригласили спортсменов из двух соседних лагерей — «Имени 50-летия ВЛКСМ» и «Тимуровец». С особой заинтересованностью и волнением следили болельщики — а их собралось немало — за состязаниями по воздушному бою. Авиамоделисты «Чайки» показали неплохие навыки пилотирования и проявили себя дружной командой, в которой каждый с готовностью приходит на помощь товарищу. Но спортивное счастье было на этот раз на стороне гостей. Только одно призовое место — третье — удалось завоевать для своей команды пионеру-инструктору Андрею Самышеву.

Переживая свое поражение, ребята хмурились и смотрели в сторону. Но надо было видеть, как бережно уносили они с поля свои pokлеченные в бою модели, как тут же пытались что-то выправить, как успокаивали друг друга — мол, все это можно за недельку-другую восстановить. И невольно

подумалось о том, что крепкий коллектив проверяется неудачей. И что молодец Анатолий Константинович — классный токарь и отличный педагог.

Но думалось и о другом — только ли спортивное невезение было причиной неудачи команды?

Пионерский лагерь «Чайка» существует с 1932 года. Принадлежит он старейшему авиационному заводу страны. Через пионерский лагерь прошли и сегодняшние руководители завода, и множество его рядовых сотрудников. Память о них хранится в альбомах музея, на фотосендах, в книге почта, экспозиции многочисленных работ, выполненных руками бывших пионеров.

Более двадцати лет лагерному авиамоделному кружку. Воспитанников его можно увидеть сейчас и среди спортсменов-дельтапланеристов, и среди летчиков. Многие бывшие кружковцы приходят работать на завод. А если расстанутся с родным предприятием, то авиации не изменяют. Это и есть то золотое зерно будущего, ради которого стоит трудиться в настоящем. Заводу не безразлично, кто придет завтра в его цеха, и смене думают, многое делают. Много, но далеко, и сожалению, не все...

Только в прошлом году в лагере было выделено специальное здание для кружков. Получили, наконец, постоянную комнату для занятий и авиамоделисты. Но кордодрома нет, и пилотировать модели ребята вынуждены на футбольном поле (естественно — когда оно свободно). А ведь авиамоделный кружок — старейший в лагере и по сути своей — самый родной заводу. Оборудование же его чрезвычайно бедно. Не хватает инструментов, нет необходимых приспособлений, не говоря уже о станках. Материалы приходится «доставать» самыми различными путями, нередко с помощью родителей ребят. А ведь решить все эти проблемы заводу вполне под силу!

Конечно, А. К. Серафонтеев и его кружковцы сделали, что смогли. Оформили комнату — ярко, уютно. Анатолий Константинович, большой энтузиаст авиамоделного спорта, в прошлом планерист, объединил вокруг себя ребят увлеченных, готовых сутками строить и испытывать модели. Помогают ему в работе пионеры-инструкторы Леша Кондратьев, Андрей Самышев, Кирилл Корнев и Саша Бурин. Они уже три года серьезно занимаются авиамоделлизмом в кружке клуба юных техников «Смена» при заводе, филиалом которого на летний период становится кружок лагеря «Чайка». Юные инструкторы знакомы с классами моделей, имеют определенный опыт их постройки и пилотирования. У Лешки Кондратьева и Андрея Самышева любимый класс — гоночный, а этим летом они мастерили и испытывали модели воздушного боя. Ребята принимают участие в различных соревнованиях. Тринадцатилетний Кирилл Корнев, например, выиграл первенство Москвы 1986 года среди школьников.

С начала нового учебного года мальчишки снова пришли на занятия в клуб юных техников и его директору Валентину Фридриховичу Салейнику. Мастер спорта, участник многих международных соревнований, он, как и А. К. Серафонтеев, учит ребят верности призванию. Многие юные моделлисты, занимающиеся у В. Ф. Салейника, уже выбрали свой путь в жизни — так или иначе он будет связан с авиацией.

Клуб юных техников и авиамоделный кружок в лагере занимаются важным делом — решают задачи профориентации подростков и формирования личности будущего специалиста. Школьникам — членам этого авиамоделного кружка, а главное — руководству завода повезло на умелых педагогов, энтузиастов технического спорта. Но разве можно работать только на энтузиазме? Давно пора заводской организации ДОСААФ проявить инициативу и, став во главе дела, помочь моделлистам в их руководителям. Пришло время снабдить кружок всем необходимым, найти территорию для кордодрома и осуществить наконец мечту кружковцев и В. Ф. Салейника о создании на территории заводского пионерского лагеря спортивной базы для юных конструкторов.

Пример авиамоделистов завода «Салют» — не исключение. К сожалению, отсутствие хорошей технической базы, слабая связь таких кружков, принадлежащих различным предприятиям, между собой, нерегулярность и нескоординированность в организации соревнований — все это болезни, характерные для них сегодня. Массовости спорта, качественной подготовки спортсменов в соревнованиях и, наконец, эффективности военно-патриотического воспитания подрастающего поколения невозможно достичь кустарными способами. Здесь необходимы квалифицированное руководство и систематическая, деловая помощь со стороны комитетов ДОСААФ.

Н. ГОЛУБОВА

АВИАМОДЕЛИСТЫ НА СПАРТАКИАДЕ

На главный старт спортивного четырехлетия в Киев прибыли 16 команд — 180 спортсменов, 16 тренеров, а также около 50 судей. Представляет интерес их служебное положение: 130 служащих, 53 рабочих, меньше было студентов, учащихся и колхозников. Спортивная квалификация участников очень высока: 11 мастер спорта международного класса, 92 мастера спорта СССР, 74 кандидаты в мастера. Вышли на старт чемпионы Советского Союза, Европы, мира, победители международных соревнований. Возраст более половины участников перевалил за 30 лет. Это, с одной стороны, говорит о том, что в авиамодельном спорте результаты приходятся с большим жизненным опытом и знаниями, а с другой — слабо еще растет молодежь смена.

Модели воздушного боя. В этом классе в борьбу вступили 50 экипажей. Почти неделю не смолкал гул микропередатчиков: днем — на официальных стартах, вечером — утром — на тренировках. В результате захватывающих поединков победу одержал украинский экипаж В. Весин — Ю. Лихтер. Второе место — за прошлогодними чемпионами страны из команды Белоруссии — А. Коротковым — И. Жолнеркевичем. А третье место завоевал экипаж из команды Российской Федерации Б. Фазизов — В. Дорошенко.

На старте кордовых скоростных моделей новым чемпионом страны стал москвич С. Костин, призер прошлых первенств СССР — его результат в 3-м туре — 285 км/ч. Вторым — призер чемпионата Европы С. Щелкалин — 284,5 км/ч. Третий результат у прошлогоднего победителя Кубка СССР москвича А. Большакова — 280,1 км/ч. Экс-чемпион СССР В. Ильинев с результатом 279,5 км/ч оказался только четвертым. Победителем Спартакиады объявлен Щелкалин. Объясняется это тем, что и стартам Спартакиады допускались только члены сборных команд республик, а не участие в проходившем одновременно 55-м чемпионате СССР — по решению бюро Федерации авиамодельного спорта СССР только «личники». Следствие этого — низкие результаты у некоторых призеров Спартакиады: второе место у А. Ильинева (РСФСР) — 279,5 км/ч, третье — 261,8 км/ч — у представителя Украины И. Байдалюка. Большинство спортсменов, так называемый «второй эшелон», на этих состязаниях показали результаты 220—230 км/ч. Такие скорости не могут радовать. Они говорят о низком уровне общего развития этого направления авиамоделизма на местах.

Пилотажные кордовые модели. Уверенно лидировал и заслуженно забрал все «золото» В. Саленко, став чемпионом страны, и победителем Спартакиады. Необычность конструкции модели, элегантный полет сразу поставили его в лидеры. Нового чемпиона трени-

рует брат, член сборной команды СССР, выступавший в это же время на чемпионате мира в Венгрии. Второе место — у В. Каленикова (РСФСР), третье — у А. Листопада (УССР). В группу призеров могла попасть спортсменка из Ленинграда — С. Филиппова, занимавшая на Спартакиаде 4-е место. Она выполнила норматив мастера спорта СССР. Большой успех единственной девушки, выступавшей в Киеве и опередившей многих мужчин.

Гонимые модели. На старте в первых двух турах результаты были не очень высокие. Со временем гонки в 3 мин 30 с — 3 мин 40 с прошли всего пять экипажей. Да это и не удивительно, если проанализировать качество моделей, стартовавших в турах. Наряду с современными «летающими крыльями» были и модели обычной схемы. Но главное в том, что срок их летной эксплуатации давно уже превысил допустимый. И еще одно замечание. Правила проведения соревнований определяют четко: спортсмены, участвующие в соревнованиях, должны быть изготовителями моделей. И сожалению, добрая традиция 50—60-х годов по технической приемке моделей и проверке их параметров по представляемым чертежам и доказательствам, что спортсмен является изготовителем, — преданы забвению. Техническая документация вообще не представлялась. А ведь моделизм является техническим видом спорта, предполагающим владение инженерными и конструкторскими знаниями, умение в совершенстве выполнять графические работы. Что же это за спортсмен, если он не может сделать подробный чертеж своей модели (да всегда ли своей)?

Лучший результат в первых двух турах показали москвичи В. Ефремов — Б. Кудрявцев (3 мин 31,2 с) и В. Титов — В. Югов (3 мин 33 с). В девятку полуфиналистов попали даже спортсмены, показавшие 4 мин 04 с. Что говорит в принципе о довольно невысоком уровне даже лидирующей группы. А вот в полуфинальных гонках был показан очень высокий результат — 3 мин 25 с — сразу двумя экипажами: украинскими гонщиками К. Шаталовым — Я. Мазанком и И. Титовым — В. Юговым. Чемпионами СССР и победителями Спартакиады стали К. Шаталов — Я. Мазанк — 7 мин 20 с. Второе место — у В. Титова — В. Югова (7 мин 29,5 с) и третье — у спортсменов из Белоруссии П. Скавинского и Е. Попова.

Кордовые копии. Большой интерес был проявлен участниками и зрителями к этому классу. Объясняется это тем, что на соревнованиях прибыли только что вернувшиеся с чемпионата мира в Норвегии члены сборной команды Советского Союза и успешно выступившие там — В. Федосов (Киев), Б. Булатников (Москва) и А. Павленко из Новосибирска.

Уверенную победу одержал В. Федосов. На второй ступеньке — В. Булатников. А вот третье место завоевал киевлянин А. Бабичев (модель А-8), выступавший в личном зачете чемпионата СССР. А Павленко (РСФСР) в спартакиадном зачете стал третьим, в личном зачете чемпионата страны — четвертым.

Самолетополетающие модели. Первые выступали «резинщики». 18 спорт-

сменов и среди них двое «личники». Кто станет чемпионом? Погода была хорошая: жарко, средней силы ветер, переходящий в полное затишье. Можно летать, но надо очень точно выбирать время старта. Например, в четвертом туре стартовала большая группа спортсменов одновременно, так как были явные признаки термика. В это время А. Андрюков порвал мотор, и пока его менял... 10 вылетевших участников дружно сорвались. Андрюков, наблюдая за соперниками, закрыл мотор и, выбрав погоду, успешно прошел «роковой» для многих тур. В пятом был дисквалифицирован В. Перуанский из Казахстана. При визомном контрольном замере веса резиномотора выяснилось, что 43 грамма не дают ему права честно продолжить борьбу. На целых три грамма спортсмен превысил допустимые нормы. И сняли его с соревнований правильно.

В дополнительные туры вышли 4 спортсмена. Победителем 55-го чемпионата СССР стал А. Андрюков. «Золото» в Спартакиаде завоевал Ю. Блажевич.

Таймерные модели. В этом классе выступали 19 спортсменов. В итоге сложной борьбы в дополнительные туры вышли шесть человек.

Чемпионом страны стал А. Мухин, вторым — В. Струков, третьим — В. Мозырский; а в спартакиадном зачете первый — А. Мухин, второй — Я. Лямцев (Белоруссия), третий — Ю. Роотс (Эстония). Хотелось бы отметить, что непростительную ошибку допустил В. Струков. Стабилизатор на посадку сработал за 7 секунд до зачетного времени, и модель, ходившая на высоте 5 метров, принудительно села с результатом 6 минут 59 секунд! Негоже такому мастеру совершать подобные промахи, тем более, что на Спартакиаде Украины он прекратил борьбу таким же образом. Свой срыв спортсмен объяснил тем, что таймер сработал или в 6,50 или в 7,30, но в 7,30 может остановиться. И он решил, что работы в 6,50 вполне хватит для семиминутного полета. Конечно, надо было учесть полное отсутствие термиков в это время и ставить таймер на большее время.

Модели планеров. На следующий день в борьбу вступили 19 спортсменов, выступающих в этом классе. В их числе были и допущенные к участию в чемпионате СССР «личники» Ю. Яблоков, В. Исаенко и И. Стамов. В дополнительные туры вышло 9 человек. В восьмом туре не уложился в расчетное время только Р. Рей (БССР) — 2,24, остальные вышли в следующий.

Победителем IX Спартакиады народов СССР в классе моделей планеров впервые стал москвич А. Пугаченко (3 мин 38 с), второе место — у представителя команды Украины экс-чемпиона мира В. Чопы, а третье — у Р. Индрюшониса из Литвы. В этот же порядок были распределены и личные места чемпионата СССР.

Радиокопии. Спортсмены соревновались на аэродоме спортивного комплекса «Чайка». На стеновую оценку было представлено 13 моделей. П. Мирошниченко и С. Хиль были допущены «личниками». Самые высокие оценки получили: В. Журавель (РСФСР) — 640,8; С. Хиль — 605,9; В. Косаченко (УССР) — 604,3 и Н. Бобков из Белоруссии — 483,2 очка. Этот класс наибо-

лее сложный и зрелищный, но даже наши лидеры еще пилотируют недостаточно уверенно. Так, в 3-м туре В. Косаченко на взлете разбил модель, а ведь он — призер соревнований. С большим преимуществом победителем Спартакиады и чемпионом СССР стал В. Журавель (РСФСР) — 1225,6 очка. Второе место на Спартакиаде и третье на чемпионате — результатом — 995,9 очка занял В. Косаченко (УССР). Третье место призера Спартакиады — у Н. Бобкова (БССР). Второе место на чемпионате — у С. Хилья.

Радиоупилотные модели самолетов и планеров. Соревнования проводились таким образом, чтобы исключить нехватку судей. Утром стартовали пилотажники, а после обеда — планеристы. На следующий день порядок стартов менялся. Это позволило проводить сразу по два тура в день. 16 радиоупилотажников и среди них трое «личников» соревновались за право быть первыми. Но особенно острой борьбы не получилось. Из-за отказов радиоаппаратуры и слабого пилотирования были разбиты несколько моделей. Пятеро спортсменов так и не приняли участия в соревнованиях и с досадными нулями остались среди зрителей.

Очень уверенный полет продемонстрировал горьковчанин В. Нефедов. Пожалуй, только его пилотаж и отличался четкостью. Второе место занял В. Ткачук из Туркмени, третье — А. Нарквявичус (Литва).

Более зрелищно проходила борьба у радиоупилотистов. Сильных претендентов на высокие места хватало: С. Сайков, А. Кравченко, И. Муковозчик, А. Смоленцев, В. Бызов и другие. К сожалению, у здесь были отказы аппаратуры. В одном из туров взлетающая модель ушла в сторону во время буксировки и, отрезав кусок крыла и стабилизатор другой, взрвалась затем в третью. Жюри разрешило дать перелет С. Сайкову, которому отрезали часть крыла, и еще одному участнику — но тот так и не смог продолжить выступление из-за разбитой модели. Групповой старт кучно взлетающих моделей требует применения кварцев с различной частотой — это то, с чем приходится сталкиваться судьям при жеребьевке, которая проходит весьма условно. Комплектование групп происходит по наличию определенных кварцев у участников, что противоречит правилам соревнований. Но, к сожалению, другого выхода пока нет.

Победителем Спартакиады и чемпионом СССР стал спортсмен из команды РСФСР А. Смоленцев (11 659 очков). Второй приз — И. Муковозчик (БССР) — 11 200 очков, а третий — В. Бызов (УССР). А. Кравченко стал третьим на чемпионате СССР, так как выступал в личном зачете.

В результате упорной командной борьбы на IX Спартакиаде народов СССР победительницей стала команда Украины (301 очко), далее следуют сборные РСФСР (269) и Москвы (268).

В 55-м чемпионате СССР команды распределились так: — по свободолетным моделям: 1. Украина; 2. Белоруссия; 3. Москва; — по кордовым моделям: 1. Москва; 2. Украина; 3. Россия; — по радиоупилотам: 1. Россия; 2. Украина; 3. Москва.

В. ПЕРШИН

ВСТРЕЧА ДРУЗЕЙ

Харьков стал как бы базовым городом для проведения международных авиамоделльных соревнований. В товарищеской встрече по классу кордовых моделей составились давние друзья — спортсмены стран социалистического сотрудничества — Болгария, Венгрия, Корея, Кубы, Польша, Румыния, Советский Союз и Чехословакия. Среди участников — чемпионы и призеры первенств мира — Европы, победители международных встреч и национальных чемпионатов. В составе сборной СССР выступили и дебютанты — С. Пицкалев, А. Калмыков, В. Шевченко и В. Жиров.

Первыми вступили в борьбу спортсмены, выступающие в одном из самых зрелищных видов кордового моделизма — мастера воздушного боя. Н. Нечухин встретился с румынским спортсменом И. Куртой и, сделав 5 отрубков, выиграл. К сожалению, красивого боя не получилось. У Курты плохо работал двигатель. Малая скорость привела к разгромному счету. О. Дорошенко провел бой весьма пассивно, сделав всего один отруб. Он постоянно уходил от атак чеха Л. Бурсы, затем последовало столкновение и обоюдное падение. Но Олег взлетел на запасной модели.

Красивый и захватывающий бой провели чемпионы Европы 1983 года В. Беляев и Р. Тодоров из Болгарии. Победил Вячеслав, сделавший 3 отрубка против 2-х Розена.

Во втором туре Дорошенко встретился с болгаринцем В. Павловым. У того отличная современная техника. Сделав 5 отрубков и срезав всю ленту у противника, Олег пристроился в хвост модели соперника и в 2—3-х метрах повторял все ее маневры. Получился как бы полет в паре: ведущий и ведомый. Интересная ситуация — впереди модель, которую нельзя атаковать, так как у нее нет ленты, а зади модель с целехоньким «хвостом», который надо рубить. Но как это сделать?

Бой В. Беляева и поляка М. Брачка проходил напряженно и нервозно. У обоих по два падения. В спешке механик Марек запустил двигатель и, не глядя на пилота, который в это время распутывал корды, выпустил модель в воздух! Сделав полуполет, она взрвалась в землю. Дисквалификация.

Третий тур. Все ожидали увидеть интересный бой между сильным бойцом — Т. Мейзеликом и Н. Нечухиным. Но чехословацкий пилот допустил досадную оплошность: шел дождь, а он не спрянул аккумуляторы в целлофановый пакет, и они разрядились. Победу присудили советскому спортсмену.

Этот тур преподнес и настоящий сюрприз. Молодой чехословацкий спортсмен Й. Заплетал по отрубам (4:2) победил Дорошенко. Бой был очень быстрым.

Нечухину в четвертом туре поляк З. Карвовский отрубил сразу всю ленту, и Николаю ничего не оставалось

делать, как произвести хотя бы один отруб у противника, так как тот во время маневров при уходе несколько раз падал. Класс чемпиона Европы высок, и ему не составило большого труда одержать победу.

Пятый тур вновь свел Дорошенко и Заплетала. Олег сделал два отрубка, Йиржи — один, но после столкновения так и не смог запустить двигатель. Реванш состоялся.

А в следующем туре Й. Заплетал поздравил Н. Нечухина. Жребий свел их вместе в одном бою. Модели в начале пединка столкнулись. Взлетели уже запасные. После того, как Нечухин сделал отруб, модель Йиржи взрвалась в землю.

Очень сильный бой шестого тура привел к победе экс-чемпиона мира О. Дорошенко над экс-чемпионом Европы В. Беляевым. Счет по отрубам — 2:2, но модель Дорошенко продержалась в воздухе дольше. Это был очень красивый поединчик достойных соперников. Чувствовалось, что встречаются мастера международного класса.

Седьмой и последующие туры поставили по ступенькам пьедестала только советских спортсменов. Первое место завоевал В. Беляев, второе — О. Дорошенко, третье — Н. Нечухин.

Кордовые скоростные модели. Венгерские спортсмены, наши основные соперники, по сообщению журнала «Модельлешез», вплотную подошли к результатам в 289 км/ч. Кандидаты в сборную СССР на сборах и соревнованиях показывали и более высокие результаты (до 292 км/ч). Вот почему эту встречу ждали с особым интересом. Первый тур принес 7 нулевых результатов. Только Т. Хайнацкий из Польши, да дебютанты нашей сборной А. Калмыков и С. Пицкалев преодолели рубеж в 280 км/ч. С. Пицкалев показал скорость 288,92 км/ч. Она так и не была превышена. Известный скоростник из Польши А. Рахвал в первом туре, не закончив дистанцию, снял ручку с пилона вилки и... схватил «Баранку». Его результат во втором туре — 275,65 км/ч. В итоге — 4-е место.

А. Калмыков несколько улучшил показатели первого тура — до 286,85 км/ч, а Пицкалев летал хуже — 288,69 км/ч. И все же это весьма обнадеживающая стабильность наших дебютантов. Разброс исчисляется в десятках долей километра!

Гоночные модели. Старты этого класса всегда собирают много зрителей. Их прельщают быстротенные ситуации (в том числе и критические моменты), большая скорость полета, захватывающая борьба за лидерство.

В первых двух турах наши спортсмены показали неплохие результаты: Барков — Сураев — 3 минуты 23 секунды, Жиров — Шевченко — 3 мин 29 с. В полуфинале Жиров — Шевченко улучшают свой личный результат до 3 мин 25 с и вместе с Барковым и Сураевым попадают в финал. Неудачи преследуют экипаж Бурцев — Онуфриенко, и они остаются за чертой финалистов, заняв 9-е место. Венгерский экипаж Балог — Дорант обходит их на 4,7 с.

(Окончание на стр. 36.)



М. М. ГРОМОВ

ЧЕРЕЗ ВСЮ ЖИЗНЬ

2. В ТРИ ДНЯ ПО СТОЛИЦАМ ЕВРОПЫ

Осенью 1925 года я со своим другом В. Вахмистровым продолжал различные испытательные полеты. Как-то в один из дней узнал, что меня назначили в перелет, намеченный на 1926 год, в ответ на полет французца Аррашара. Предполагалось совершить его тоже за три дня. Думаю, что выполнение предыдущего задания (успешно преодоление воздушного пространства Пекин — Токио), чрезвычайно сложного и рискованного, сыграло в новом назначении немалую роль.

В 1926 году правительство СССР наметило три перелета: один в Турцию — Анкару, другой в Иран — Тегеран и третий — по европейским столицам. В Турцию должен был лететь П. Межерауп, в Иран — Я. Моисеев, а мне предстоял рейд по столицам Евро-

пы. С радостью готовился к являющемуся интересной, увлекшей меня задаче. Лететь должен был на АНТ-3 под названием «Пролетарий», цельнометаллическом самолете конструкции А. Н. Туполева.

Открыл запланированные рейсы П. Межерауп. Из Москвы он долетел на самолете Р-1 до Севастополя, пополнил там запас горючего и, пролетев Черное море, сел в Анкаре, но на бедо, приземлился неудачно — снес шасси, и самолет лег на фюзеляж.

Затем полетел в Тегеран Я. Моисеев. Он благополучно долетел до цели и вернулся в Москву, преодолев это расстояние в одну сторону за два дня, в другую — за один. За полет был награжден орденом Красного Знамени.

Полет по европейским столицам за три дня на АНТ-3 — такие сообщения появились тогда во всех центральных газетах.

В три часа ночи 30 августа я взлетел с Московского аэродрома и взял курс на запад. Такой ранний час отлета диктовался необходимостью засветло долететь до Парижа.

Стало светать, когда мы миновали станцию Сычевка, что в ста двадцати километрах от Москвы. Летели с Радзевичем на высоте триста метров. Под нами лежала легкая пелена утреннего тумана, небо было чистым. Вдруг на переднюю кабину полилась вода из расширительного бачка, находившегося в верхнем крыле.

— Что делать? — спрашиваю Радзевича. — Как думаешь, хватит воды в одной трубке без бачка?

— Наверное, хватит, — в тоне Жени сомнение. — Только, конечно, придется ремонтировать в Кенигсберге.

Какой может быть ремонт, когда в нашем распоряжении на все — три дня? С тяжелым донельзя сердцем (это не передается словами) я повернул назад. Приземлились в Москве. Звоню Евгению Ивановичу Погосскому, инженеру, ответственному за моторное оборудование самолета. Ошеломленный неприятным известием, он тотчас примчался на аэродром. Причину вскоре определили: днище запасного бачка было сделано прямым и от вибрации дало три трещины. Приехавший на аэродром А. Н. Туполев произнес свое традиционное «спокойно» и посоветовал сделать дно овальным. Газеты сообщали: летчик вернувшись из-за плохой погоды. Вину, что называется, переложили в большой головы на здорovou. А ведь для меня ни разу в жизни погода не была причиной прекращения полета.

В скверном настроении поехал домой. Н ту пору снимал комнату на частной квартире на Большой Дмитровке. Мне, естественно, не спалось — пошел прогуляться. Неожиданно столкнулся с начальником Управления ВВС РККА П. И. Барановым.

— Вы что не спите? — удивился он. — Вам нужно рано вставать!

— Слушаюсь, я как раз возвращаюсь с прогулки домой.

Вспоминается, что перед полетом мне пришлось выдержать тяжелый спор с А. Н. Туполевым из-за того, с кем лететь. Я настаивал на кандидатуре механика Радзевича, испытанного в рейдах на Пекин и Токио. Андрей Николаевич предлагал Ивану Ивановича Погосского (брата Евгения Ивановича,

в котором я упоминал выше). Он был инженером и занимался вопросами аэродинамики. Меня это предложение никак не устраивало. В предстоящем полете нужны были «золотые рабочие руки», а не помощь в разрешении аэродинамических проблем. Андрей Николаевич разгневался и в пылу спора бросил мне что-то обидное. Вооружался и я, заявив категорически:

— Или лезу к Радзевичем, или... как будет угодно начальству!

Начальство оставило свое решение в силе, и Радзевич «устоял». Это был первый и единственный в жизни конфликт между мною и Андреем Николаевичем. Полет убедил, видимо, Туполева в моей правоте. Впоследствии у нас с ним установились, как принято говорить, отношения полного доверия и взаимопонимания. Я нашел в нем не только гениального конструктора, но и человека неповторимого благородства, нравственной чистоты, человечности, истинно русской прямоты. Когда он уверовал в меня, а я в него, дела у нас пошла на лад.

Валетели 31-го на рассвете. Снова пролетаем над Сычевкой. Все идет нормально. Погода хорошая, как и в первый раз. Временами утренний сплошной туман закрывал землю, но это нас не смущало. Выручал компас.

Перелетели границу Польши в точно указанном месте. С интересом разглядывали незнакомую землю — обсаженные деревьями дороги, панские усадьбы, узкие полоски земли, неприглядный архитектурный облик городов — все иначе, чем у нас. Миновали границу Центральной Пруссии — и вновь картина изменилась: будто увеличенные и ожившие гравюры, знакомые с детства по книгам, учебникам.

При отличной погоде приземлились в Кенигсберге. Нужно было дозавариться бензином. Осматривая самолет, мы обнаружили, что правый радиатор системы «ламблен» не в порядке: из него капает вода. Пятая его нельзя — он дюралевый. Решили лететь в Берлин, ибо туда путь короче, чем в Москву. И Берлине — банкет на аэродроме, а на душе беспокойно: радиатор капает... Ничего не оставалось, как рискнуть продолжать путь до Парижа, как было намечено по заданию.

Вскоре распрощались с гостеприимно встретившими нас берлинцами. Они завернули в салатные листья несколько бутербродов, снабдили нас на дорогу апельсинами, и мы вылетели с надеждой благополучно приземлиться в Париже. Летели на высоте метров пятьсот.

Но что это такое? Мотор вдруг начал слегка трясти. Через несколько минут тряска усилилась. С цемющим чувством тревоги долетели до аэродрома, подружили к ангарам, где нас ожидали товарищи из советского посольства. Цветы, рукопожатия, приветствия... Главным организатором встречи оказался Минов, в будущем знаменитый советский парашютист.

Осмотрев радиатор, мы с Женей пришли в ужас: вода из него уже не капала, а текла тоненькой струйкой. Дальше лететь было нельзя. Выяснили — тряска произошла из-за отскокшего небольшого кусочка шпательки ввинта. Минов пошел звонить в фирму, выпускающую такие радиаторы. Оказалось, что радиаторов нужных

рамеров у них нет. Начало смеркаться. Пассажирские самолеты садились почти каждые пять-семь минут. Что же делать? И тут француз-механик шепнул нам:

— Вот — машина становится на ремонт. Могу попросить разрешение снять с нее радиатор и поставить вам. Он чуть больше, но ничего — увеличьте немного обороты мотора, и все будет в порядке.

Нам не оставалось ничего другого, как согласиться с его предложением и послушать хороший «пур буар» («на чай»).

Француз обещал за ночь переменить радиатор. Сложность заключалась в том, что необходимо было поставить одну новую водяную трубку — процедуру сложная и требующая времени. Но механик уверил, что до рассвета все сделает наилучшим образом.

Мы с Женей порядочно устали: перед полетом спали всего часа три, весь день находились в пути, да под конец еще столько волнений. Однако отдохнуть так и не пришлось. Нас повезли на машинах осматривать ночной Париж. Эйфелева башня, Сена, Лувр... Все оглядывали на скорую руку. Наконец попали в отличный ресторан, где убедились: по тонкости вкуса, разнообразию блюд, изобретательности у французских кулинаров конкурентов нет.

Около часа ночи вошли в свои номера. Все утопало в розах, предопределенных заботливыми соотечественниками. Я разделся, бросился на кровать и буквально утонул в перине. Вскоре почувствовал, что кто-то трогает меня за плечо, поднял голову и увидел над собой лачку, протягивающего телеграмму. Быстро прочел: «Поздравляем с успехом. Робиткин Деришфта» (воздушный линия Вертин — Москва). Слов нет, телеграмма приятная, но в тот момент я был раздосадован из-за того, что прервали мой сон. Однако тотчас же заснул снова.

Перед рассветом меня поднял Минов. Я подскочил как ужасенный.

— Как радиатор?

— Не знаю, — отмахнулся он. — Дело в том, что лететь дальше сегодня нельзя: проливной дождь.

— Ты с ума сошел, — решительно оборвал я его, начав поспешно одеваться. — Будь скорее Женьку!

Мчимся на аэродром, заходим в ангар к нашему самолету. Дождь действительно льет вовсю. Ни зги не видно. Француз-механик заканчивал работу. Жена стал ему помогать. Наконец, выкатили самолет из ангара. Несколько тревожило небольшое увеличение размеров радиатора и то, что при этой системе охлаждения нельзя было регулировать температуру. Опробовали мотор. Помахали Минову и французу и начали вырывать на старт. Еще не рассвело. Но что это такое? Черная кошка перебежала дорогу перед самым носом самолета. По русскому поверью — жди несчастья, а по английскому — наоборот... Мы с Женей перепугались, но обстановка и условия оказались таковы, что мы эту черную кошку вспомнили лишь в Москве.

Поднялись и сразу взяли курс на Лион. Лететь нужно было в Рим через Альпы без посадки. Полтора часа находились на высоте ста метров. И хотя компас и контрольные ориентиры не

давали сбиться с курса, лететь в ориентироваться — в темноте, в проливном дожде — было очень трудно.

И голове уже зрел план на тот случай, если до Альп погода не улучшится: тогда придется, видимо, свернуть к Средиземному морю и, облетев горы, над водой дойти до Рима. Неподолеу от Лиона, когда уже совсем рассвело, я увидел разрыв в облаках. Прощел в «окно», и облака вскореплыли уже под нами.

Температура воды 70 градусов — отлично! Мы набрали высоту, чтобы перелететь Альпы над перевалом Монт-Сени. Картина открылась необыкновенно величественная и красочная. Вдали снеговые вершины, вблизи свежие яркие альпийские луга. Между скал попадались иногда небольшие озера среди делневших лугов. Понистие восхитительное зрелище!

До перевала Монт-Сени под нами тянулось ущелье. На дне его кипела река. Вдоль нее вылась железная дорога. В том месте, где она вступала в туннель, горы сходились, и над перевалом мы летели уже на высоте двухсот метров, но более.

Перелетели его, внизу оказалась Северная Италия. Сильная дымка очень затрудняла полет. Миновали Турин, пересекли горы и вышли к Средиземному морю над Генуей.

Снова чудесные превращения. Берега, покрытые темной тропической растительностью, белые виллы, поселки, словно разбросанные тут и там детские кубики, и море, раскрашенное разнообразьем яхт. Мы успокоились и принялись с аппетитом уплетать берлинские бутерброды и сочные апельсины.

Благополучно приземлились на римском аэродроме. Нас приветливо встретили итальянские офицеры и товарищи из советского посольства. Однако и здесь произошла задержка из-за длительной заправки самолета. Чувствовал я себя как на иголках, но старался не выдавать волнения. Когда мы с Женей сели в машину, стало ясно, что только использование девяти десятых мощности мотора и попутный ветер смогут помочь нам долететь до Вены в светлое время суток.

Ветер оказался попутным. Из мотора мы выжимали все, что только было возможно. Когда шли над Альпами, солнце уже садилось за горами. Внизу, в ущельях, — темень. Наступили сумерки, а нам еще предстояло лететь сто километров. Я довел мощность мотора до предела... Пятьдесят километров. Мы находились над краем гор, справа простиралась долина. На земле появились огни. Совсем стемнело, а оставалось еще двадцать километров. Начал снижение. Вот и долгие жаркие костры на аэродроме. Можно садиться! Вена!

Еще один этап позад. Как легко дается после посадки! А ведь какой-то час назад все было совсем иначе. Но мы не думали тогда об опасности — Родина оказалась нам высокое доверие, и его надо было оправдать.

...Вот и сейчас, вспоминая эти мгновения, как бы вновь переживаешь волнения тех лет, ощущаешь, как сильное начинает биться сердце, острее работает мысль, а если при этом рассказываешь кому-нибудь о минувшем, то испытываешь необыкновенный внутренний подъем. Снова и снова набегает

волнение, тревога... Прекрасная это вещь — память сердца!

Встречавшие нас в австрийской столице волновались не меньше, чем мы. Тут же мне объявили, что вылет из Вены не может состояться рано утром, так как нас должны приветствовать различные делегации. Это неожиданное обстоятельство поставило нас в затруднительное положение: возникла новая угроза срыва сроков. Однако делать было нечего и, поблагодарив, мы сказали, что к рассвету будем на аэродроме.

Но на аэродром прибыли позднее, чем рассчитывали, так как опоздала машина, присланная за нами. На приветствия времени уже не оставалось. Договорились с Женей, что, когда я проверю работу мотора, он вынет колодки из-под колес, быстро прыгнет в кабину, и мы улетим. Так и сделали. Помахали на прощание руками, я дал полный газ, и через несколько секунд самолет уже находился в воздухе.

В Праге сесть не удалось — аэродром настолько заволокло дымкой, что пришлось лететь прямо в Варшаву. Мы знали, что важно зафиксировать прилет, а не посадку. И все же было да поздно.

И вот, наконец, Варшава. Гостеприимная и торжественная встреча. Советские представители, как и везде, тепло и с любовью приветствовали нас и выражали сожаление, что мы так скоро должны их покинуть. Тут же на аэродроме между нами и польскими офицерами завязался непринужденный разговор. Обсуждались разные вопросы, в том числе и состояние межгосударственных отношений. Поляки выражали надежду, что мы никогда больше не будем воевать между собой.

Перед отлетом советские женщины — сотрудницы посольства — попросили при перелете границы сбросить букет цветов на нашу территорию. Мы охотно выполнили их просьбу... Малые соотечественники, видимо, не знали приметы, что дарить на дорогу «по воздуху» цветы нельзя: обязательно случится вынужденная посадка. Но в приметы мы не верили, а «вынужденную» совершили... в Москве.

Сколько раз мне приходилось возвращаться в столицу, и каждый раз приближался к ней с трепетом в сердце. Непередаваемое чувство Родины ни с чем не сравнимо.

Сели в ходу и подружились к большой группе людей. Они обступили нас, и мы с Женей очутились в объятиях встречающих. От имени Советского правительства меня и Радевича приветствовал товарищ Ушихит. Он расцеловал нас, поздравил и произнес краткую речь, выразив большое удовлетворение по поводу нашей победы.

Полет произвел в Европе настоящий бум. Еще бы: 7150 километров за три дня. Появление в СССР цельнометаллического самолета вызвало Старый Свет. Газеты непрерывно публиковали отзывы о нашем рейде. Французские летчики-ветераны прислали поздравления и приняли меня в свой самый почетный клуб — «Старые столбы».

После этого полета за мной утвердилось негласное звание летчика «номер один». Что может быть более почетным, высоким и дорогим! С гордостью старался пронести я это звание через всю свою жизнь...

Параллельно с работой над известным пушечным истребителем И-185 в конструкторском бюро Н. Н. Поликарпова в конце 1940 года приступили к проектированию пушечного истребителя под моторы водяного охлаждения М-107 и АМ-37, предназначавшегося для воздушного боя, сопровождения бомбардировщи-

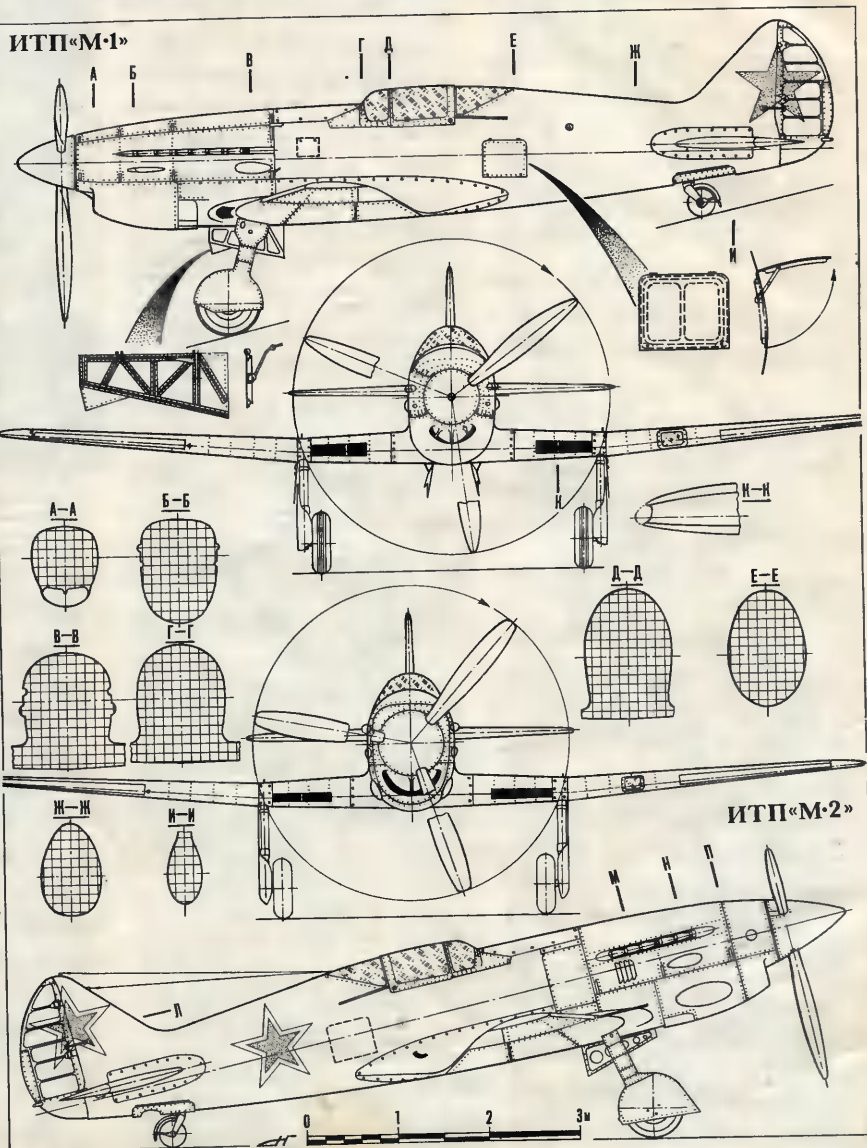
ков и ударов по наземным целям. Самолет разрабатывался под два варианта вооружения. По первому варианту должны были устанавливаться — одна 37-миллиметровая мотор-пушка (такой термин часто применялся тогда для пушки, установленной в развале ци-

линдров мотора и стрелявшей через ступку винта) с боезапасом 50 снарядов, а также две синхронные 20-миллиметровые пушки ШВАК с общим боезапасом в 400 снарядов. По второму варианту мотор-пушка заменялась на 20-миллиметровую, а боезапас для нее увеличивался до 200 сна-

рядов. Предполагалась подвеска бомбового или ракетного вооружения.

Постройка первого экземпляра (М-1) тяжелого пушечного истребителя ИТП с мотором М-107П (заявленная мощность — 1300 л. с.) закончилась в октябре 1941 года. Самолет вместе с конструкторским бюро был

ПОСЛЕДНИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ Н. Н. ПОЛИКАРПОВА



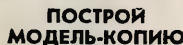
том т.н., создаваемой реактивным аэлопланом петербургим, — 645 км/ч на той же высоте. Практический потолок должен был достигнуть 10 400 м, а время набора высоты 3000 м — 3,4 мин. На первом экземпляре снять летные данные не удалось — в августе 1943 года его подожгли статическим испытанием, на которых он успешно выдерживал 100-процентную нагрузку. После этого выпустить машину в полет было

Второй экземпляр [М-2] истребителя ИТП под мотор АМ-37 с тремя синхронными пушками ШВАК-20 строился в 1942 году а эвакуации. Переваженный а декабре того же года а Москау, он был модифицирован под двигатель АМ-39 (1900 л. с.). На шасси установили новые колеса. Пер-

■ своих последних работах Н. Н. Поликарпов обращал особое внимание на технологичность конструкции самолета для массового производства, что было крайне необходимо в военное время. Это достигалось разбивкой конструкции на отдельные собираемые агрегаты — применением в узлах новых технических решений. Опыт, накопленный в конструкторском бюро Н. Н. Поликарпова, принес несомненную пользу в других конструкторских коллективах, создававшим во время войны передовую авиационную технику.

Истрибитель из одного конструктивных [фюзеляж деревянный, крыло металлическое]. Фюзеляж типа монокок выполнен полностью из березового шпона. Быстроземные металлические крышки капота обеспечивали легкий доступ к двигателю. Маслорадиатор — в носовой части под мотором. С пазом борту позади кабины летчика располагался лючок для доступа к радиоборудованию. Мало выступающий свод фюзеляжа фонарь сдвигался назад. Передняя часть фонаря была выполнена монолитной без сплошного лобового стекла. Киль являлся продолжением фюзеляжа и составлял с ним единую конструкцию.

* Приводимая дата уточнена по архивным данным.



ней кромке, а выходные регулируемые клапаны — в верхней плоскости, ближе к заднему лонжерону. Под крыльями предусматривалась установка держателей под бомбовое вооружение или направляющих под реактивные снаряды.

Шасси убирающееся (в том числе и хвостовое колесо). Основные колеса на первом экземпляре — 700×220 мм, на втором — 650×200 мм.

Е. ГОРДОН
инженер

К началу сороковых годов стало ясно, что самолеты с пулеметным вооружением не могут успешно вести борьбу с бронированными воздушными и наземными целями. Это подтвердил и опыт первых воздушных боев в Великой Отечественной войне, заставивший пересмотреть отношение к авиационному вооружению не только летчиков и командный состав, но и разработчиков авиационной техники.

Первыми «чистопушечными» были последние истребители прославленного советского авиаконструктора **Н. Н. Поликарпова** — ИТП

двух модификаций: М-1 — 3 фото справа, и М-2 — 2 фото внизу.



ПАКИСТАН: ОПАСНЫМ КУРСОМ МИЛИТАРИЗАЦИИ

Тревожные сообщения поступают в последние годы из Пакистана. Организовав в июле 1977 года военный путч, генерал Зия-уль-Хак стал президентом и провозгласил курс на активное сотрудничество с Западом в милитаризации страны. В свою очередь, после потери Ирана — важного военно-стратегического плацдарма, где было размещено немало американских баз и объектов, США настойчиво подталкивают к своим опасным планам Пакистан. Этими мотивами и продиктовано крепнувшее сотрудничество между ними.

Страны Запада, и особенно США, с начала 80-х годов принимают активное участие в оснащении пакистанской армии современной техникой. Милитаристские приготовления достигли ныне рекордного уровня: 50 процентов национального бюджета страны расходуется на военные цели!

Шесть лет назад Вашингтон принял решение оказать широкую военно-экономическую помощь Исламабаду. 15 июля 1981 года между США и Пакистаном было подписано соглашение, определяющее ее объем — 3,2 миллиарда долларов. В результате Пакистан попал в список пяти наиболее заметных получателей такой американской помощи. А за прошедшие годы стал одним из крупнейших импортеров современной американской боевой техники. Достаточно сказать, что на сегодня ВВС этой страны обладают 40 истребителями-бомбардировщиками F-16, способными нести ядерное оружие на борту и наносить удары по дальним целям. Получил Пакистан на вооружение и американские вертолеты «Кобра». Быстрыми темпами была проведена модернизация 14 аэродромов, а также ведется строительство 11 новых. Большое количество боевой техники поступило и для оснащения других видов вооруженных сил страны.

Из западноевропейских стран активное участие в оказании военной помощи Пакистану принимает Франция. На вооружении ВВС находятся истребители-бомбардировщики «Мираж». Многие из них оснащены ракетами «Экзосет». В числе поставщиков военной техники и Китай. Несколько десятков истребителей-бомбардировщиков А-5 китайского производства были поставлены недавно Исламабаду.

Как говорится, аппетит приходит во время еды. В 1987 году заканчиваются сроки предоставления американской помощи Пакистану. Но уже сейчас правительство обратилось с просьбой к США о выделении до 1993 года еще более шести миллиардов долларов. Недавно заместитель государственного секретаря США по науке и технике У. Шнайдер побывал в Исламабаде. Здесь прошли переговоры о продлении военно-экономического соглашения. Пока Вашингтон планирует оказать Пакистану помощь объемом более 4 милли-

ардов долларов. Широкие военные поставки будут включать также и авиационную технику. В дополнение к имеющимся, США, как объявил Пентагон, будут предоставлять самолеты, снабженные системой дальнего радиолокационного обнаружения и управления.

Недавно президент Пакистана Зия-уль-Хак вновь выступил с призывами о милитаризации страны, всемерном наращивании мощи армии. О чем свидетельствует его заявление? В первую очередь о том, что правительство заинтересовано в поддержке военной истории в стране, хочет оправдать свою настойчивость в вопросе увеличения американской военной помощи, в частности, усиления наступательной мощи военно-воздушных сил. Как отмечает индийская газета «Трибюн», правящие круги Пакистана стремятся закупить у США еще 20 истребителей-бомбардировщиков F-16 в дополнение и уже полученным. Кроме того, как стало известно, на крупнейшем национальном авиастроительном комплексе в г. Камре развернулись работы по подготовке к модернизации и переоснащению самолетов, находящихся на вооружении пакистанских ВВС, новейшим американским радарным и навигационным оборудованием.

Военные приготовления Исламабада вызывают особую тревогу в связи с пакистанской программой по созданию ядерного оружия. Находящийся недалеко от столицы, некогда курортный, город Хохат и его окрестности превратились в главный ядерный центр страны. Недавно американская газета «Вашингтон пост» сообщила, что степень обогащения там урана значительно превышает уровень, максимально допустимый при использовании ядерной энергии в мирных целях. Ссылаясь на данные ЦРУ, газета отмечает, что «Пакистан, хотя он официально и отрицает это, уже располагает или скоро будет располагать ядерной бомбой». Той же точки зрения придерживается и известный американский эксперт Леонард Спектор. По его словам: «Пакистан находится на пороге превращения в государство, обладающее ядерным оружием...»

Беспрецедентные военные поставки Пакистану, его планы по созданию оружия массового уничтожения вызывают законную тревогу у государства региона. Как отмечает индийская печать, решение Белого дома расширить военно-экономическую помощь Исламабаду свидетельствует о стремлении еще активнее использовать его в своей агрессивной стратегии в Азии, направленной прежде всего против Афганистана и Индии. Не первый год при поддержке и с территории Пакистана ведется не объявленная война против ДРА. По свидетельству индийской газеты «Сентинел», близ границы с Афганистаном находится свыше 120 лагерей, где про-

ходят военную подготовку контрреволюционеры. В частности, в них начато обучение душманов обращению с поставленными из США зенитными ракетами «Стингер».

Исламабад продолжает проводить политику нагнетания напряженности и на границе с Индией: засылаются группы шпионов, диверсантов и террористов, прошедших специальную подготовку в учебных центрах, расположенных на оккупированной им части территории индийского штата Джамму и Кашмир. Шпионы собирают сведения, касающиеся оборонных объектов Индии.

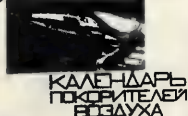
В непосредственной близости от ее границы, на пакистанской территории, ведется строительство и модернизация военных аэродромов. Как недавно сообщила индийская газета «Нью тудей», со ссылкой на официальные источники, на аэродромах близ городов Равалкот и Муззафарабад, построенных при содействии США, были размещены новейшие радиолокационные установки. В печати отмечается, что эти авиабазы способны принимать истребители-бомбардировщики F-16.

Превращая Пакистан в свою важнейшую плацдарм в регионе, способствуя его милитаризации, правящие круги Запада, в первую очередь — США, нагнетают международную напряженность в этой части планеты.

Выступая на торжественном собрании, посвященном вручению Владивостоку ордена Ленина, М. С. Горбачев, в частности, сказал о странах данного региона: «...У этих государств десятки, сотни кричащих проблем, как унаследованных от колониального прошлого, так и возникающих из противоречий нынешнего развития. А их тянут в блоки, ограничивают свободу распоряжаться своими ресурсами, вынуждают раздувать военные бюджеты, втягивают в гонку вооружений, милитаризацию экономики и общественной жизни».

За девять лет, в течение которых режим Зия-уль-Хака находится у власти, значительно ухудшилось экономическое положение Пакистана, растет его внешний долг, а сама страна играет роль военной базы в стратегических планах США в Юго-Западной Азии. Политика режима вызывает гнев и протест среди народных масс. В последние месяцы волна антиправительственных и антамериканистских выступлений захлестнула страну. Митинги в демонстрации прошли в 45 городах, по предварительным данным в них приняли участие около 20 миллионов человек. Народ требует глубокого социально-экономических перемен, прекращения опасных военных приготовлений и неоправданной войны против демократического Афганистана. Сопротивление и протест широких слоев населения, оппозиционных сил, различных организаций Пакистана с каждым днем набирают силу.

И. МИХАЙЛОВ



КАЛЕИДАСКОЕ ПОКРЫТИЕ ВОЗДУХА

1847 г. сентябрь.

В воздухе микст.



В Брюсселе проведены испытания изобретенного Ван Гемком летательного аппарата. Идея конструкции которого представляла собой комбинацию вертолета и воздушного шара. Четыре винта вертолета приводились движением человека и развивали подъемную силу в 10—12 кг. Вес аппарата и пилота «брал на себя», уравновешивал газ, заполнявший аэростат.

Во время испытаний микст поднялся на высоту 1100 м. Когда винты остановились, микст стал резко снижаться. Их снова привели в действие. Снижение прекратилось и аппарат начал подниматься. Успеху испытаний способствовало полное затишье в этот период.

1848 г. 23 мая.

Родился один из пионеров авиации О. Лилиенталь.



«Наиболее выдающееся изобретение за последнее время в области аэронавтики представляет летательный аппарат немецкого инженера Отто Лилиенталь. Этот аппарат состоит из неподвижных крыльев, сделанных из новых прутьев, парусины и обращенных низмугнутой стороной...»

Стоящая громадная денег трехколесная машина Максима, с ее могучими винтовыми пропеллерами, отступает перед скромным новым аппаратом остроумного немецкого инженера, потому что первая, несмотря на ее большую подъемную силу, не имеет надежного управления на воздухе», — так в 1885 г. Н. Е. Жуковский писал об О. Лилиентале.

Величие вклада О. Лилиенталь в развитие авиации состоит в том, что он впервые поставил и практически решил задачу систематических полетов на планерах. Сам изобретатель с детских лет с дня своей трагической гибели в 1896 г. выполнил более 2 тыс. полетов.

После завершения учебы в Берлинской промышленной академии О. Лилиенталь несколько лет вел многогранные исследования, построил и опробовал в воздухе несколько аппаратов монопланной и бипланной схем, постоянно совершенствуя конструкцию их элементов. Он экспериментально доказал большую, по сравнению с плоским, эффективность вогнутого профиля крыла, влияющего на изменение угла атаки на величину подъемной силы, впервые стал строить зависимости аэродинамических коэффициентов от угла атаки — полирылы.

Можно сказать, что исследования и конструктивная деятельность О. Лилиенталь были важным этапом в решении проблемы создания самлета. И именно, что «отца русской авиации» профессор Н. Е. Жуковский лично наблюдал за полетами О. Лилиенталь, которые он выполнял под Берлином, и купил у него планер-моноплан. Этот аппарат хранится сейчас в экспозиции Научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского.

1849 г. 22 августа.

Первая бомбардировка города в воздухе.



Участвовавшие в подавлении италийских государств, вставших против господства империи Габсбургов, австрийские войска долго не могли сломить сопротивление защитников Венеции. Расположенный на островах город, окруженный плотной дымкой, разнесенной на материке. Тогда австрийцы впервые в истории решили применить против города воздушное оружие. Они изготовили из плотной бумаги небольшие, объемом 82 м³, шары-бомбофьеры. Под их тяжестью они крепились обруч с маршевой и обруч подвешивался, разрывал или зажигательная бомба, момент взрыва которой определялся длиной тлеющего зажигательного шнура.

После запуска пробного шара австрийцы определяли направление и скорость ветра, соответственно выбирали точки запуска «аэробомов», время их полета и длину запального шнура. В район осады Венеции был доставлено около ста шаров-бомбофьеров. Запуск одной «аэробомы» занимал около 5 минут. Правда, большая часть «аэробомов» не падала в намеченные цели. Но одна из них взорвалась прямо на площади св. Марка. Воздушная бомбардировка дала не столько разрушающий, сколько психологический эффект.

СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» за 1986 год

РЕШЕНИЯ XXVII СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНИ!

ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЕ — ВЫСОКУЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Бесрамный А. Вместо дела — разговоры... № 10.
Важная задача № 1.
Василин Ю. Стратегия ускорения № 1.
Волков В., Нестеров А. Старейший самолетостроительный. № 9.
Воронкин А. Дондаваем: обязательства выполнены № 1.
Ворошилов Г. Традиция расти и множиться № 2.
Егоров Г. Готовить крылатую смену. № 7.
Колесник В. За честь советского спорта. № 2.
Коржановская Л. Политическое сознание личности. № 7.
Крутилин Г. Перемены — в практику. № 2.
Кубеев М. Есть такая профессия. № 12.
Кулинов А. Растим патриотов. № 5.
Лощенков Ф. Коммунисты — ведущая сила. № 2.
Мазырин Л. Традиция верна. № 10.
Маслов С. Экзамен на зрелость. № 5.
Матюконис Т. Трудился слаженно, инцидентом. № 4.
Москвин В. Дело всех и каждого. № 2.
Планы партии — выполним! № 3.
Подольный Е. Гарантия безопасности. № 8.
Подольный Е. На пути перестройки. № 10.
По пути сотрудничества. № 6.
Почетная обязанность. № 5.
Савоскин А. Главный критерий. № 12.
Тебе, партия, — наши думы и дела. № 2.
Шуткин Н. Непреклонность. № 6.

В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ И АЭРОКЛУБАХ ДОСААФ

Абрамов П. Готовят крылатую смену. № 5.
Анисимов В. «Восхищены тем, что увидели». № 6.
Быковский Т. Отдых — активный. № 1.
Васильев В. Досуг — забота общая. № 1.
Ершов А. Клуб — ступенька в небо. № 7.
Иконостасов Н. Наша ТЭЧ — отличная. № 6.
Калинин В. Увидеть цель, подвиги выше. № 12.
Караскин А. Близкие молодежи. № 3.
Ковалев В. Вдохновляющие рубрики. № 1.
Комаров А. Ушлиныи Б. По примеру отважных. № 9.
К 60-ЛЕТИЮ ДОСААФ. Летопись славных дел. № 8—12.
Леонтьева Т. Готовятся юноши Родне служить. № 10.

Мокряков Г. Подраззавный крилья свои. № 3.
Мечте навстречу. № 11.
Николаев В. Имени героя. № 3.
Остапенко А., Поликарпов Г. Небо — дорогой героев. № 6.
Петров Г. Здесь дают старт. № 11.
Платонов И. Вертолеты спешат на помощь. № 10.
Рахманов А. Традиция живут. № 3.
Шуткин Н. Наследники. № 4.
Ярославский М. Готовим к службе ратной. № 3.

О ЖИЗНИ ВВС И ВДВ

Былин В. Близ ущелья Панджир. № 6.
Голованов Р. «Я очень хочу летать». № 8.
Дынин И. Эскадрилья ведет бой. № 11.
Небо зовет. № 3.
Николаев Г. Вертолечник. № 5.
Протасов Ю. Солдатский долг. № 2.
Рахманов В. Ейское высшее летное. № 7.
Училище крылатых. № 1.
Фотинюв Ю. Всегда на страже. № 2.
Шуткин Н. Чернобыль: над катастрофой. № 8.
Шня Родины. № 4.
Ярославский М. Щедрое сердце ученого. № 9.

ГЕРОИ И ПОДВИГИ

Агеев В. Испытатель. № 7.
Анисимов В. Эндель Пусат: «Мы летали на встречу к президенту...» № 11.
Анисимов В. Три дня из жизни генерала. № 9.
Галлай М. Слово о прирожденном летчике. № 6.
Громов И. Через всю жизнь. № 11, 12.
Демидов Р. Атакуют топмачтовники. № 7.
Кабанов Е. Командир-новатор. № 5.
Кокмеликин Г. Небесные и земные дороги Алексея Краснова. № 8.
Корнилов Л. Озаряющий взлет. № 3.
Кириллов П. «Случай из числа невероятных». № 5.
Кулинов А. Один боевой вылет. № 12.
Кузнецов Г. Молодость генерала Острогова. № 7.
Лебедев А. «Мои университеты». № 7.
Мокеев В. Первый высотный таран. № 10.
Мухом О. Валлада с капитаном. № 9, 10.
Небрак А. Из племени отважных. № 2.
Николаева В. Опаленный в бою. № 8.
Судман Л. Первая пасточка Азербайджана. № 5.
Судман Л. Герасимов из... Гавдахахари. № 8.
Шелест И. П. Человек, покоривший шпелет. № 12.
Шелест И. Имя среди нас. № 12.
Шуткин И. Племя друга. № 2.

ДЛЯ ВАС, ПОДРОСТКИ!

Анненков М. Секция в техникуме. № 6.
Голубова Н. Энтузиастам нужна помощь. № 12.
Если хочешь... № 6, 7.
Лебедев Т. Тимофеев В. Центр, музей и клуб. № 3.
Леонтьева Т. В конкурсе нет победителей. № 5.
Лыткин А. Для авиамоделистов. № 4.
Пальчан Н. Здесь начинается путь в небо. № 2.
Принимает авиационный тех. Фомин А. У юных вертолечников Атырская. № 1.
Шуткин И. «В большую авиацию через аэроклуб». № 8.
Холодов С. Будь сегодня к полету готов! № 8.

САМОЛЕТНЫЙ И ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Балакин Н. Кубок Чкалова на Родине. № 8.
Балакин Н. Небо покорились уметь. № 8.
Варичева Н. Школа мастерства. № 10.
Волошин В. Перегрузки при пилотаже. № 3.
Ганусаснас А. Навигационные соревнования пилотов. № 2.
Грушина И. Кубок разгара. № 10.

Дрокина В. Родины своей ради. № 3.
Капустин В. Чемпионат Российской Федерации. № 10.
Коган Е., Орлов В. Маршруты пилота Князевой. № 8.
Князькина А. Нагрузочный стелд. № 3.
Кудинов А. Заключительный аккорд сезона. № 12.
Михеев А. Механический блок-нот-памятка. № 10.
Нажмудинов К. Соревнуются чемпионы. № 7.
Нажмудинов К., Яснополюский Л. Почетная победа. № 10.
Нажмудинов К. Комментарий к финальным стартам. № 12.
Новиков Ю. За пульт управления — мастеров. № 3.
Паламарчук М., Кузнецов В. Спорт — без сигарет. № 5.
Плоцкая С. Мой первый полет. № 10.
Рекордам — четверть века. № 9.
Рябовлов А. Спортивный полет по маршруту. № 5.
Смелянский В. Технические средства — в практику обучения. № 3.
Таласов Ю. Шесть проблемы высшего пилотажа. № 1.
Тырсин А. Пятилетка авиационных рекордов. № 6.
Федоров Ю. Победил сильнейший. № 12.

ПЛАНЕРНЫЙ И ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Арбачаснас А. Международные старты. № 2.
Арбачаснас А. Спорт юных: проблемы и решения. № 3.
Арбачаснас А. Соревнования планеристов Литвы. № 10.
Бабин А., Кареткин А., Рыбачев А. Ученотренероучный дельтаплан типа «Атлас». № 4—7.
Белозубов Е. Первые страницы. № 9.
Бородин В. Испытание на смелость. № 8.
Григорьев Ю. Старты планеристов. № 12.
Забав В. Дельтапланеризм — широкую дорогу. № 6.
Иващенко А. Дельтапланеризм и нравственность. № 11.
Казанцев С. Кто возьмется изготавить? № 9.
Клименко А. Выбор геометрических параметров дельтаплана. № 2.
Кудинов А. Соревнуются сильнейшие. № 6.
Кудинов А. Дельтапланы VI чемпионата СССР. № 10.
Кузнецов Ю. В небе мастера планеристы. № 11.
Лещ А. О контроле прочности купла дельтаплана. № 3.
Морозов В. Первые шаги дельтапланериста. № 2.
Мотоланер В. И. № 7.
Пастушников Ф. Буксирная мотолетба. № 1.
Пашков Ю. Соревнования: в профиль и анфас. № 1.
Полков Г. Печальный финал. № 11.
Ралев Н. Восходящих потоков, мягких посадок! № 1.
Ремтотвич Г. Встреча в Румынии. № 12.
Славики К. Оригинальный акробатический планер. № 9.
Фирсов П. Сквозь призму состязаний. № 11.

Шевченко В. Полет под облачной грядой. № 7.
Шевченко В. Тактика парящего полета. № 8.
Шевченко В. Водобалл на планере. № 9.
Шварц Е. Над Кавказским хребтом. № 4.
Юрьев В. Среди олимпийских — планеризм. № 10.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Александров В. Победили гости. № 9.
Алексеев О. Сложение сил. № 7.
Арепьев А. Радиомодель для начинающего. № 8.
Бурцев В., Цыганов Ю. Чемпион по радиопланерам. № 7.
Вербицкий Е. Рассказку о своей модели. № 7.
Гордон Е. Последний истребитель Н. К. Полюховича. № 12.
Дегтерев С. Предпочтение — отечественной продукции. № 5.
Есиков В. Тон задают сильнейшие. № 10.
Ефимов В. Встреча друзей. № 12.
История спорта совет и раздумья. № 8.
Костюков И. Мои предложения. № 10.
Коршунов А. Тяжелый истребитель сопровождения. № 1.
Кутынов В. Бескоммундизм. Мастерская. № 5.
Мастерская авиамоделиста. № 4, 7—9.
Матвеев Л., Астапенков А. Время еще есть. № 1.
Мелентьев В. Кубок СССР по коммундизм. № 9.
Мерзлякин В. Микроидеятели ЦСТАН-25.КР. № 4.
Назаров А. И снова о массовости. № 1.
Охотников В. Редуктор для авиамодели. № 6.
Першин В. Авиамоделисты на старте. № 12.
Подольный Е. Планы, прикидки, слова... а дело? № 6.
Рожков В. Мое мнение танов. № 5.
Тихомиров В. Бумажная таймерная. № 2.
Черненко В. Радиоуправляемый соосной схемой. № 5.
Щелкалин С., Костин С. Хромирование пары. № 5.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Анисимов В. Две стороны одной медали. № 10.
Бесплята Л. Победа парашютистов Арсеневых. № 2.
Васина В. Престол олимпийский завоеван. № 5.
Васина В. Парашюти над Арктикой. № 8—10.
Васина В. Борьба становится острее. № 11.
Васина В. И. приз журналиста «Крылья Родины». № 12.
Вихров О. Путь к пьедесталу. № 12.
Жариков В. Олимпийскими приззаны. № 4.
Исакова Е. Наказ ветеранов. № 2.
Кожантин М. Годовое планирование. № 11.
Мазыри Л. Размышления после финала. № 12.
Неринга Б. Дела и заботы дальневосточников. № 12.
Новиков В. На кубок легендарного разведчика. № 11.
Нормативные требования. № 2.
Поздников В. Высота — 50 метров. № 11.
Сасонов В. Съемка в свободном падении. № 7.
Смирнова С. Результаты растут, задачи остаются. № 1.
Соболев Ю. Четко и быстро. № 5.
Траман В. Абсолютные победы. № 2.
Шабский К. Е преддверии Спартакиады. № 3.
Яснополюский Л. За массовость, за мастерство. № 1.
ГРУППОВАЯ АКРОБАТИКА: взгляд в будущее. № 3. Программы наче. № 3. Подготовка. № 4; Царев В. Техника

безопасности. № 4; Царев В. От простого к сложному. № 5, 6, 8.
СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ. Анисимов В. За опытом к друзьям. № 7; Васина В. Парашютизм в Китае. № 4; В небо — 99 акробатов. № 4; Уникальный случай в воздухе. № 4; Чемпионаты США. № 4.

КОСМОНАВИКА

Бреус Т. Маршрут: Земля — Венера — комета Галлея. № 5.
Заварзин Ю. Комета раскрывает свои тайны. № 6.
Кизим Л. В космосе с душой о земле. № 1, 2.
Легонин Ю. После испытания слонной. № 12.
Максимов Г. На рабочих орбитах. № 10.
Меркулов И. Пионерам освоения космоса. № 3.
На космической вахте. № 5.
Николаев А. Подвиг во имя мира и прогресса. № 4.
Смилевец Д. В тот памятный день. № 4.

АВИАТЕХНИКА

Агроник А., Зенгуров Л. Развитие средств спасения. № 12—4.
Балабуев П. Крылатый сверхгрузовик. Ан-124 «Руслан». № 1, 2.
Бабушкин В. Падает Бонгит. № 1.
Бабушкин В. Авиация Китая. № 6.
Бабушкин В. Самолеты вертикального взлета: их настоящее и будущее. № 7.
Викторина «КР». № 1, 4, 6, 7, 11, 12.
Викторов В. Реактивные, вертикально взлетающие. № 8.
В НЕБЕ ОТЧИСЛЫ. Бычков В. Первый русский самолет. № 1; Бычков В. Первые в числе первых. № 8; Гордионов Н. Имен Ленин. № 4; Маслов М. Первый советский серийный истребитель. № 3; Савин В. Четыре самолета С. В. Гризодубова. № 8; Савин В. Пассажирский крупносерийный. № 10.
Волков В. Самолеты развивающихся стран. № 4.
Волков К. Вторая международная авиакосмическая выставка в Испании. № 6.
Волков И. И. Ваше внимание — «Руслан». № 11.
Вочек Я. ОМНИПОЛ предлагает. № 3.
Забав В. Триммерный эффект. № 12.
Космиников К., Павлов Е. Самолеты лед-лизы: достоинства и недостатки. № 7, 8, 11.
Кудинов А. Ян-18 — 40 лет. № 3.
Кудинов А. Побываем в будущем. № 7.
Кузнецов А. Плюсы и минусы КОС. № 2.
Коллин К. Из композитных материалов. № 9.
Лазарев Н. Авиакатастрофы и большой бизнес. № 8.
Нефедов В. Хамин В. Эргономика и дизайн в самолете. № 11.
Патентное бюро «КР». № 9, 11, 12.
Петров В. Ян-30. № 8.
Петров В. В небо — «Сокол». № 11.
Савченко И. Стольние оружие советских самолетов. № 9.
Славин В. Новый вариант вертолета-разведчика. № 11.
Турбовитовый «Дромедер». № 9.
Турьян В. Предкрылки, закрылки, шасси... № 2.
Частные самолеты в США. № 9.
ПОСЛЕВОЕННЫЕ СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ: Гордионов Н. Су-15. № 2; Егоров Ю. Ил-28. № 10; Кудрявцев Ю. Ян-50. № 10; Сулянов И. И-212. № 11; Юрков К. «И-74Д» — 15. № 11.
САМОЛЕТЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: Гордон Е., Хазанов Д. Истребитель ЛАП-3. № 11.

СПОРТИВНЫЕ САМОЛЕТЫ: Кудрявцев В. Вилга-35. № 1; Ян-18Т. № 2; Ян-50. № 3; Ян-52. № 5; «Кавит». № 7; Ян-55. № 9; Ян-12. № 12.
СВЕРХЛЕГКИЕ ЛЕТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ. Вольнец М. Сверхлегкий пилотажный самолет. № 10; Кудрявцев В. Лучший самолет «Аэроплантер» № 4; «Крылья мы оставили себе». № 6; Летит «Кристалл». № 5; Новиков Ю. Трудности роста. № 1; Павлов В. Завоевал — возродит «малую» авиацию. № 1. С дельтаплана — на самолет. № 9.
САМОЛЕТЫ ОРИГИНАЛЬНЫХ СХЕМ: Кудрявцев В. РБ-17. № 8; Сулянов И. ИАИ-1 — «Фанера-2». № 8.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Алексеев О. Авиаспорт предлае. № 9.
Андреев Е. На ударной вахте. № 11.
Бугаев Б. Аэрофлот сегодня и завтра. № 3.
Дондосов П. По телефону. № 7.
Леонтьева Т. Начало пути. № 4.
Платонова И. Крылатые земледельцы. № 1.
Помошников С. Е. Сервис крылатой отрасли. № 1.
Савин В. Женщины-пилоты. № 10.
Смирнов В. В старшем вузе Аэрофлота. № 7.
Условия приема в средние специальные учебные заведения гражданской авиации. № 5.
Условия приема в высшие учебные заведения гражданской авиации. № 6.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Балакаев А., Проскурин И. Товарищ Серго. № 10.
Баранов В. Злые языки — Родине служить. № 4.
Бирюлин В. Летчик, ученый, конструктор. № 3.
Бычков В. Пилотаж покорителей воздуха. № 3—12.
Галлай М. Два апреля. № 4.
Копейкин А. Краснотелет Александр Вербеко. № 11.
Королев И. Из племени пионеров. № 10.
Павлов Е. «Я мечтал стать летчиком». № 2.
Подольный Е. Легендарному полетел. № 10 лет. № 9.
Смирнов Н. Семь начал конструктора. № 2.
Спиав И. Р-4. Неизвестный самолет Полинырава. № 9.
Чуятель размышляет, предлагает, советует. № 7.
Шумихин В. С. М. Киров и авиация. № 4.

ОРУЖИЕ ВОЗДУШНОЙ АГРЕССИИ

Бабушкин В. Вертолет для карателей. № 8.
Бабушкин В. «Игл» в планах Пентагона. № 9.
Давыдов З. Авиабазы: против кого? № 3.
Давыдов З. Нарращивают военную мощь. № 5.
Давыдов З. Школа ненависти. № 9.
Кузнецов А. Зловещие крылья F-16. № 10.
Михайлов А. Наследники «Степса». № 9.
Михайлов И. Альянс, несущий угрозу. № 4.
Михайлов И. Программа «эзедных войн» — угроза миру. № 6.
Михайлов И. Япония: курс на военные приготовления. № 8.
Михайлов И. Пакистан: опасный курс на милитаризацию. № 12.
Михайлов И. Противополитические системы — для первого удара. № 2.
Удальцов В. В небо — разбойники. № 7.

ЯК-12

Многоцелевые самолеты Як-12, созданные в конструкторском бюро под руководством А. С. Яковлева, долгое время эксплуатировались в авиационно-спортивных клубах, пока на смену не пришли «Вильги». В основном Як-12 использовались как буксировщики планеров. Оборудованные двойным управлением, применялись и для первоначального обучения.

Самолет с мотором М-11ФР серийно строился до 1950 года и вполне отвечал предъявляемым к нему требованиям за исключением взлетно-посадочных характеристик, по которым уступал лучшим аппаратам своего класса. В 1948 году на Як-12 был установлен мотор М-14 в 260 л. с., а в 1950-м разработан вариант летательного аппарата с мотором АИ-14Р. На Як-12Р устанавливалось новое, как и прежде, цельнометаллическое крыло площадью 25,4 м² с улучшенной механизацией. По сути он превратился в самолет укороченного взлета и посадки. В двухместном варианте, который считался основным, Як-12Р имел разбег 52 метра и пробег 81 метр.

Для сокращения пробега на Як-12Р в хвостовой части фюзеляжа устанавливался сошник — тормозной крюк, выпускавшийся при посадке на грунтовой аэродром. Взлетный вес двухместного аппарата — 1172 кг. В санитарном варианте при наличии трех пассажиров или носилочного большого вес увеличивался до 1350 кг. Максимальная скорость Як-12Р — 184 км/ч, дальность полета с запасом топлива 86 кг — 440 км, скороподъемность у земли — 5 м/с, потолок — 5800 метров. Як-12Р строился серийно до 1956 года.

Следующей модификацией самолета стал Як-12М, выпущенный в 1954 году. Эта машина имела кабину автомобильного типа, рассчитанную на одного пилота и трех пассажиров. Для повышения устойчивости, упрощения техники пилотирования была удлинена хвостовая часть фюзеляжа, установлено новое вертикальное и горизонтальное оперение.

Як-12М эксплуатировался в вариантах: учебном, связном, пассажирском, транспортном, санитарном, патрульном, сельскохозяйственном. Известны случаи использования его в качестве прокладчика полевых кабельных линий связи. По бортам фюзеляжа подвешивались две катушки с кабелем, самолет разматывал его со скоростью 120 км/ч на расстояние до восьми километров.

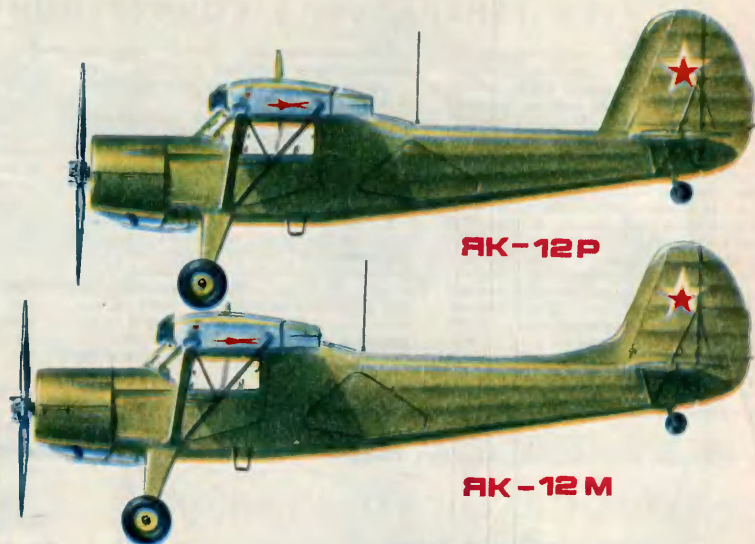
Як-12М активно эксплуатировался во всех уголках нашей страны, в некоторых зарубежных странах и даже советскими научными экспедициями в Антарктиде. Некоторое количество самолетов сохранилось до наших дней.

Народное хозяйство всегда испытывало нужду в легком самолете, способном использоваться для взлета и посадки в внутренние водоемы. Для более полного удовлетворения этих потребностей было решено Як-12Р поставить на поплавки, построенные по рекомендациям ЦАГИ, водоизмещением 1290 литров каждый. С поплавками дальность полета Як-12ГР (так он был назван) с запасом топлива 86 кг составляла 430 км, разбег — 490 и пробег — 139 метров. Взлетный вес — 1250 кг при весе пустого — 990 кг, максимальная скорость — 162 км/ч, посадочная — 77 км/ч. Скороподъемность у воды — 1,85 м/с.

Несколько лет спустя в ОКБ был установлен на поплавки и Як-12М, названный в этом варианте Як-12ММ. Однако серийно поплавокные варианты этого самолета не строились.

В. КОНДРАТЬЕВ,
инженер



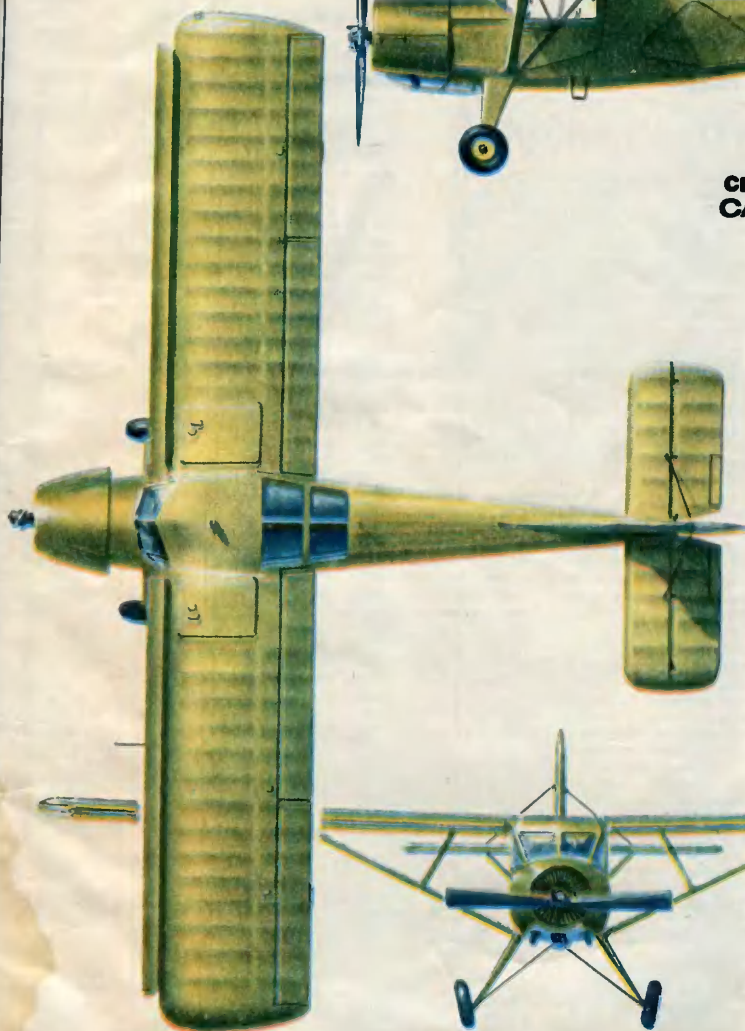


спортивные
САМОЛЕТЫ **22**

ЯК - 12

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ САМОЛЕТА ЯК-12М

Длина самолета	— 9 м
Размах крыла	— 12,6 м
Площадь крыла	— 23,8 м ²
Двигатель	— АИ-14Р
Мощность двигателя	— 260 л. с.
Взлетная масса	— 1428 кг
Масса пустого	— 1062 кг
Максимальная скорость	— 180 км/ч
Дальность полета	— 450 км
Разбег	— 126 м
Пробег	— 190 м



0 ————— 2

М. Козлов

В конце 1986 года в Мадриде (Испания) состоялась 79-я Генеральная конференция Международной авиационной федерации (ФАИ). В ее работе приняли участие представители 33 стран. Делегацию Федерации авиационного спорта СССР возглавлял вице-президент ФАИ Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. И. Харламов.

Открытие конференции состоялось в торжественной обстановке в «Паласо де конгрессос» («Дворце съездов»). Нашей делегации были переданы награды ФАИ для вручения ветеранам авиации, космонавтики и спортсменам: золотая медаль «Космос» — председателю ФАС СССР, летчику-космонавту СССР генерал-лейтенанту авиации Г. С. Титову; групповые дипломы — коллективам Центра управления полетом и Киевского аэроклуба, добившихся лучших результатов; дипломы Поля Тиссандье —

спортсменке-летчице Ирине Адабаш, авиамоделисту Николаю Наумову и парашютисту заслуженному мастеру спорта Александру Сидоренко.

На рабочих заседаниях рассмотрено 25 вопросов спортивного, технического и финансового характера, заслушаны доклады о международной спортивной деятельности и работе технических комитетов ФАИ за отчетный период.

В 1986 году в Анкаре (Турция) впервые был проведен чемпионат мира по парашютному спорту среди юниоров. Победителями стали спортсмены ЧССР и КНР. Ч. Кепак высказал уверенность, что подобные чемпионаты мира среди юниоров под эгидой ФАИ будут проводиться и по другим видам авиационного спорта и прежде всего — по авиамоделизму.

По рекомендации Совета ФАИ Генеральная конференция внесла дополне-

ния в Положение о статусе золотой медали «Космос». Этой медалью, кроме космонавтов, могут награждаться и другие лица, внесшие значительный вклад в развитие космонавтики. Конференция приняла аэроклуб Гватемалы в качестве действительного члена ФАИ. Сингапур и Мозамбик приняты ассоциированными членами ФАИ.

Президентом ФАИ избран П. Ллойд (Австралия), 1-м вице-президентом — М. Фигейрас (Испания), генеральным казначеем — А. Ишан (Израиль).

Генеральным директором ФАИ избран Ч. Кепак (ЧССР). Это первый случай в 80-летней истории ФАИ, когда генеральным директором избирается представитель социалистической страны.

Ю. ПОСТНИКОВ,
ответственный секретарь ФАС СССР,
член делегации

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

БУДЕТ ЛИ РАБОТАТЬ КРУЖОК?

В редакцию обратилась группа учащихся начальных классов г. Рыбницы Молдавской ССР (Женя Пипулицу, Игорь Цибульский, Миша Друда и др.). Они сообщили, что их авиамодельный кружок закрыли, инструменты и моторы изъязли. Письмо юных авиамodelистов было направлено в республиканский комитет ДОСААФ для принятия

мер. Как сообщил в редакцию председатель ЦК ДОСААФ Молдавии тов. И. Костац, работа авиамодельного кружка в г. Рыбницы была прекращена в связи с выявленными нарушениями финансовой дисциплины. В сентябре 1986 года исполком Рыбницкого городского совета народных депутатов принял решение, которым обязал комбинат хлебопро-

дуктов города финансировать и постоянно укреплять материально-техническую базу авиамодельного кружка при Рыбницком райкоме ДОСААФ.

От редакции. Ответ получен, но из него неясно, работает ли сейчас кружок? И далее, в чем же виноваты авиамodelисты и надо ли было закрывать кружок, если как-то нарушен порядок его финансирования? Надеемся, на эти вопросы получить конкретные ответы.

ВСТРЕЧА ДРУЗЕЙ

(Начало на стр. 25)

С отличным результатом заканчивает финальную гонку экипаж омских спортсменов — дебютанты международных соревнований В. Шевченко и В. Жиров — 6 минут 59,1 секунды. Бронзовые призеры Балог — Дорант (8 мин 17,9 с) тепло поздравили своих будущих соперников на предстоящем чемпионате мира. Результат экс-чемпионов мира Баркова — Сураева — 7 мин 13 с.

Пилотажные модели. Погода на этот раз не баловала пилотажников — летать приходилось при сильном порывистом ветре. Этот старт собрал 24 участника из 8 стран. Модели, представленные на соревнованиях, в основном копируют чемпионские — последние 10—15 лет. Основная группа спортсменов летала на двигателях кубатурой 5—7 см³: МВВС, ОС МАКС, Супер-Тигр-46, ЕНН, но были и самодельные.

Очень большое внимание участников

и тренеров привлекла модель дебютанта международных соревнований советского спортсмена В. Саленка. Полностью разборные крыло, стабилизатор и фюзеляж, которые соединяются при помощи винтов. В небольшом ящике свободно размещаются две модели. Отличная отделка, мощный двигатель собственной конструкции объемом 9,5 см³ с оригинальным глушителем, который эффективно гасит звук, создавая впечатление очень легкой работы. Модель имеет внушительные размеры, которые скрадывают большую скорость. Она рассчитана на полеты в турбулентной атмосфере. Соперники подходили, трогали, фотографировали, расспрашивали, но, к сожалению, большая нервозность и малый налет на новой модели не позволили Валентину подняться выше шестого места.

Хороший пилотаж продемонстрировал чехословацкий пилот И. Чани (2857, 1826) и поляк П. Завода (2836, 2512). Неудача постигла во втором туре польского спортсмена П. Дзюбу (2753,0) и

венгра З. Водовича (2704,0), которые не справились с маневрами при очень сильном порывистом ветре и получили нулевые результаты.

Очень ровное и почти идеальное пилотирование лидера нашей сборной А. Колесникова из Фрунзе было оценено высшими баллами (3001, 2733) — он убедительно выиграл. Очень удачно выступил дебютант С. Клычков (Москва). Он занял второе место. Первые соревнования международного ранга и призовое место — большая удача. Саленка после первого тура был седьмым. Но во втором показал второй результат, что говорит о больших возможностях спортсмена и его оригинальной модели.

В итоге призовые места в личном зачете распределились так: 1. Анатолий Колесников (СССР) — 6041; 2. Сергей Клычков (СССР) — 5676; 3. Петр Завода (ПНР) — 5597.

В. ЕФИМОВ

Харьков

Главный редактор Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия: В. В. АНИСМОВ (ответственный секретарь), Н. Г. БАЛАКИН, А. М. БАТКОВ, П. П. БЕЛЕВАНЦЕВ, Ю. С. ВАСЮТАН, В. Н. ЖЕБРАН, С. ЕГЕР, В. М. ЛЕБЕДЕВ, Т. В. ЛЕОНТЬЕВА, И. А. МЕРКУЛОВ, К. Г. НАХМУДИНОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Ю. Ф. НИКОВ, Г. П. ПОЛЯКОВ (зам. главного редактора), Ю. А. ПОСТНИКОВ, Э. А. САДОВЕНКО, В. Г. СМЫКОВ, П. С. СТАРОСТИН, Ю. Л. ФОТННОВ.

Художественный редактор Л. К. Стацкая

Сдано в производство 22.10.86 г.

Подписано к печати 12.11.86 г.

Усл. печ. л. 4,5. Тираж 75 000. Заг. 608.

Г-91578.

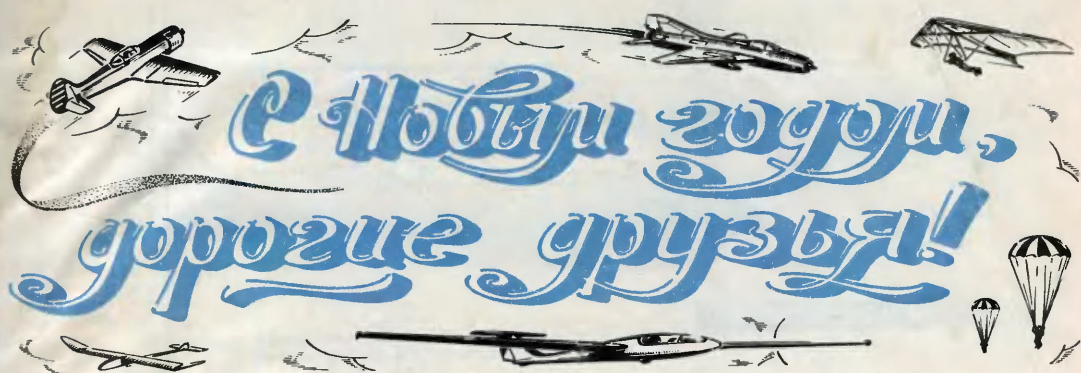
Формат 60×90/16. Глубокая печать

Издательство ДОСААФ СССР.

3-я типография Воениздата

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

Телефоны: 261-68-90, 267-65-45, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07



1. Этот снимок сделан 13 июня 1929 г. на аэродроме г. Буффало (США), но имеет непосредственное отношение к истории советского парашютизма. Какое?

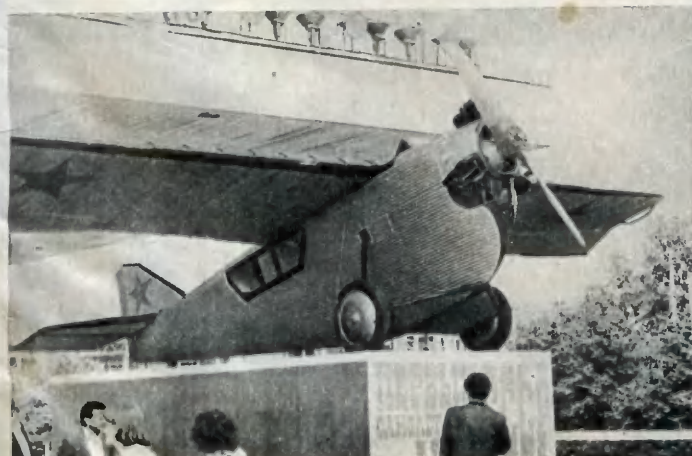
викторина

«КР»

викторина



3. Этот самолет по праву считается этапным в истории отечественного самолетостроения. Какие работы советских ученых, предшествовавшие его появлению, позволили дать такую оценку?



РИСУНКИ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

ЕАКОПААН

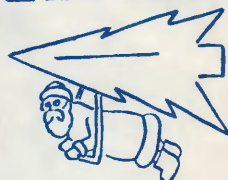


Рис. Е. Анисимовой

ЦВЕТОДАЕТ

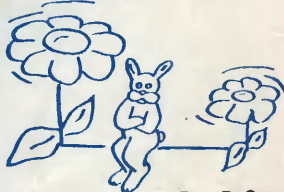
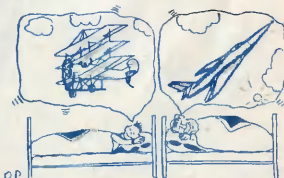


Рис. Р. Опарина



С.Р.

За нашу Советскую Родину!
КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 12 [435] 1986
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА
СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ,
АВИАЦИИ И ФЛОТУ
(ДОСААФ СССР)
Издается с 1950 года
© «Крылья Родины», 1986

ИТП «М-1»



ПОСТРОЙ МОДЕЛЬ-КОПИЮ

Основные летно-технические данные
самолета ИТП (М-1) с мотором М-107П (расчетные)

Длина самолета	8,950 м
Высота в линии полета	3,335 м
Размах крыльев	10,000 м
Площадь крыльев	16,45 м ²
Полетный вес нормальный	3366 кг (3570 кг)*
Нагрузка на крыло	205 кг/м ²
Нормальная центровка	21,1% (22,2%)*
Максимальная скорость у земли	541 км/ч (568 км/ч)*
Максимальная скорость на расчет- ной высоте 6200 м	645 км/ч (655 км/ч)*



Посадочная скорость	180 км/ч
Вертикальная скорость у земли	16,6 м/с
Вертикальная скорость на высоте 5000 м	12,45 м/с
Время набора высоты 5000 м	5,4 мин (5,9 мин)*
Практический потолок	10 400 м
Дальность	1280 км
Разбег	350 м
Пробег	375 м

* В имеющихся документах по самолету ИТП (М-1) встречаются различия по одному и тому же расчетному параметру самолета.

ИТП «М-2»

