



СКАН МІН А 29/07/2011



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ... МАРТ ... 3 ... 1967 ...

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР



НЕБЕСНЫЕ СОЗДАНИЯ

Отличное настроение у этих милых и веселых девчат. Такое обычно бывает после удачного трудового дня.

Кто же эти славные девушки? Трудно поверить, что эти на вид хрупкие и нежные создания с искринкой в глазах и модными прическами, уже вошли уверенными шагами в плеяду смелых и отважных. Они — парашютистки. Только что сняли с девичьих плеч тяжелые парашютные ранцы. Все вместе они почти 1700 раз покидали борт воздушного корабля.

Мы познакомимся с ними на VII первенстве Вооруженных Сил по парашютному спорту. У них одинаковые спортивные биографии. Все они родились после войны, учились в школах, стали комсомолками. Поступили в аэроклубы ДОСААФ. С 1963 года прыгают с парашютом. За три года добились неплохих успехов. Стали перворазрядницами, а Люба Кладовщинова — мастером спорта.

На нижнем снимке вы видите ее после приземления на полотнище креста.

Правда, на первенстве ВВС Кладовщинову обогнала подруга — девятнадцатилетняя Наташа Михайлова (снимок внизу слева). Она жила у аэродрома. Ее отец — военный летчик. Дядя тоже летает и часто прыгает с парашютом. Неудивительно, что Наташа еще ученицей 8-го класса впервые покинула борт самолета. Сей-



час на ее счету уже 350 прыжков. Мастер парашютного дела ее обучал Иван Иванович Савкин. Тот самый Савкин, на счету которого почти 5000 прыжков. Ученица оказалась стойкой своего учителя. На соревнованиях сильнейших спортсменов ВВС перворазрядница Наташа Михайлова заняла в 1965 году шестое место, а через год по сумме троеборья удостоилась почетной ленты чемпиона ВВС.

Наташа Михайлова и Любова Кладовщинова — члены сборной команды ВВС.

Подстать им и Людмила Пухова (в центре) команды Закавказского военного округа, и И. Терентьева (аверху) из Московского округа ПВО. У Людмилы 400 прыжков, у Оли — 300. Они сделали первые шаги на таких ответственных и крупных соревнованиях, как первенство Вооруженных Сил СССР. Но шаги эти уверенные, точные.

Главное — у девушек хорошее настроение. Большее желание снова и снова подняться в небо. Быть хозяином его. В День 8 Марта хочется пожелать им спортивного счастья в небе и на земле. Они заслужили этого!

С. КУДРЯВЦЕВ
судья республиканской категории
Фото В. Федосеева



Рубежи юбилейного года

Пятидесятый Октябрь шестует по стране. Родина наша в преддверии большого юбилея. В эти дни наша партия и советский народ подведут итоги пройденного пути за целую историческую эпоху.

Как говорится в Постановлении ЦК КПСС «О подготовке к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции», это — путь от помещичье-капиталистического строя к коренным социалистическим преобразованиям, к обществу, не знающему эксплуатации; от политической бесправия трудящихся — к социалистической демократии; от национального угнетения народов — к их свободе и равенству, дружбе и братству; от технико-экономической отсталости — к современной индустрии и механизированному коллективному сельскому хозяйству; от неграмотности — к невиданному росту народного образования, науки и культуры. Полная и окончательная победа социализма в СССР и переход к строительству коммунизма — самый важный результат революционных преобразований в нашей стране.

Пятидесятый Октябрь — праздник побед коммунизма, марксизма-ленинизма, жизнеутверждающего учения Владимира Ильича Ленина — вдохновителя и организатора Октябрьской социалистической революции, основателя и вождя Коммунистической партии и Советского государства. И сегодня, как и всегда, во всех своих делах и размышлениях мы вновь и вновь обращаем свои мысли к Ильичу, к Коммунистической партии, под водительством которой мы прошли через горнило суровых исторических испытаний, построили социализм, отстаивали его завоевания и ныне твердой поступью идем вперед, к коммунизму.

Итоги полувекового пути борьбы и побед, обобщенные в Постановлении ЦК КПСС, вызывают у каждого из нас чувство патристической гордости, глубокие мысли о прошлом и настоящем родной страны.

Наша непоколебимая решимость — свято выполнять ленинские заветы, беречь и приумножать завоевания Октября.

В 1967-м дописывается пятидесятая страница великой истории новой эпохи, о наступлении которой возвестил залп «Авроры». Какова же будет, дорогой читатель, наша с тобой строка на этой странице, каков будет наш взнос в юбилейный Октябрьский фонд достижений и побед Родины? Где бы ты ни трудился — у станка или в поле, на борту ракетноносца, охраняющего небо Родины, или в научной лаборатории, в инструкторской кабине спортивного самолета или у кульмана конструктора — своими руками, своей энергией и волей наращивай богатства своей страны. Будь строже, требовательнее к себе, к своему труду, к своим возможностям. Сейчас, встав на предоктябрьскую вахту, ты делаешь вклад в будущее, ты укрепляешь экономическое могущество и оборонную мощь Советского Союза.

В 1967 году, как подчеркивается в Постановлении ЦК КПСС, предусматривается проведение массовых спортивных соревнований, физкультурных походов по историческим местам, Спартакиады народов СССР.

Четвертая летняя спартакиада народов СССР, посвященная 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции, — большое событие в жизни десятков миллионов физкультурников и спортсменов. Спартакиада ставит своей целью дальнейшее развитие массовой физической культуры, повышение спортивного мастерства, выявление новой талантливой молодежи.

Юбилейная Спартакиада начала свою поступь в 1966 году. Впервые на ее старты, наряду с легкоатлетами, гимнастами, тяжелоатлетами, пловцами, боксерами, баскетболистами, вышли авиационные спортсмены. Это свидетельство роста массовости спорта крылатых. Первая половина дистанции уже пройдена. Позади соревнования в оборонных коллективах, в авиационных клубах, в районах, городах и областях. Заметный шаг

вперед сделали спортсмены Российской Федерации, Узбекистана, Москвы, Ленинграда. В 1966 году, на финальных стартах III Спартакиады, например, узбекские спортсмены были двенадцатыми. В 1966-м — уже седьмые, а команда парашютистов с девятого перешла на четвертое место. К занятиям техническим спортом приобщается все больше молодежи.

Первые итоги радуют. Вместе с тем нельзя не видеть и недостатков. Так, ниже своих возможностей, в сравнении с 1965 годом, выступили украинские спортсмены: летчики переключались со второго на четвертое, а парашютисты с первого на третье место.

Теряют завоеванные позиции грузинские парашютисты: в десять раз сократилось количество соревнований и в восемь раз — участников. Казалось бы, немало в 1966-м проведено в Грузии авиамodelных состязаний — 256, привлекавших более трех тысяч юных строителей малой авиации. А всего лишь 120 ребят выполнили нормы юношеского разряда.

Впереди — новые крупные старты. В мае — июле — зональные соревнования, спартакиады союзных республик и гг. Москвы и Ленинграда. В июле — августе летчики, планеристы, парашютисты и авиамodelисты в Москве, Орле, Коломне и Киеве выйдут на финальные старты, чтобы вступить в острую и напряженную борьбу за чемпионские титулы, за звания сильнейших.

Подготовка к этим большим финальным встречам — важное и ответственное дело. Долг комитетов, клубов, спортивных федераций, секций и всего общественного актива, учтя уроки первого этапа Спартакиады, уже сейчас тщательно продумать, как провести зональные, республиканские и финальные соревнования, девизом которых должно стать — массовость и мастерство.

Несомненно им будет предшествовать ряд спортивных встреч, ибо только в ходе спортивной борьбы оттачивается выучка и мастерство. Соревнования в оборонных коллективах, а также районные и городские встречи, кроме того, что они проводились по этапам, надо устраивать в течение всего периода Спартакиады. Именно так поступают в Мелитополе, Львове, в Тетиевском районе Киевской области. Это дало возможность шире вовлечь новичков в кружки и секции, а с другой стороны, выявить новые имена передовиков, способных войти в сборные коллективы.

Если присмотреться к составу наших сборных команд, трудно заметить, что в числе победителей большей частью одни и те же фамилии и очень редко появляются имена молодых. Так, среди чемпионов страны по планерному и вертолётному спорту нет ни одного спортсмена моложе 25 лет, а у авиамodelистов их лишь два из десяти. Из 60 участников всесоюзных авиамodelных соревнований 1966 года, занявших первые шесть мест, больше половины старше 25 лет.

Мы обязаны выполнить важное требование положения о Спартакиаде, касающееся сборных команд — участие финалов. В сборных коллективах республик и городов Москвы и Ленинграда должно быть не менее 50 процентов спортсменов в возрасте до 25 лет. В программу финальных стартов включены состязания юных авиамodelистов и других спортсменов. Напомним, что в 1967-м году намечено 75 крупных встреч юношеских команд, в 8 раз больше, чем в 1966-м.

Молодым и начинающим — особое внимание, помощь и поддержка! Прежде всего, следует активизировать клубные юношеские секции, создавать новые. Seriously заняться кропотливой подготовкой юношеских команд, иначе трудно ожидать, что на финалах появится спортивная элита.

Скоро — финальные старты Спартакиады. На аэродромах и кордроммах, в небе и на земле будут состязаться наши испытанные мастера и талантливая молодежь. Ознаменуем же юбилейный год новыми спортивными победами, достижениями, рекордами во имя нашей великой Родины!



показывают среднее отклонение от центра круга 2 м и 14 см.

Первый успех открыли девчата. А Иван Иванович Савкин, прыгая для пристрелки, приземлился точно в центр круга. Спортсменки, воодушевленные таким примером, продемонстрировали высокое мастерство точности приземления с высоты 1500 м. Команда из 9 человек во главе с Лидией Обуховой (Л. Коваленко, М. Барановская, Л. Нарута, Г. Корнеева, В. Жвайкина, Н. Михайлова, Л. Кладовщикова, А. Емеличева) показала среднее отклонение 4 м 81 см.

Прыжки на точность приземления группами в девять человек — сложная работа. Тренерам И. Савкину, В. Сараву, А. Хухрину и Н. Кокареву пришлось немало поработать, чтобы предусмотреть и нормальную разбежку по высотам, и безопасность приземления в районе креста, и точное соблюдение правил соревнований. Здесь их помощниками стали судьи: В. Швыряев, А. Лаштырин, А. Хоробрых, П. Лобов и другие.



Рекорды парашютистов

В декабрьском номере журнала «Крылья Родины» за 1966 г. было напечатано обращение ведущих авиационных спортсменов страны. Они призвали ознаменовать 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции новыми выдающимися достижениями советского авиационного спорта. Первыми откликнулись на обращение спортсмены-парашютисты Военно-Воздушных Сил. В конце декабря на международных соревнованиях в Грузинской ССР они установили одиннадцать мировых рекордов, в том числе побили три рекорда, принадлежавшие американским парашютистам, и один — спортсменам ГДР.

О том, как были установлены эти рекорды, рассказывает главный судья соревнований, судья международной категории Н. Гладков.

Самолет скользнул на крыло, делая разворот для захода на посадку. Остались позади заснеженные утесы Главного Кавказского хребта, впереди открылась живописная долина. Здесь, в небе Грузии, спортсменам Военно-Воздушных Сил предстоит подвести итог напряженной работы за год, еще раз сказать свое слово накануне славного юбилея Советской власти.

Соревнования начались с дневных прыжков. Мужчинам явно не везет. Результаты близки к рекордным, но только близки. 16 декабря Г. Корнеева, В. Жвайкина, Л. Нарута, Л. Коваленко, Н. Михайлова, М. Барановская, Л. Кладовщикова, А. Емеличева и В. Рандокова в групповом прыжке с высоты 1000 м

Каждый спортсмен выполнял не более трех прыжков в день. Здесь мы встретились с затруднениями. Ни в каком документе нет точного определения, сколько попыток на установление рекордов можно делать в течение суток?

По-видимому, настало время подумать об этом. Есть необходимость в ведомах и организациях ДОСААФ планировать соревнования по упражнениям сетки рекордов. Ведь прыжки группами более пяти человек программами соревнований не предусматриваются. А в сетке рекордов они есть. Значит, надо это учитывать. И особенно сейчас, когда уровень мирового парашютизма стал очень высоким.

Дневные прыжки принесли немало огорчений и тренерам и членам мужских команд. Рекордные результаты показывали так и не удалось. Зато девушки были, что называется, на высоте. Девятка девушек — Л. Коваленко, М. Барановская, Л. Нарута, Л. Обухова, В. Жвайкина, Н. Михайлова, Л. Кладовщикова, А. Емеличева, В. Рандокова — в прыжках на точность приземления с высоты 600 м показала среднее отклонение от центра мишени 3 м 97 см, а в прыжках с высоты 2000 м — 3 м 44 см.

В день закрытия соревнований девчата отличились еще раз. Л. Коваленко, Л. Кладовщикова, М. Барановская, Л. Нарута и Н. Михайлова в прыжках на точность приземления с высоты 1500 метров показали среднее отклонение — 1 м 73 см.

Соревнования ночью в прыжках на точность приземления проходили не менее организованно, чем днем. И в этом сказалась большая подготовительная

работа, проведенная перед соревнованиями, дисциплинированность и высокое мастерство спортсменов, четкость работы судейской коллегии. Первой отличилась пятёрка, возглавляемая чемпионкой ВВС Н. Михайловой. В прыжках с высоты 600 м она улучшила мировой рекорд. Отныне он равен 2 м 80 см.

В ту прекрасную ночь произошло еще одно памятное событие. Мастер спорта СССР И. Щербаков совершил свой двухтысячный прыжок с парашютом.

Во вторую прыжковую ночь отличилась группа Лидии Обуховой. Прыгая с тысячи метров на точность приземления, девчата пятёркой приземлились со средним отклонением 4 м 50 см. В эту ночь заставили говорить о себе и мужчины. Представители округа в прыжках с высоты 1500 м на точность приземления девяткой показали результат 2 м 16 см. Перекрыл рекорд, принадлежавший спортсменам США. Интересно отметить, что в этой команде шесть человек из девяти — члены летных экипажей. Капитан А. Жолобов — командир отличного экипажа, военный летчик первого класса, капитан Л. Чугреев — летчик-истребитель, старший лейтенант Е. Поляков — летчик-штурман вертолета. Он успевает и отлично служить, и хорошо учиться в академии, и не менее успешно прыгать с парашютом. Но еще более примечателен экипаж капитана

А. Кандырина. В него входят три мастера спорта: два летчика и бортовой техник — капитаны С. Кученов и А. Кандырин и старший лейтенант В. Макаров. В этой рекордной девятке участвовали также спортсмены И. Щербаков, В. Гаврилов и У. Карабаев.

Высоким результатам способствовала отличная погода. Это позволило в ночь на 23 декабря отличиться мужским командам. Девятка во главе с абсолютным чемпионом Российской Федерации Анатолием Осиповым (А. Подгорнов, Ф. Зарипов, Б. Леонов, Н. Бабичев, Е. Орлов, А. Кандырин, Л. Чугреев, А. Жолобов) в прыжках на точность приземления с высоты 1000 м показала среднее отклонение от центра круга — 1 м 66 см. Этот результат превысил еще одно достижение американцев.

В ту ночь в комбинированном прыжке с высоты 1000 м группа в составе А. Тюменева, Ю. Баранова, Г. Ширяева, А. Буракова, В. Крестьянникова, И. Курганова, Ю. Зайцева, В. Филоненко и В. Нарзуклова показала среднее отклонение 2 м 84 см и сразу же перекрыла рекорд для трех групп (пяти, семи и девяти человек).

Для абсолютного чемпиона ночи Владислава Крестьянникова эта ночь будет памятной вдвойне. Он двухтысячный раз покинул самолет и спустился под куполом парашюта.

Девушки — Л. Кладовщикова, М. Барановская и А. Емеличева впервые установили рекорд в комбинированных прыжках ночью с высоты 600 м — 4 м 17 см.

— Это наш подарок к 50-летию Советской власти, — говорят спортсмены.

РЯДОМ С ТОБОЙ...

Догоню...

Мы вдвоем на земле не бываем,
Только в небе с десятком минут.
Ветер песни свои напевает,
За спиною мой друг — парашют.
Быть вдвоем нам еще полминуты,
Полтора километра пути.

Спортсменка первого разряда Галина Пименова служит в рядах Советской Армии. На ее счету свыше 400 прыжков с парашютом. Стихи, которые здесь публикуются, — первое выступление молодого автора в печати.

Галина ПИМЕНОВА

На земле разойдутся маршруты,
Там не можем друг друга найти.
Я лечу, словно все в моей власти,
Не угнаться за мной никому.
Захочу — догоню и от счастья
Вместе с небом тебя обниму.

Девчонки

Все мы очень земные,
Хотя при желании
Можем сколько угодно
Чудес натворить —

Потру всколыхнуть
Тишину океанью,
Парашютов букет
Всей земле подарить.

Когда сообщают — «Взлетела ракета!» —
Я вижу: небрит, от бессонницы сер,
Шагает в тревожной тиши по паркету
Всю долгую ночь инженер.
Мне чудится в свитере рослый конструктор
И юноша-техник, суровый на вид.
А в вазочке синей не тронуты фрукты
И крепко настоенный чай не допит.
Я вижу антенны и радиорубку,
И ватман, что свернут в тяжелую трубку,
Плечистых парней из горячих литеек,
Огню и металлу сродни.
И если на свете живут чародеи,
То это, конечно, они.

С поэтическим творчеством Марии Романовой мы знакомим наших читателей не впервые. Как и прежде, ее увлекают романтика авиации, завоевания космоса.

Мария РОМАНОВА

Чудится в заиндевевых елях,
Сквозь резной смолистый переплет,
Весь опутан белой канителью
Серый волк царевича несет.
А в густых заснеженных плакидах,
Там, где слышен зимородка крик,
Видится дворец из малахита
И седой у двери лесовик.
«Заходи в хоромы, будь хозяйкой!»
И ключами-льдинками звеня,
Пуховую в блесках разлетайку
Он легко накинул на меня.
Я вхожу в распахнутые двери
На волшебный этот звонкий зов.
Искрометный с куполами терем
Вспыхнуть белым пламенем готов.
Но внезапно: с рокотом и гулом
Самолет, плеснувший в синеву! —
И лесная сказка мне вернула
Сказку ту, в которой я живу.

Песня летчика

Моторы беспокойные трубят.
В небо крылья могучие рвутся.
Я опять покидаю тебя,
Чтобы снова на землю вернуться.
Земля мне свой доверила простор,
Счастья большего в жизни не нужно.
Мне знакомы борьба с давних пор
И мужская суровая дружба.
Седые звезды тают впереди.
Бродят тихо дорогою синей.

Студентке Сызранского педагогического училища комсомолке Вере Головневой 18 лет. Ее стихи публикуются в местной газете. Подчас еще несовершеннолетние, они искренни, душевны, освещены поэтическим огоньком. С начала творческого пути она тяготеет к авиационной теме.

Вера ГОЛОВНЕВА

Ветер в крыльях о чем-то гудит.
Льется песня о мужестве сильных.
Моя судьба, конечно, не легка,
Но другой не хочу и не знаю.
Раздвигаю рукой облака,
Дерзновенно по звездам шагаю.

Я провожаю...

Ты улетаешь...
Вновь улетаешь.
Будешь тревожить
Сон облаков.
Смелый и сильный,
Самый красивый,
Неба коснешься
Твердой рукой.

Если дорогу
Тучи закроют,
Ветры завоют,
Грянет беда,
Знай, я в полете
Рядом с тобою,
Вместе с тобою
Буду всегда.

Аннушка

Марина ЧЕЧНЕВА,
Герой Советского Союза

Когда отец ушел из семьи, от учебы в педтехникуме пришлось отказаться. Аннушка поступила в типографию газеты «Кировская искра». Работала наборщицей. В свободное время очень много читала и больше всего о летчиках. Так зародилась мечта. Часто, по дороге домой, останавливалась и, забыв все на свете, смотрела вверх — на самолет, пролетающий над Уржумом. Но в Уржуме не было аэроклуба, был только планерный кружок при районном комитете Осоавиахима. Подала заявление, стала ходить на занятия. Учебу закончила с отличной оценкой.

Если человек чего-нибудь сильно захочет, он непременно своего добьется. Из Уржума Аня Дудина переехала в Батуми. Работала в типографии газеты «Батумский рабочий». Коллектив типографии, зная мечту девушки, направил ее на учебу в аэроклуб. После окончания аэроклуба ей предложили работу инструктора-летчика, и Аннушка согласилась. Это было в 1940 году. А в 1941-м началась война. Молодых пилотов выпустили досрочно и направили на фронт. А инструктора их, Аню Дудину, оставили, правда, ненадолго: в декабре 1941 года аэроклуб был расформирован и Дудину зачислили в санитарную авиацию. Через горный перевал, патрулируемый гитлеровскими истребителями, на маленьком санитарном У-2 Аня летала из Анапы в окруженную Керчь, брала на борт раненых и снова, уклоняясь от огня вражеских пулеметов и зениток, уходила на свою территорию. Так совершила сорок четыре рейса.

Потом Аня была летчиком связи, ежедневно возила пакеты в штаб фронта и ежедневно за ней охотились вражеские истребители. Она искусно ускользала от них, скрываясь на фоне лесных массивов, в складках местности. В апреле 1943 года Дудину перевели в 46-й гвардейский Таманский орденосный женский полк легких ночных бомбардировщиков. Вначале Аня смутилась — у нее не было практики ночных полетов. Правда, днем она летала в любую погоду, но ночь есть ночь.

Кубань... В небе — нескончаемые бои. Наша авиация борется за господство в воздухе. На земле тоже бой — хотя дерзает за овладение «Голубой линией». Полк, поддерживая пехоту, круглосуточно действует ночью. Дудина

тоже летает ночью, но пока это тренировочные полеты по кругу и в зону. Днем она тоже летает: в Армавир — перевозит разные грузы, в Ессентуки — там госпиталь, там раненые и среди них летчицы женского полка.

Так прошел первый месяц — срок, отведенный на тренировку, и Серафима Амосова, руководившая полетами Дудиной, доложила командиру полка:

— Летает отлично. С опытным штурманом может успешно выполнять боевые задания.

Первая боевая ночь. Один за другим в темноту уходят самолеты. Наступает очередь Дудиной. Взлет. Круг над аэродромом. Штурман, Катя Рябова, дала курс на цель — вражеский аэродром около станции Киевская. Под крылом дымка, земли не видно. Аня сосредоточенно следит за приборами. Скоро цель. Надо появиться внезапно, «повесить» над аэродромом светящиеся авиабомбы (САБ), затем нанести бомбовый удар. Задание сложное, ответственное. А вылет первый. Естественно, Аннушка волновалась, и штурман эскадрильи Катя Рябова, понимая состояние подруги, тактично, по-дружески поддерживала ее. Самолет вышел на цель. Рябова сбросила САБы. Аэродром как на ладони. Вниз полетели бомбы, вспыхнули взрывы. «Зайдем еще раз», — передает штурман.

И в то же мгновение самолет схватили прожекторы. Засверкали пулеметные трассы, взрывные волны зенитных разрывов забарабанили по машине, заплескали стрелки приборов. Бросая машину из стороны в сторону, Дудина резко пошла на снижение, но тут подоспели другие наши самолеты, сбросили бомбы. Фашисты переключились на них, и Аня благополучно вырвалась из зоны огня.

На земле Аню тепло поздравили командир и комиссар полка с началом боевой работы, пожелали новых успехов. Крепко обняла ее и штурман Катя Рябова. Она восхитилась выдержкой и самообладанием молодой летчицы.

В ту же ночь они совершили еще один вылет, по той же цели. Гитлеровцы уже пристрелялись и сразу открыли прицельный огонь. Летчик и штурман пошли на хитрость: набрали высоту, а потом на приглушенном моторе скрытно приблизились к аэродрому. На подходе Аня сделала вираж, второй, третий... Потеряв звук мотора, противник выключил

прожекторы и прекратил зенитный обстрел.

— Выводи. Высота 500 метров, — услышала Дудина голос штурмана.

Летчица вывела машину в горизонтальный полет, встала на боевую курс. С первыми взрывами бомб замесились прожекторы, ударили зенитки, но было уже поздно: У-2 развернулся и отвалил в сторону. Так в первую боевую ночь Аня совершила два удачных вылета и сразу вошла в ритм напряженной боевой работы полка. Потом она стала летать каждую ночь, совершая по три-четыре вылета.

Однажды при возвращении с задания аэродром закрыло туманом. На запасном — та же картина. Решили садиться в поле. Освещая местность ракетами, сели километрах в пятнадцать от передовой. Кругом тишина. Пшеница, со всех сторон обступившая самолет, не давала возможности осматреться.

— Ты уверена, что мы на своей территории? — спросила Дудина штурмана. — Мы тут долго кружили, не мудрено и к фашистам угодить. Давай-ка на всякий случай приготовим оружие.

Достав пистолеты, летчицы затаились. И вдруг шорох. Он становился все более явственным: к самолету сквозь пшеничное поле дагались люди. Все ближе... ближе...

— Стой! Стрелять буду! — крикнула Дудина.

Оказалось, что это наши артиллеристы. Увидев самолет, заходящий на посадку, решили выяснить, не нуждается ли экипаж в помощи, и были весьма удивлены, встретив вместо мужчин двух девушек.

От полета к полету росло летное мастерство нашей подруги, накапливался боевой опыт. Опекі опытного штурмана больше уже не требовалось, и в экипаж Дудиной включили тихую застенчивую Сою Водяник. Ей было 19 лет, она только что закончила штурманскую подготовку в полку и с нескрываемым восхищением смотрела на свою опытную умелую летчицу, которая к тому времени уже ни в чем не уступала ветеранам полка.

Однажды на пути к цели на самолете Дудиной лопнул маслоресивод. Дальше лететь нельзя, может заклинить мотор. Садиться тоже нельзя: на самолете бомбы и кассеты с зажигательной смесью (мы выжидали тогда фашистов из пламенной Кубани). Что же делать? Ведь такой груз не бросишь на свою территорию! Пошли на риск: решили садиться страшно было. Едва приземлившись, высочили из самолета, отбежали в сторону, легли. Однако все обошлось благополучно: бомбы не взорвались.

Утром к месту посадки прибыла авиарейсовая команда. Сняли бомбы, кассеты, устранили неисправность и экипаж улетел домой.

— Ничего удивительного, — говорил потом Аннушка, — самолет-то старенький, а эксплуатировать его приходилось как новый. Вот он и не выдержал...

А о том, как выдержали нервы летчика и штурмана, когда они сядились бомбами, сколько сил, воли и мужества потребовалось, чтобы принять решение на такую посадку, Аннушка ничего не сказала.

Летать Аня любила и летала много. Она прибыла в полк за два месяца до

присвоения ему звания гвардейского, но к этому знаменательному для всех нас событию на ее личном счету числится более двухсот боевых вылетов. Ее успехи были отмечены первой правительственной наградой — орденом Отечественной войны I степени. Наравне с опытейшими экипажами Аннушка стали поручать самые сложные и ответственные задания.

...Стояла глубокая осень. Море штормило и погода не предвещала ничего утешительного, а затерявшаяся среди волн танкер терпел бедствие. На его поиски командование выделило несколько экипажей, в том числе и экипаж Дудинской.

Это были героические вылеты. Они совершались днем, на высоте не более 100 метров. Вверху — черные лохматые тучи. Внизу — огромные гребни взбаламученной воды. Видимость — только перед собой. Но, несмотря ни на что, задание должно быть выполнено. И оно было выполнено. Сознание долга, воля летчиков, умение штурманов преодолели все трудности. Летчица Анна Дудина заслужила благодарность командования.

...Незабываемое лето 1943 года. Полк несет большие потери. В ночь на 1 августа восемь девушек не вернулись с боевого задания. Освещенных прожекторами, их сбили «мессершмитты». Они сгорели на глазах у своих друзей, бессильных помочь им...

В письме к матери Аннушка пишет: «... Мы мстим за них. Каждый наш вылет наполнен ненавистью, лютой ненавистью к извергам. Мы не знаем страха. А когда приходится особенно трудно, перед глазами встают образы наших подруг-героинь и мы прорываемся к цели, несмотря ни на что».

Скупыми строками Аня пишет о боевой работе полка. «У нас сейчас стоит очень плохая погода. Едва уловим мало-мальски сносную, летаем. А то, прямо поговорке: «Сидим у моря и ждем погоды». Тася Володина и Аня Бондарева не вернулись с боевого задания. Паша Прасолова с Клавой Старцевой сели на вынужденную на нейтральной полосе. Их спасли наши бойцы. У Паши семь переломов на ногах; у Клавы два. Обе сейчас в Краснодаре, в госпитале. Состояние плохое. У меня 285 вылетов. Это мало. Надо летать и летать, а погода не позволяет...»

Под Керчью полк получил новую задачу: поддержать наших десантников, высадившихся в Эльтиге. Подвесив вместо бомб мешки с продовольствием или ящики с боеприпасами, Аннушка и Соня Водняник прорывались к небольшому кусочку земли, на котором закрепился десант, и, снижаясь до брейющего полета, сбрасывали сухари и патроны. Требовались изумительные мастерство и выдержка, чтобы найти «цель» и точно сбросить груз, если летишь в условиях ночи, если тебе ищут прожекторы, если по тебе бьют зенитные пушки и пулеметы...

8 апреля мы потеряли летчицу Пашу Прохорьеву и штурмана полка Жанну Рудневу. Очень тяжело терять боевых

друзей. Аннушка переживала больше других. У них с Женей совпадал день рождения. Кажется, совсем недавно — 24 декабря — Женя тепло поздравила Аню, посвятив ей небольшое стихотворение... Очень тяжело на душе, а слез нет и от этого еще тяжелее. Но Аннушка не падает духом.

«Милая мама, — пишет она. — Ты ждешь меня, но я не приеду к тебе до конца войны, если даже и буду жива. У меня сейчас 360 боевых вылетов, но надо сделать еще столько же, а может и больше, чтоб уничтожить фашистов всех до единого. Нашей мести нет и не будет предела».

Радостно встречали нас жители осво-



Соня Водняник (впереди) и Аня Дудина
(фото 1945 года)

божденных районов Крыма. В Карловке, что под Симферополем, женщины прямо на аэродром приносили молоко, хлеб, делились всем, что имели. Они рассказали нам о трагедии, разыгравшейся в катакомбах, где прятались партизаны. Немцы решили выкурить их отравляющими газами, и все, скрывавшиеся под землей, погибли мучительной смертью. После ухода немцев трупы погибших извлекли из подземелья. Вместе с жителями в траурной процессии принял участие и наш полк. После этого с еще большей ненавистью была Аня фашистов. За боевую работу по освобождению Крыма Аня Дудину наградили орденом Красного Знамени. К этому времени на ее личном счету было уже 410 боевых вылетов.

Снова перебазирование. На этот раз в Белоруссию. Первую посадку сделали в Мелитополь. Тяжело было смотреть на израненную советскую землю, на обезображенные фашистами города и села. Лица девушек посуровели еще больше. Бросая бомбы на гитлеровцев, переправлявшихся через Березину, через кото-

рую когда-то переправлялись остатки разбитых войск Наполеона, Соня приговаривала:

— Вот вам, фашисты поганые... Надо было лучше учить историю, тогда не полезли бы к нам!

К этому времени обе девушки имели большой боевой опыт. Они отлично ориентировались и всегда точно выходили на цель, метко ее поражали, умело уходили из-под огня противника. Они научились взлетать с «пятачка», окруженного лесом, с деревенских улиц, с весеннего пахотного поля, когда шасси по ось увязали в мягкой земле и приходилось под колеса подкладывать доски, чтобы сдвинуть машину с места.

26 октября ночью, когда полк базировался в Польше, Аня сделала свой пятисотый вылет. Много за это время воды утекло, много сил, здоровья, нервов потрачено. Досталось фашистам в этот ее пятисотый вылет. А утром в нашей столовой девушки тепло и душевно поздравили Дудину с ее юбилеем.

До последнего дня летала Аннушка на боевые задания. 5 мая совершила свой 675-й вылет. 65 тонн бомбового груза сброшено на головы фашистов, 35 крупных взрывов и столько же пожаров, вызванных в стане врага, зафиксировано в ее летной книжке. А сколько уничтожено техники, сколько живой силы противника выведено из строя за эти 675 боевых вылетов.

И несмотря ни на что, прежней осталась Аннушка: нежной, хрупкой, ласковой и очень скромной. Даже застенчивой. Глядя на нее, не верилось, что она отважный, не раз глядевший смерти в глаза воин.

Я видела, как смущалась Аннушка, когда Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский вручал ей очередную правительственную награду — орден Красного Знамени. Это было 8 марта 1945 года, днем, а вечером во время выступления на вечере самодеятельности, забыв очередной куплет исполняемой песни, Аннушка покраснела до слез и, убежав за кулисы, спряталась потом в общежитии.

— Мне легче два раза слетать на задание, — потом говорила она подружкам, — чем снова выйти на сцену.

После войны Аннушка вышла замуж. Вместе с мужем, офицером Советской Армии Мишиным, она жила в Польше, на Дальнем Востоке, в Белоруссии и везде училась, везде занималась общественной работой и... всегда скукала по небу. И вот в 1956 году Анна Мишина снова стала инструктором-летчиком. Работала в Могилевском аэроклубе. Еще свыше 100 человек получили путевку в большую авиацию из рук прославленной летчицы и талантливого педагога.

Прошли годы. Наступило время, когда пришлось окончательно расстаться с любимым делом. Но общественной работой занимается и сейчас, несмотря на годы, несмотря на подорванное войной здоровье. И люди, нуждающиеся в помощи, всегда находят у нее поддержку и доброе слово.

ЧЕТЫРЕ ВСТРЕЧИ

В один из летних дней, после разбора полетов по группам, курсантов собрали в «летнем клубе» — на площадке в центре палаточного городка 3-й авиационной эскадрильи.

Разбор полетов в масштабе отряда? Это было необычным. Как правило, отряд собирали один раз в неделю при подведении итогов работы, и даже в таких случаях иногда обходились без нас, курсантов, ограничиваясь сбором инструкторов и командиров звеньев.

Значит, что-то случилось... Мы настрожились, особенно когда на разбор пришел командир эскадрильи майор Подмогильный.

— Сегодня, во время полетов, — сказал он, — произошел невероятный случай...

Мы летали тогда на И-16, истребителе, покрывшем себя боевой славой в небе Испании. Но нам, курсантам, не приходилось испытать его на полную мощность. Тросовая система уборки и выпуска шасси была несовершенной и очень капризной, поэтому во избежание неприятностей мы летали с выпущенными шасси. Не только по кругу, даже в пилотажные зоны. Полеты на максимальных скоростях отпадали как само собой разумеющееся. И мы не думали о них, все, кроме одного — Сергея Литаврина. Он думал, мечтал, даже когда еще не летал на И-16.

И вот этот день, этот полет... С большим трудом, перед самой землей он вырвал самолет из пикирования, а после посадки рассказал все инструктору.

Его не ругали. Разобрав этот случай, командир эскадрильи сказал:

— Самолет мог развалиться в воздухе, в лучшем случае могли оторваться шасси. Вы понимаете, чем это кончилось бы, Литаврин?

— Понимаю, — ответил курсант, — поэтому и рассказал об этом. Чтобы еще кто-нибудь не попробовал.

Он стоял перед нами высоким, широкоплечим, слегка худощавый блондин. Красивое, мужественное лицо, очень спокойный взгляд.

Спустя несколько лет, когда Литаврин стал Героем Советского Союза, я невольно вспомнил тот случай. Смелость, спокойная уверенность в себе, стремление выжать из машины все, на что она рассчитана, — задатки настоящего, прирожденного истребителя. А ведь тогда, в 1940-м, ему, курсанту Борисоглебской авиационной школы, было всего восемнадцать.

* * *

Осень 1951 года. Краснознаменная Военно-воздушная академия. Читальный зал. При свете настольной лампы над книгой склонился Литаврин — читает. Высокий лоб прорезала глубокая вертикальная складка — думает. Времена-

ми, оторвавшись от книги, конспектирует. За окном — вечер.

Встал, расправил плечи, неторопливо пошел к двери, ведущей в коридор: надо отдохнуть, на минуту отвлечься от дум.

Он изменился, конечно. Возмужал, пополнил. В походке, манере говорить,



С. Литаврин
(1943 год).

держать себя чувствуется властная уверенность человека, знающего свое дело. Ему уже двадцать девять. Подполковник. Под Звездой Героя многоцветные планки: два ордена Ленина, два Красного Знамени, Александра Невского, медали.

Мы не виделись много лет, но слава всегда идет впереди героя: я читал о его подвигах, слышал о нем от общих знакомых; и вот теперь вместе вспоминаем Борисоглебскую школу, суровые и героические годы войны, товарищей наших, живых и погибших.

...Смелость, отвага, летное дарование молодого истребителя были замечены командованием части, в которую прибыл Литаврин после окончания авиационной школы: 18-летний летчик стал командиром звена, а с начала Отечественной войны заместителем командира эскадрильи.

Первые дни войны, первые схватки с врагом. Как правило, нервные: на одного нашего летчика всегда приходится два, три, пять вражеских. И в таких не-

вероятно тяжелых условиях Литаврин со своими летчиками одерживает победы за победы.

26 июня 1941 года в паре с лейтенантом Елкиным он вступает в бой с группой бомбардировщиков, срывает их замысел — нанести удар по важному объекту. Результат боя: один «юнкерс» сбит, остальные уходят на свою территорию.

С каждым вылетом приобретает боевой опыт, растет мастерство истребителя, закаляется воля, характер. Ему поручают самые сложные, самые ответственные задачи, и он выполняет их мастерски.

В сентябре Литаврин назначается на должность командира эскадрильи. Это характерно — он, командир, самый молодой в эскадрилье летчик. Но люди не замечают этого. Они видят в нем спокойного, опытного и бесстрашного бойца, умеющего правильно оценить сложную обстановку воздушного боя, способного разгромить врага даже своими силами.

29 мая 1942 года шестерка истребителей под командованием Сергея Литаврина вылетела на прикрытие Волжского. На подходе к городу встретили 30 бомбардировщиков «Ю-88». Они против пяти! Но это еще не все: сзади бомбовозов появились 32 «мессершмитта-109».

Чтобы нанести ощутимый удар по лонне бомбардировщиков, надо атаковать сзади и бить прицельно. Но для этого исходного положения нужно было. А его уже нет, бомбардировщики медленно разворачиваясь, встают на выстрел.

— Идем в лобовую! — густо звучит баритон Литаврина.

Шестерка истребителей в монолитном строю, поливая огнем пулеметным огнем, стремительно несется в атаку. Лобовая! В таком положении очень трудно поразить цель, но главное сейчас не это, главное — сбить бомбардировщиков с курса. Пространство, разделяющее шестерку Литаврина и колонну бомбардировщиков, сокращается с каждым мгновением. Кто выдержит, не отвернется тем победа. Нужны крепкие нервы, нужна железная воля. Вспыхивают «юнкерсы», сраженный шквальным огнем Литаврина... И фашисты не выдержали, отвернули. Бомбы не упали. Волжстрой!

Май—июнь 1942 года. В ожесточенных воздушных боях в небе города Литаврин раскрылся блестящий талант молодого командира. Он разработал тактических приемов борьбы с неприятельской авиацией. Основа этих приемов — смелость и внезапность нападения.

В одном из боев эскадрилья Литаврина схватилась с большой группой вра-

ских бомбовозов, прикрытых 12 «Ме-109». Литаврин разделил свою группу на две. Одна сковала боем истребителей, вторая бросилась на бомбардировщики. Первая атака — сбито пять «юнкеров». Еще атака... А вскоре подошла и помощь. Общими усилиями налет противника сорван. Сбито 10 «Ю-88» и 4 «Ме-109».

Через несколько дней, 26 июня, Литаврин во главе девяти истребителей отражал налет 56 бомбардировщиков под прикрытием 12 истребителей. Сбито 13, своих потерь нет. При возвращении на аэродром получили информацию: «К Волховстрою идут 18 «юнкеров»... И эту группу встретили. А патроны уже нет. Пошли в лобовую. Натиском, отвагой разматывали противника.

В январе 1943 года Сергею Литаврину было присвоено звание Героя Советского Союза. Около 500 боевых вылетов совершил он за время войны, провел 90 воздушных боев, сбил 19 вражеских самолетов, 2 эскадрильи.

В 1945 году Литаврин стал заместителем командира полка, а в 1947-м прибыл сюда, в Краснознаменную Военно-воздушную академию.

...В разговорах, воспоминаниях незаметно пролетел вечер. Потом мы встречались нередко, но больше всего на ходу, в коридорах академических корпусов, в столовой: его учеба подходила к концу, целые дни он просиживал над дипломной работой.

В 1952 году, закончив академию, Литаврин уехал в Прибалтику.

* * *

Февраль 1956 года. Мерно постукивают колеса вагона. За окном, насколько хватает глаз, пески, барханы. Средняя Азия... К концу пути разыгралась пыльная буря. С большим трудом удалось добраться до авиационного штаба.

— Командир соединения на полетах, — сказал мне дежурный, — подождите.

Через некоторое время к штабу подошла защитного цвета «Победа», хлопнула входная дверь, послышался голос дежурного офицера:

— Товарищ полковник! Дежурный по штабу...

По коридору шел... Литаврин. Шел спокойно, неторопливо. Это он — командир авиационного соединения, это он был на полетах. Кожаная куртка плотно облегла крупные, едва уместившиеся в ней, плечи.

Ровно год мы были с ним вместе. Жили в одном гарнизоне, часто встречались на собраниях, совещаниях, на занятиях, которые проводил он с руководящим составом частей соединения на полетах.

В полку, где я служил, полковник Литаврин бывал очень часто, интересовался подготовкой молодых летчиков, думал, как ускорить его, улучшить. Нередко встречался с ним, беседовал о летных делах, рассказывал им о боях под Ленинградом. Но вот что характерно: не о себе говорил — о своих друзьях, не так подробно, детально, что мне иногда казалось, будто в воздухе в то время был не Петр Покрышев или Василий Харитонов, знаменитые ленинградские асы, а он, Литаврин. И я глубже понял тогда причину его побед в воздушных боях: он глубоко изучал, анализировал, обоб-

щал опыт каждого характерного боя. Учился сам и учил своих летчиков.

— Искусство истребителя — это наука и труд. И удача, конечно, но труда и учебы — девять десятых, — говорил Литаврин.

Увлекался, он точными и пластичными движениями рук показывал расстановку сил в бою, маневры самолетов наших и противника. Иногда он хмурился, вспоминая, иногда лицо его освещалось мягкой улыбкой, и тогда он казался еще моложе. А ведь он был действительно очень молодым: все командиры подчиненных ему частей превосходили его по возрасту. Но никто не замечал этого. Все видели его опытность, мастерство, умение решать большие задачи, стоящие перед нашим соединением.

И вот эта ночь 4 февраля 1957 года. Ее никогда не забудешь. Мы летели в сложных метеорологических условиях. Летал и наш командир. Он сделал тогда два полета и ушел в третий...

Выполнив задание, я зашел на командный пункт. Меня поразила необычность обстановки: вместо оживленной работы — тишина, напряженное ожидание.

— Потеряна связь с Литавриным, — тихо сказал один из офицеров. — Пробирает облака вниз... Локаторы не видят.

Штурман командного пункта взял микрофон:

— Ноль — первый! Ноль — первый! Для связи.

Он повторял это через каждые две минуты. И ждал. Но ему отвечало безмолвие. Только тихо шуршало в приемнике.

На следующий день командира нашли...

Его гроб утонул в цветах. Целый день мимо гроба шли люди: школьники — он был самым желанным их гостем; трудящиеся — он был чутким и заботливым их депутатом в местных органах власти; солдаты и офицеры авиационных частей, технико-эксплуатационных и радиотехнических подразделений — он был их командиром.

Мы проводили его на аэродром, с которого он сделал свой последний взлет, но не сделал посадку. Военно-транспортный самолет, на борт которого мы внесли гроб нашего командира, совершил прощальный круг, плавно качнул крылом и взял курс на родину героя.

* * *

Октябрь 1966 года. Липецк. Здесь Литаврин родился, учился в школе, работал, закончил аэроклуб. И вот новая встреча, четвертая, встреча с памятью о герое.

Краеведческий музей Липецка. Как дорогие реликвии здесь хранят шинель и фуражку Сергея Литаврина. Мне показывают снимки, выписки из награжденных материалов, рассказывают о нем и... расспрашивают. Все меньше и меньше остается людей, лично знавших героя. Надо записать и сохранить в нем каждое слово, каждую новую деталь, факт из его жизни, чтобы потом поведать об этом другим, передавать это из поколения в поколение.

Благодарна память народа. Когда шла война и Литаврин дрался за Ленинград, в Липецке знали об этом. Комсомольцы, несоюзная молодежь, учителя и учащиеся Липецкого района собрали

100 тысяч рублей из личных сбережений. Они обратились в правительство с просьбой построить самолет «Липецкий комсомолец» и передать его их земляку. «Литаврин находится в Ленинграде...» — писали они.

12 лет прошло после войны, но последний удар сердца героя, погибшего в барханах Средней Азии, отозвался в сердцах ленинградцев. Их посланцы приехали в Липецк и память ленинградского аса увековечили в мраморе, а трудящиеся Липецка его именем назвали одну из улиц своего города. Ту, на которой прошло его детство и юность.

Средняя школа № 5. Испытываешь какое-то особое чувство, переступая ее порог: здесь учился Литаврин. Три года назад ребята из 5 «в» класса решили собрать материал о Литаврине. Отряд «Красных следопытов» встретился с его матерью, с работниками краеведческого музея. Завязалась переписка с теми, кто знал его раньше. Появились снимки, портреты, документы, все, чтоб открыть «Уголок Героя».

Увлеченные поиском, ребята не остановились на этом, пошли дальше — приступили к сбору материалов об участниках Великой Отечественной войны, бывших учащихся школы, потом жителей города, а теперь и области. В поиск включилась дружина. Ребята избрали штаб. Его возглавила учащаяся Лариса Долгова. Работой руководил преподаватель Петр Иванович Кашенко.

В 1965 году в честь 20-летия нашей победы в школе открыли музей боевой славы. Это настоящий, большой музей. Портреты, групповые снимки, документы. Герои боев, герои Отечественной войны, Герои Советского Союза, дважды Герои. У стены, посреди зала — мемориальная доска, установленная в честь героя, бывших учащихся школы.

9 мая, ежегодно, у мемориальной доски проводится торжественная линейка. В этот день к учащимся приходят участники войны, Герои Советского Союза, офицеры и генералы запаса. Они рассказывают ребятам о тех, кто в грозные для Родины годы дрался за нее не щадя жизни, о тех, кто принял у них эстафету боевой славы и мастерства и сейчас гордо стоит на страже завоеваний советского народа.

А сегодня я рассказываю школьникам о Литаврине, моем командире. Они стоят, завернув флажки строя, и внимательно слушают. Его портрет на противоположной стене. Кажется, он смотрит прямо в глаза. Говорить очень трудно. В горле шершавый ком, но я глотаю его и говорю. О нашей первой с ним встрече, о его курсантском порыве выжить из машины все, что она может дать ему, летчику, о встрече в академии, о его последнем взлете в черную среднеазиатскую ночь...

Говорю и думаю: «Наверно, в детстве он был таким же, как вон тот, стоящий вдали мальчишка, или вот этот...» Очень хочется, чтобы они были такими же, как он, Сергей Литаврин. Смелыми, стойкими, мужественными. Чтобы они любили свой народ, свою Родину так же горячо, так же самоотверженно, как он, Литаврин.

Я говорю им об этом. В их глазах обещание, клятва: они будут такими.

Н. ШУТКИН

Начало большого пути

В конце ноября прошлого года в республиканский комитет ДОСААФ пришло письмо. В нем сообщалось, что «в нашей школе в этом году подготовлено 50 парашютистов, в том числе 28 парашютистов-спортсменов 3-го разряда. В настоящее время работают 2 кружка парашютистов с общим числом 60 человек... Мы планируем в этом (1966—1967) учебном году подготовить 20 инструкторов-общественников по парашютному спорту... Руководит подготовкой мастер спорта ДОСААФ Пономарев Н. А.»

В конце письма председатель комитета ДОСААФ Луннонкой средней школы преподаватель истории М. Семак просит прислать программу подготовки инструкторов, методическую литературу, чертежи парашютного городка, который спортсмены планируют построить при школе.

Все чаще мы получаем сообщения об организации в школах, на предприятиях, в совхозах и колхозах музеев и комнат боевой славы, кружков военно-технических видов спорта, модельных спортивных-технических клубов. В крупных районных центрах — Барановичах, Кобрине и ряде других уже работают группы по подготовке парашютистов. Руководят ими энтузиасты этого вида спорта.

Выполняя Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года, комитеты ДОСААФ нашей республики заметно улучшили и активизировали военно-патриотическое воспитание населения, пропаганду военных знаний. Особое внимание они уделяют подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах. В учебных организациях ДОСААФ многие призваны овладели специальностями шоферов, тракто-

В. САВИН,
председатель республиканского комитета
ДОСААФ Белорусской ССР

ристов, радиотелеграфистов, стали значкистами «ГЗР». Впервые в прошлом году при Минском авиаспортиклубе на общественных началах работало своеоб-разный учебный пункт. Возглавил его активист ДОСААФ офицер запаса И. М. Смирнов. 35 призванников изучали авиатехнику. Вели занятия работники клуба.

Все больше молодежи приобретает к занятиям авиационными видами спорта. В 1966 году только в кружках при первичных организациях ДОСААФ подготовились и совершили прыжки с самолета много сотен любителей этого вида авиационного спорта. Немало юношей и девушек закончили теоретическую программу и ждут возможности применить свои знания на практике.

Тага молодежи к занятиям самолетным, парашютным и планерным спортом в нашей республике очень большая. Таким образом сама жизнь ставит перед нами вопрос о расширении масштабов деятельности Минского авиационно-спортивного клуба и создании в ряде районов филиалов авиаспортиклубов с планерными и парашютными секциями, чтобы в какой-то мере удовлетворить запросы молодежи. Возможности для решения этой, конечно, непростой проблемы сейчас значительно увеличились. Местные партийные и советские организации, например, Брестской области, ряда районов, обещают представить не-

В клубе юных авиаторов школы № 41. Занятия ведет председатель совета Минского авиаспортиклуба А. Кремер.

обходимую техническую помощь и помещения.

Создание филиалов авиаспортиклубов позволило бы добиться большей массовости авиационных видов спорта и вырастить десятки спортсменов высокого класса. Им есть на кого равняться. Представители нашей республики и сейчас занимают неплохие места на всесоюзных соревнованиях. Летчик Вадим Овсянкин, например, — абсолютный чемпион страны по самолетному спорту, победитель международных соревнований летчиков в Польше. Советская команда заняла там первое место, а В. Овсянкин стал обладателем кубка председателя Совета Министров Польши. На IV мировом чемпионате по самолетному спорту в 1966 году он занял второе место, а по «тепловому» комплексу стал победителем. Таксия Пересекина заняла на IV чемпионате мира общее второе место, а в сентябре 1966 года, завоевав четыре золотые медали, стала абсолютным чемпионом страны по самолетному спорту среди женщин. Большого успеха добился воспитанник Минского авиаспортиклуба мастер спорта международного класса Владимир Гурный. Он стал вторым призером чемпионата мира 1966 года по парашютному спорту.

Сделали шаг вперед и наши планиристы. Прежде всего их в республике стало значительно больше, чем было в 1965 году. Повысились и их спортивные результаты. Особенно приятно отметить успехи Гомельского авиационно-спортивного клуба (начальник И. Рублевский). На республиканских соревнованиях прошлого года две команды этого клуба заняли первое и второе места. Спортсменка клуба Т. Коршунова стала абсолютным чемпионом республики среди женщин. Перспективным спортсменом показала себя учащаяся политехникума девятнадцатилетняя Валентина Грищенко. По одному из упражнений спортсменка 1-го разряда стала победительницей первенства. Рост молодых кадров позволяет надеяться на успешное выступление наших планиристов на IV юбилейной Спартакиаде народов СССР.

Лучше стали работать и авиамодельные кружки. В рядах строителей малой авиации теперь значительно больше школьников, чем год назад. В Могилевской области, например, сейчас действует 120 авиамодельных кружков, в которых занимается 3200 человек. Выросла и квалификация спортсменов. Если в 1965 году ни один авиамоделист не выполнил нормативов мастера и кандидата в мастера спорта, то в 1966 году 6 человек стали мастерами и 18 кандидатами. На всесоюзных соревнованиях в Харькове команда республики заняла четвертое место, а студент Политехнического института В. Волошин стал чемпионом Советского Союза по моделям-копиям. На международных соревнова-



ниях в Ленинграде по этому классу моделей он занял тоже первое место. Помимо авиамodelьных кружков, в ряде средних школ созданы клубы юных авиаторов. Занятия в них проходят по специально разработанной программе, руководят ими работники авиаспортклубов и активисты.

После Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР партийные, комсомольские, советские и профсоюзные организации Белоруссии стали больше помогать комитетам ДОСААФ, направлять и контролировать их работу, добиваться значительного улучшения всей оборонно-массовой работы в республике. Конкретные планы оказания помощи организациям ДОСААФ наметили ЦК ЛКСМ Белоруссии, республиканский совет профсоюзов, ряд министерств и ведомств, обкомы компартии Белоруссии. Вопросы улучшения оборонно-массовой работы обсуждены на ряде районных и городских партийных активов.

Такое внимание не могло не сыграть своей благотворной роли. Вот, например, Дрогичинский район Брестской области. Деятельность районной организации ДОСААФ здесь находится постоянно в поле зрения райкома партии. Его секретарь П. Верховец принимает активное участие в работе президиума комитета ДОСААФ, помогает осуществлять принятые решения. Не случайно Дрогичинский район занял в прошлом году первое место в республике по оборонно-массовой работе.

Именно здесь создали первый в Белоруссии районный спортивно-технический клуб. Он широко развернул подготовку спортсменов и технических специалистов.

Воспитание молодежи на революционных, трудовых и боевых традициях советского народа мы считаем одной из основных задач организации ДОСААФ. В Белоруссии для такого воспитания имеется особенно благодатная почва. Ведь вся наша республика в период Великой Отечественной войны была ареной больших сражений и боевых операций партизан. Повсеместно организуются встречи юношей и девушек с Героями Советского Союза и прославленными партизанами. Допризывная и призывная молодежь совершает экскурсии в воинские части, где будущие солдаты знакомятся с учебой и опытом защитников Родины, осматривают оружие и боевую технику. Воины бывают на предприятиях, в колхозах, совхозах и учебных заведениях.

Все более популярными становятся у нас экскурсии и походы молодежи по местам боевой славы, воензированные игры и агитпробеги. Маршрутов множество — в поселок Ореховск, где совершил бессмертный подвиг Юрий Смирнов, в Брестскую крепость, на пограничные заставы имени Героев Советского Союза Виктора Усова и Андрея Кожеватова.

На заставе им. А. Кожеватова, личный состав которой до последней капли крови отстаивал священные рубежи Родины, состоялся выездное заседание бюро Брестского обкома комсомола. Для обсуждения вопросов военно-патриотического воспитания молодежи были приглашены секретари комсомольских организаций колхозов и совхозов при-

ПО УКАЗАНИЯМ В. И. ЛЕНИНА. На д полями быть гражданской войны

БУДНИ КОСМОНАВТОВ

**В ЧЕСТЬ 50-летия ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ
АВИАСПОРТКЛУБЫ ЛИТВЫ
НАБИРАЮТ ВЫСОТУ**

**ГОТОВИТЬ ФИНАЛЬНЫЕ СТАРТЫ
СПАРТАКИАДЫ**

ОРЕЛ — ВОЛГГРАД. Рекордсмены

**ЧИТАЙТЕ
В СЛЕДУЮЩЕМ
НОМЕРЕ**

рассказывают о групповом полете на планерах

ПРЫЖОК И ЕГО ОЦЕНКА

РАССКАЗЫВАЕМ О ВАСИЛЬКОВСКОМ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОМ УЧИЛИЩЕ

ТАКАЯ У НЕГО ПРОФЕССИЯ. Очерк о передовом инструкторе А. Еремие

**АВИАМОДЕЛИСТЫ ПРОВОДЯТ
ЭКСПЕРИМЕНТ**

граничных районов, предприятий Бреста, старшие пионервожатые школ, секретари райкомов комсомола, представители комсомольских организаций подразделений пограничников, председатели районных комитетов ДОСААФ.

Действенной формой патриотического воспитания стали сборы пионерских дружин и отрядов о памятниках погибшим героям. В Орше, Лиде, Бресте воздвигнуты Курганы бессмертия. Участники боев за Родину — прославленные партизаны — подпольщики приносили и бережно ссылали в Курганы землю с могил погибших героев, а в центре уложили капсулы с письмами потомкам. После торжественной закладки Кургана в г. Лида спортсмены показали собравшимся свое мастерство.

Большое распространение получили оборонные вечера. Тематика их разнообразна: «Боевые знамена рассказывают», «Мы славу отцов в веках проне-

семя», «Дорогой отцов — дорогой героев», «Авиационный спорт — спорт отважных» и т. д. В средней школе № 65 Минска интересно прошел вечер, посвященный памяти летчика Героя Советского Союза Б. Окрестина, который в боях за освобождение Минска повторил подвиг Николая Гастелло. На вечер прибыли представители войсковой части — Герои Советского Союза И. Фонарев и В. Колесников. Пионеры и комсомольцы в торжественной обстановке поклялись быть такими, каким был Б. Окрестин. Школьный коллектив на собранные деньги установил у входа в здание памятник Окрестину, а в школьном музее ему отведен специальный стэнд.

Шеф первичной организации ДОСААФ тракторного завода — Минский авиаспортклуб провел на заводе большой оборонный вечер. В нем приняло участие около 800 тракторостроителей. Они с интересом выслушали рассказ председателя совета авиаспортклуба А. Кремера об истории Минского клуба. Затем летчики В. Осянкин и Т. Пересекин, заслуженные тренеры республики авиамоделист А. Таутыко и старейший планерист А. Быков рассказали тракторостро-

Мастер спорта СССР международного класса Владимир Гурный (слева) — один из первых на Минском автозаводе значистов «ГЗР» спортсмен Анатолий Воронин готовятся к очередному прыжку.



ОНИ—САМЫЕ ЛУЧШИЕ

Президиум Федерации парашютного спорта СССР утвердил десять лучших спортсменов-парашютистов среди мужчин и женщин по итогам выступлений на крупнейших соревнованиях в 1965 — 1966 гг.

Женщины

1. Л. Еремина (Барнаул).
1. Т. Воинова (Киров).
3. М. Костина (Чебоксары).
4. В. Селиверстова (Омск).
5. А. Хмельницкая (Львов).
6. Т. Шинтова (Москва).
7. Н. Ламберг (Куйбышев).
8. Н. Голдобина (Фергана).
9. В. Слабоденюк (Минск).
10. М. Новогородцев (Свердловск).

Мужчины

1. В. Крестьянников (Ташкент).
2. В. Гурный (Минск).
3. Е. Ткаченко (Киев).
4. О. Казаков (Саранск).
5. В. Бурдуков (Липецк).
6. Э. Севастьянов (Москва).
7. А. Осипов (Куйбышев).
8. Б. Прохоров (Рязань).
9. В. Жариков (Москва).
10. В. Шарбанов (Горький).

РАЗВИВАТЬ ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Обсудить вопросы развития советского планеризма собрались представители почти из всех авиаспортиблудов, где иде обучение безмоторному полету. Партели Российской Федерации и Украини Белоруссии и Казахстана, Литвы, Латвии Эстонии и других республик вели делово разговор о том, что надо сделать для устранения недостатков в планерном спорте. Спортсмены говорили о трудностях, встречающихся в их работе, вносили конкретные предложения.

Учредительный пленум Федерации планерного спорта СССР отметил, что результаты III Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта проведенной ДОСААФ совместно комсомолом и профсоюзам, несколько улучшилась организаторская и учебно-методическая работа авиационных клубов в области планерного спорта.

Однако планерный спорт не сделал еще заметных шагов вперед как в рост массовости, так и в качестве спортсменов. Важнейшим недостатком является то, что уровень мастерства планеристов отстает от достижений лучших зарубежных спортсменов.

Пленум принял постановление, в котором наметены пути повышения массовости в мастерства планеристов, улучшения планерной техники и оборудования. Председателем Федерации планерного спорта СССР избран начальник Московского планерного клуба И. А. Ковалев.

ителям о романтике авиационных видов спорта. На вечера были показаны авиационные фильмы. Стоит отметить, что после этого вечера заметно выросло число рабочих, занимающихся в заводских парашютных кружках. Такого же типа, но меньшего масштаба вечера проведены во второй половине прошлого года в нескольких средних школах и профессионально-технических училищах.

Становятся традицией выступления авиационных спортсменов в районах, где нет своих авиаспортиблудов. С особым успехом прошло такое выступление в Молодеченском районе в день вручения лучшим работникам сельского хозяйства района правительственных наград.

Своеобразный авиационный праздник был проведен и в Гродно. После показательных выступлений инструкторы-парашютисты Минского авиаспортиблуда остались в городе на неделю, приняла от местных парашютистов-кружковцев зачеты на земле, а затем всем выдер-

знятиями военно-техническими видами спорта тысячи юношей и девушек в городах и селах республики. Многие питомцы наших авиаспортиблудов и клубов ушли служить в авиационные части и воздушнодесантные войска. Судя по письмам, большинство из них примерно несут службу.

В минувшем году несколько вырос и общий уровень подготовки авиационных спортсменов. Семья мастеров спорта увеличилась на 9 человек, десятки и сотни спортсменов получили разряды или повысили уже присвоенные. Но это, конечно, нас не удовлетворяет. Белоруссия может и должна иметь больше авиационных спортсменов вообще, мастеров и разрядников в частности. Внутриклубные соревнования показали, что возможности для этого есть немалые. В ходе подготовки и финальным соревнованием IV юбилейной Спартакиады народов СССР мы постараемся максимально использовать эти резервы, чтобы достойно отметить 50-летие Великого Октября.

У нас уже проводятся и готовятся новые методические сборы и занятия тренеров и инструкторов — общественников по авиационным видам спорта, отобраны кандидаты в сборные команды, составлены планы их подготовки. Она уже идет. Утвержден календарь республиканских соревнований. Проводятся и другие мероприятия, способствующие повышению мастерства спортсменов. Следует отметить активное участие наших лучших спортсменов в этой работе. Владимир Гурный, например, помогает готовить сборную команду парашютистов к юбилейной Спартакиаде, разработал план и начал практические занятия.

Организации ДОСААФ республики встречают VI Всесоюзный съезд оборонного Общества которым улучшением военно-патриотического воспитания молодежи, массовой и спортивной работы. Но работники комитетов ДОСААФ, наши активисты понимают, что это лишь начало большого пути. Надо сделать во много раз больше. В работе комитетов ДОСААФ еще немало серьезных недостатков.

Далеко не все комитеты действуют в тесном контакте с комсомольскими организациями. Именно этим объясняется то, что почти 30 процентов комсомольцев республики пока не вступили в члены Общества. Слаба связь с профсоюзными организациями, советами спортивных обществ. В этом одна из причин недостаточной массовости соревнований по техническим видам спорта.

Внутриклубные соревнования проводятся мало, а спортивные достижения участвующих в них не высоки. Работники комитетов ДОСААФ республики направляют сейчас все усилия на устранение этих недостатков.



Через несколько минут в воздух! Летчик-инструктор Минского авиаспортиблуда мастер спорта СССР В. Галеник дает спортсмену-разряднику С. Вовкало последние указания перед полетом.

Фото П. Игонина

жавшим их дали возможность выполнить прыжки с самолета. Готовил этих парашютистов общественник старейший парашютист Белоруссии мастер спорта Д. Забелин.

Мы стараемся шире использовать для пропаганды военных знаний и технических видов спорта печать, радио, телевидение, кино. Республиканский комитет ДОСААФ выпустил ряд плакатов. Один из них называется «Спортсмены заоблачных высот», другой — «Районный спортивно-технический», третий — «Идущие вперед» — посвящен опыту работы первичной организации ДОСААФ Гомельского авторемзавода и другие. О ходе авиационных праздников, как правило, рассказывалось по радио и телевидению. Белорусская кинохроника выпустила цветной документальный фильм об авиационном спорте.

Использование самых различных форм массовой работы позволило привлечь к

Хозяин самолета

— Боевой друг, надежный товарищ, хозяин самолета — так любовно летчики называют авиационных техников. Их профессия — одна из самых распространенных и уважаемых в Военно-Воздушных Силах. И это естественно. Ведь именно техник в первую очередь отвечает за постоянную готовность машины к вылету, за надежность работы всех ее агрегатов и систем. От того, насколько внимательно, всесторонне и бдительно техник проверит самолет перед подъемом в воздух, зависит успех выполнения задания, жизнь летного экипажа.

Современный самолет — это спусок сложнейшей техники. Он оснащен сложными установками, точнейшими приборами, радио и электронной аппаратурой. Чтобы машина и ее оборудование были всегда исправны, техник самолета должен обладать разносторонними знаниями, практическими навыками, быть выносливым, настойчивым и обязательно трудолюбивым. И подавляющее большинство наших техников в полной мере обладают этими благородными качествами. Мне, авиационному инженеру, всегда доставляло и теперь доставляет удовольствие работать рядом с этими людьми, по-настоящему влюбленными в свою трудную профессию.

Самым волнующим событием в жизни авиационного техника является первый самостоятельный выпуск закрепленного за ним самолета в воздух. Я лично на всю жизнь запомнил этот день. Вообще говоря, нет техника, даже прослужившего много лет, который бы равнодушно провожал самолет в воздух. Гордость за машину, которую он подготовил, и волнение за исход полета никогда не проходят.

В одной из частей ВВС Московского военного округа служит старший техник-лейтенант Анатолий Михайлович Яковлев. Вся его сознательная жизнь связана с авиацией. Начал службу он авиамехаником еще в годы войны. По душе пришла ему трудная, требующая большого напряжения профессия. И после победы над фашистской Германией Анатолий Яковлев остался служить в боевой авиации. С помощью товарищей он подготовился и успешно сдал экзамены за среднее техническое училище, стал офицером.

Шли годы. Авиация стала реактивной. Оснащение самолетов постоянно усложнялось. Препятствий могло не хватить, чтобы хорошо разбираться в конструкции новых агрегатов, физических принципах, на основе которых работает специальное и радиотехническое оборудо-



Передовой офицер Н-ской части старший техник-лейтенант Б. Н. Замышляев готовит сверхзвуковой истребитель к очередному полету.

дование самолетов. Яковлев снова садится за учебники. Его технический кругозор расширяется. Он самостоятельно проверяет самые сложные бортовые системы. Яковлеву присваивают звание техника 2-го, а затем и 1-го класса. Самолеты самых различных типов, хозяином которых он был в эти годы, всегда находились в отличном состоянии. Все их агрегаты и системы работали в воздухе безотказно. Родина высоко оценила полный романтики ратный труд техника — он награжден несколькими орденами и медалями.

Таких офицеров — специалистов высшего класса, как Анатолий Михайлович Яковлев, в наших Военно-Воздушных Силах тысячи. Эти замечательные люди вносят огромный вклад в повышение боевой готовности авиачастей и соединений. Более шести лет обслуживает сверхзвуковые истребители старший техник-лейтенант коммунист Борис Николаевич Замышляев. Глубокое знание самолета и его оборудования, постоянная повышенная бдительность, с которой он осматривает и проверяет перед вылетом каждый узел, агрегат и прибор истребителя, — отличительные черты характера специалиста первого класса. Благодаря этому на самолете, который он готовит к полету, за все эти годы не было ни одного отказа материальной части в воздухе.

Как же строится работа авиационного техника? Почему именно он, и только он носит почетное звание «хозяина самолета»?

Сложность современных самолетов, особенно их специального оборудова-

ния и вооружения, обусловила необходимость участия в подготовке боевой машины к полету целой группы военных разных профессий и специальностей — техников и механиков по радиооборудованию, высотному оснащению, вооружению и т. д. Но за качество и своевременность подготовки истребителя или бомбардировщика отвечает авиационный техник — хозяин самолета. Поэтому все осмотры, проверки и любые другие работы выполняются специалистами различных служб только с разрешения техника самолета.

Техник самолета контролирует работу механиков всех специальностей. Поэтому каждый хозяин самолета — это не только авиационный специалист высокого класса. Это — специалист очень широкого профиля. Он должен обладать и обладать знаниями аэродинамики, законов прочности самолета, авиационных двигателей, свойств топлива и масел, свойств тел, молекулярных и тепловых явлений, газовых процессов, уверенно разбирается в оптике, акустике, электронике, радиотехнике, механике, авиационном материаловедении.

После того, как механики всех специальностей, выполнив работы, покинут машину, техник, как настоящий хозяин, еще раз проверяет, все ли осмотрено, зажжено и заправлено, все ли лючки закрыты и законтрены, полностью ли самолет готов к вылету. Ведь всякое упущение, просмотр могут привести к невыполнению полетного задания. Лишь лично убедившись, что выполнен весь объем необходимых работ, техник оформляет документацию и докладывает летчику о готовности машины к полету. И лучшей оценкой его работы являются слова летчика после полетов: «Материальная часть работала безотказно».

Наши техники — хозяева самолетов, — как правило, служат для всех специалистов примером самоотверженного выполнения долга, бережного отношения к боевой машине — общенародному достоянию. Днем в ночь, летом, в жару, в зимой, в морозы, они всегда с одинаковой любовью работают на самолетах, содержат их в боевой готовности. «Хозяин не уйдет от машины, пока не устранил неполадки и не введет ее в строй. Это стало неписаным законом для людей трудной, по-своему героической, профессии.

Авиационные техники, как и все люди в нашей авиации, растут. Накопив опыт, знания, они сдают самолеты новым хозяевам — молодым техникам, а сами становятся техниками званием, начальниками групп, руководителями подразделений. Многие поступают в военно-воздушные инженерные академии и высшие инженерные училища. Окончив их, они возвращаются в части. Большой практический опыт обслуживания самолетов позволяет им добиваться серьезных творческих успехов. Бывшие техники самолетов, ныне инженеры В. К. Барабаш, В. И. Юров и многие другие являются настоящим золотым фондом инженерно-технической службы нашей авиации.

Инженер-подполковник С. МУХА



ЗНАМ



Жизнь, учеба и работа в авиационно-спортивном клубе многогранна. И то, что ты, дорогой читатель, видишь на этой странице, далеко не полностью отражает напряжение коллектива, ставшего инициатором социалистического соревнования в честь 50-летия Великого Октября.

Идут полеты. На стартовом командном пункте — начальник авиаспортиклуба Василий Прокофьевич Портненко. По его внешнему виду, как и одежде стоящего на крыле самолета спортсмена и приземлившегося парашютиста, легко догадаться, что здесь в зимой — горячая пора.

Полетам предшествует тщательная подготовка. Она в основном ведется в классах. Прежде чем подняться в воздух со спортсменами, инструктор-летчик В. Журавель (на фото справа) и его помощник общественник А. Грызунов — токарь Южно-уральского

машиностроительного завода — проигрыв полет с модельной в руках.

Надо отлично знать устройство самолетов агрегатов, Спортсменка-летчица — заводская изводительница кафе «Молодежное» Антонина рассматривает крепление ступки винта.

На снимке (в центре): инструктор-летчик Г. Бондарев (второй справа) проводит разбор с инструкторами-общественниками. Ниже — авиационные инструкторы супруги Валентина и Васьурин помогают молодым спортсменам виться к парашютным прыжкам.

Скоро финальные старты IV Всесоюзной команды. К ним готовятся и авиамodelисты клубу (внизу справа).

Фото В. Федосова и В.



Уверенно держат переходящее Красное знамя Центрального комитета ДОСААФ СССР в Центрального комитета профсоюза авиационных работников труженики Орского авиационно-спортивного клуба. Второй год занимают они в социалистическом соревновании первое место.

Вот показатели минувшего 1966 года: общий налет — 3181 час 31 мин., налет на планерах — 1885 часов, в том числе 769 часов парящих, 3288 парашютных прыжков. Проведено 20 соревнований,

Назовем прежде всего бывшего инженера клуба, ныне радиооператора П. Черныяского. Работая в клубе с 1954 года, он снискал любовь и уважение инструкторов, техников и спортсменов. Это глубоко знающий свое дело, любящий технику и людей, требовательный руководитель. Два года назад Черныяский ушел на пенсию. Но он остался в клубе. Ему дали скромную должность радиооператора. Выполняя прямые обязанности, он много помогает инженерно-технической службе.

автомашины и теперь наряду с обслуживанием закрепленных за ним самолетов успешно работает на бензоправщике. Старший инструктор-парашютист В. Бушук производит несложный ремонт парашютов своими силами.

Здесь каждый выполняет дополнительные работы.

Взять к примеру такую сложную и важную операцию, как устранение неисправности. Раньше она производилась под руководством штурмана. Теперь это делают сами инструкторы. Все они ведут теоретические занятия со спортсменами. Инструктор-летчик М. Турчин освоил полеты на Як-12, чтобы, когда это понадобится, прийти на помощь планеристам и парашютистам. Инструктор-летчик В. Журавель летает не только на самолетах, но и на планерах.

Пример организованности, деловитости, творческого подхода к делу показывает своим подчиненным начальник авиационно-спортивного клуба Василий Прокофьевич Портненко. Школу большевика-руководителя он получил в партии, членом которой состоит 25 лет, в Советской Армии, в рядах которой прошел путь от рядового летчика до командира полка.

В 1960 году В. Портненко ушел на заслуженный отдых, получил пенсию. Но разве мог коммунист сидеть дома? По рекомендации горкома партии он пришел в клуб. Трудности его не испугали. Начал с изучения людей. Это помогает ему находить пути к сердцу каждого. Он постоянно добивается, чтобы его распоряжения выполнялись сознательно. Коренные вопросы решает совместно с партийной и профсоюзной организациями. Когда к нему приходят подчиненные с предложениями, внимательно их изучает в уж потом принимает решение. В горячую пору летной подготовки оставляет ранние другие, ложится позже. На административные взыскания идет неохотно.

Но уж если кого накажет, знай — без этого не обойтись. Подчиненный в таком случае понимает необходимость наказания и делает из этого нужные выводы.

Забора В. Портненко о подготовке спортсменов мобилизует остальных, делает их более требовательными к себе и к соседу, воспитывает у каждого ответственность перед коллективом.

Душой коллектива является партийная организация. Всеми формами политико-воспитательной работы она направляет тружеников клуба на выполнение важных обязательств. Лекции, доклады, семинарные занятия, теоретические собеседования, политинформации, выступления по радио — все это формирует социалистическое сознание тружеников клуба. К их услугам в библиотеке, созданной на общественных началах, много специальной, политической и художественной литературы.

В Ленинской комнате и других помещениях клуба установлены стенды «Спортивная жизнь клуба», «Наша страна — родина авиации», «Слава героям», «Этапы большого пути к звездам» и другие. У стендов проводятся беседы со спортсменами о боевых традициях

В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

в которых участвовало 364 спортсмена. В клубе имеется 390 разрядников, 17 мастеров спорта.

Сухие цифры сводки. Они красноречиво говорят о большой работе маленького, дружного коллектива, где трудятся по принципу — один за всех, все за одного.

В начале прошлого года на торжественном вечере в Доме культуры строителей, принимая Красное знамя, аэроклубовцы решили никому его не отдавать. Они сдержали свое слово.

Физических и моральных сил хватило не у каждого. Слабые духом ушли из клуба. Ушел техник самолета В. Фраткин. Ушел старший радист А. Белый. Ушел помощник начальника по материально-техническому обеспечению И. Евтушенко. Тяжело было. Но лучше работать за двоих, за троих, чем терпеть рядом нытиков, говорят энтузиасты.

В клубе остались только одержимые. Один из них — заместитель начальника авиационно-спортивного клуба по летной подготовке коммунист В. Щербakov. Десять лет назад он окончил Орский клуб. Потом учился в Центральной летной школе ДОСААФ. Вернулся на должность инструктора. Как самого лучшего его выдавали на более высокую должность. Все силы отдавал он обучению и воспитанию спортсменов. Щербakov видит свое призвание на спортивном аэродроме в кругу таких же спортсменов, каким был сам. Ему одному из первых присвоено почетное звание «Ударник коммунистического труда».

Коммунисты, ударники коммунистического труда составляют авангард клуба. Это — возглавляющий на общественных началах самолетную секцию инструктор-летчик М. Турчин. Это — избранный недавно секретарем партийной организации инструктор-летчик мастер спорта В. Журавель. Это — старший планерной секции инструктор-летчик-планерист Г. Бондарев, избранный председателем местного клуба; инструктор-летчик-парашютист Ф. Сидорин, являющийся председателем ревизионной комиссии городского комитета ДОСААФ, врач А. Старков, много времени отдающий политическому воспитанию членов клуба; техник самолета М. Первышин и другие.

Бок о бок, рука об руку с коммунистами работают беспартийные. Многие из них также стали ударниками коммунистического труда.

Говоря о людях клуба, нельзя не сказать об инструктор-летчике-планеристе мастере спорта В. Трояне, проработавшем в клубе шестнадцать лет, о старшем инструктор-парашютисте В. Бушове, отдавшем воспитанию спортсменов около 14 лет и подготовившем пять мастеров спорта.

Как среди лучших не назвать техника В. Горбунова, который, обслуживая самолет, научился летать на нем. Проворвавший его технику пилотирования начальник клуба сказал о Горбунове: то, что он работает техником, — это ошибка судьбы, он рожден для полетов. Днем Горбунов обслуживает машину и летает, а после полетов на общественных началах проводит со спортсменами занятия по материальной части самолета и мотора.

Как не вспомнить добрым словом техника С. Смольянинова. Он добровольно взялся проводить занятия по материальной части со спортсменами-планеристами. Аэроклубу С. Смольянинов отдал пятнадцать лет жизни в труде. О своем долге думал он, подавая недавно заявление в партию.

Возглавляет техническую службу инженер, воспитанник клуба, ударник коммунистического труда Р. Казакбаев. Он отдает любимому делу всего себя без остатка.

Люди — гордость Орского авиационно-спортивного клуба. Их отличают скромность, сознательная дисциплина труда, организованность, понимание задач, стремление как можно лучше их выполнить и величайшая ответственность за свой труд, за труд всего коллектива.

Забора о выполнении плана летной подготовки, начиная от сторожа в конча начальником клуба, сплочивает коллектив, помогает не сорваться по мелочам, всегда и во всем быть принципиальными, жить интересами коллектива.

В клубе много трудностей. Штаты невелики. Нет преподавателя-методиста. Нет компрессорщика, специалиста в ремонтных мастерских, не хватает шоферов. Какой же выход? Посоветовались и решили: овладение смежными профессиями — вот где ключ к разрешению этой весьма серьезной проблемы.

Инженер Казакбаев и радиооператор Черныяский добровольно взяли на себя обязанности компрессорщика, техник самолета Р. Зялятединов стал отвечать за ремонтные мастерские, техник самолета С. Смольянинов овладел вождением



Советских Вооруженных Сил, с подготовкой к службе в Советской Армии. Этим занимается на общественных началах совет Ленинской кометы.

Работники клуба проводят встречи со школьниками. Запомнились такие, как «Подвиги советских летчиков в Великой Отечественной войне», закончившаяся экскурсией учащихся на аэродром, «О профессии летчика», выступления спортсменов по радио, областному телевидению.

Военно-массовая работа особенно усилилась после Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О состоянии в мерах по улучшению работы Добровольного Общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)». В городе наряду со школой юных космонавтов созданы кружки «Юный пилот», «Юный планерист», «Юный парашютист». Спортсмены-парашютисты клуба открывали городской военизированный кросс, проводившийся Советом Союза спортивных обществ и организаций города, городскими комитетами ДОСААФ и комсомола. Спортсмены клуба выступали на празднике советской молодежи. Участники выступления награждены подарками и грамотами городского комитета комсомола.

Широко развернуто в клубе социалистическое соревнование за коммунистический труд. Каждый взял на себя социалистические обязательства. В клубе ежемесячно, а в секциях еженедельно, подводятся итоги соревнования. Секция, занявшая первое место, вручается переходящий вымпел. Лучшие люди отмечаются в приказе. Только за 1966 г. объявлено 145 поощрений, в том числе вручено 49 грамот, 10 ценных подарков, 39 денежных премий. 16 человек удостоены звания «Ударник коммунистического труда». Фотографии многих — на Доске почета. Особо отличившиеся заносятся в книгу побед. Их восемь — лучшие из лучших. Вот их имена: Николай Никифорович Бутусов, Василий Прокофьевич Кузюзов, Константин Бикаевич Кантеев, Евгений Васильевич Кочетов, Василий Федорович Недоточий, Петр Михайлович Чернявский, Виктор Васильевич Бушков,

Воспитанник авиационно-спортивного клуба Герой Советского Союза В. Соронин среди членов клуба.

Фото В. Федосова

Владимир Игнатьевич Троян. Они — образец для других.

12 работников авиаспортивного клуба награждены нагрудным знаком «За активную работу», а начальник клуба В. Портненко и ушедший недавно на пенсию инструктор-летчик-планерист В. Троян — Почетным знаком ДОСААФ СССР.

Вот как заботятся в клубе об организации учебного процесса. На первом плане — подготовка постоянных кадров (об опыте работы с ними рассказывает в статье В. Портненко «Залог успеха»). Теоретические занятия со спортсменами проводятся два раза в неделю по 4 часа. Руководят ими инструкторы и техники.

К услугам учителей и обучаемых хорошо оборудованные классы: самолетный, моторный, парашютный, планерный, класс теории полетов, самолето-вождения. В них — схемы, стенды, агрегаты в разрезе, действующая миннаторная аэродинамическая труба, макеты самолетов, обмундированные фигуры пилотажа, выполненные маслом на полотно рисунки, рассказывающие о явлениях погоды, схема, показывающая возможные причины летных происшествий. В классах имеются также самолет Як-18А со всем оборудованием, моторы в разрезе М-11ФР, АИ-14Р, «В. Минор», кабины самолета Як-12 и планера, пять подвесных систем для тренировки парашютистов, стенд, на котором отрабатывается положение тела в пространстве. На аэродроме клуба — методические горки для пилотов, планеристов и парашютистов. И все это сделано руками членов клуба.

Тщательная наземная подготовка, максимальное проведение тренажерной, контроль и еще раз контроль — вот основа, благодаря которой полеты и парашютные прыжки проходят организованно, без летных происшествий.

Учебный процесс организован в клубе

по строго установившейся системе: первый день недели инструкторы, техники и спортсмены заняты подготовкой материальной части. Во второй половине дня инструкторы всех секций проводят предварительную подготовку со спортсменами в полном объеме по упражнениям, планируемыми на всю неделю. Вторник, среда, четверг и пятница — летные дни. Стартовое время парашютистов 4 часа. Пилоты и планеристы стартуют одновременно с двух стартовых и правым кругами. Стартовое время 5 часов. Если позволяют метеорологические условия, то планеристы летают и во вторую смену на парение. При этом один техник обслуживает полеты первой смены, другой — второй. Инструкторы летают в первую смену, во вторую поочередно буксируют планеры, осуществляют контроль за подготовкой спортсменов. Суббота — день теоретической подготовки. Только при такой системе оказалось возможным успешное завершение учебного года.

Выполнение плана было бы невозможным, если бы в клубе своевременно не позаботились о подготовке общественных кадров. Их насчитывается 12 человек.

Разве мог бы я подготовить за 12 спортсменов, — говорит инструктор-летчик В. Журавель, — если бы не помогло общественника мастера спорта Анатолия Грызунова.

Неоценимую помощь оказывают клубу общественники-парашютисты В. Шушин, Ю. Суслев, А. Горюхов, планеристы (они же буксировщики) М. Гале В. Боричев. Общественниками обучены на предприятиях города 300 парашютистов-разрядников, более 500 человек прошли теоретическую подготовку. Авиамоделистами общественными инструкторами организовано 7 кружков, в них занимается 235 ребят. А ведь авиамодельная секция клуба от роду более года.

Труженики клуба признательны и своему шефу — Оренбургскому училищу летчиков. Оно выделяет часть литературы, наглядных пособий, запасных частей. Иногда преподаватели училища проводят в клубе теоретические занятия, присутствуют на полетах, дают квалифицированные консультации.

* * *

Переходящее Красное знамя установлено в Ленинской комнате. Оно наполняет в большом труде коллектива и вера на новые дела. Здесь каждый помнит, и это, пожалуй, главное, что летать — первое место в соревновании, чем его удержать. Так думают члены клуба, так они говорили на недавнем общем собрании, когда принимали новые повышенные социалистические обязательства в честь 50-летия Великой Октябрьской революции.

Вот эти обязательства:

— Учиться, жить и работать коммунистически. К празднику Октября — меньше чем двумя звеньями стать коллективами коммунистического труда.

— План подготовки постоянного и временного состава выполнять в 1-м квартале с оценкой хорошо и отлично.

летних происшествий, не иметь случаев нарушения трудовой дисциплины.

— Содержать авиационную и автотранспортную технику в хорошем и отличном состоянии, не иметь отказов по вине клуба.

— Шире развернуть рационализаторскую работу. За год внедрить не менее 10 рационализаторских предложений по улучшению учебного процесса и обслуживанию техники.

— Добиться, чтобы к концу года не менее 25 человек имели смежные специальности.

— Подготовить не менее 150 человек в школе «Юный космонавт», кружках «Юный пилот», «Юный планерист», «Юный парашютист» с обязательной сдачей норм комплекса «Готов к защите Родины».

— На зональных соревнованиях по всем видам авиационного спорта занять призовые места.

Коллектив Орского авиационно-спортивного клуба глубоко сознает свои задачи и свои трудности. Летчики хотели бы получить самолет Я-18П. Планеристы мечтают о планере А-15. Авиамodelисты

надеются на постройку кордодрома. Много у других забот. Но трудности не останавливают коллектив Орского авиационно-спортивного клуба.

Все, кому дорог авиационный спорт, прилагают усилия к тому, чтобы выполнить повышенные обязательства. Готовя подарок Родине, работники и спортсмены клуба посвящают Великому Октябрю, славной Коммунистической партии самые большие дела рук своих, самые горячие чувства и порывы своих сердец.

Н. БАЛАКИН

ЗАЛОГ УСПЕХА

◆
из опыта подготовки
постоянных кадров
◆

В. ПОРТНЕНКО,
начальник Орского авиационно-спортивного клуба

Успехи нашего авиационно-спортивного клуба в значительной степени объясняются правильным подбором, расстановкой, воспитанием и специальной подготовкой инструкторских кадров. Мы исходим из того неопровержимого факта, что инструктор всегда и во всем, в клубе и за его стенами должен показывать пример своим ученикам. Ведь каждый спортсмен стремится быть похожим на своего учителя. А это обязывает его ко многому. Что будет, если инструктор придет, скажем, на построение своей летной группы небритым, неряшливо одетым. Он вольно или невольно потеряет моральное право потребовать от своих учеников аккуратности.

И уж совсем недопустимо, если инструктор плохо подготовлен теоретически, если у него бывают промахи в методике преподавания, если он в полете со спортсменами отклоняется от норм и порядка выполнения задания. Такой инструктор вовсе лишится авторитета. Хорошие спортсмены перестают его уважать, а начинающие постепенно привыкают к мысли о том, что полетное задание можно менять, вносить в него свои коррективы. Впоследствии такая привычка может обойтись слишком дорого.

Вот почему, оберегая авторитет инструкторов, мы не жалеем времени на их теоретическую, практическую и методическую подготовку.

Прежде всего расскажу о теоретической подготовке летного и технического состава, а также общественных инструкторов. Планировалась и проводилась она в соответствии с требованиями настав-

лений и других документов, регламентирующих полеты, организацию и проведение учебного процесса.

Теперь мы можем с удовлетворением отметить, что план теоретической подготовки летного и технического состава выполнен, дисциплины усвоены хорошо. Об этом свидетельствуют итоги зачетной сессии. У летчиков средний балл 4,8, технического состава — 4,7 балла.

Теоретической подготовкой кадров занимался учебный совет клуба. На одном из его заседаний в начале учебного года были определены темы и этапы подготовки летчиков, техников и общественных инструкторов. Как мы убедились на опыте, действенной формой теоретической учебы оказались сборы. Проведено два таких сбора по 15 дней. Первый в начале учебного года (в ноябре) и второй перед зачетной сессией, то есть в марте.

На сборы выносились такие темы, присущие всем секциям, как педагогика, психология, методика летного обучения, теория полета, самолетовождение, радиосвязь, метеорология, изучение документов, регламентирующих летную работу. Темы, касающиеся специфики работы, обсуждались в секциях — самолетной, планерной, парашютной.

Часть вопросов изучалась путем самостоятельной подготовки личного состава. В этом случае обязательным условием было составление конспектов и посещение семинарских занятий. В конце осенних сборов проводились зачеты и допуск личного состава к полетам и обслуживанию авиационной техники.

Идет предварительное обсуждение итогов работы (слева направо): инструктор-летчик-планерист, председатель местного Г. Бондарев, начальник авиапортового клуба В. Портненко, инженер Р. Казакбаев, инструктор-летчик-парашютист Ф. Сидорин и инструктор-летчик секретарь партийной организации В. Журавель.

Фото В. Федосова

Весной была зачетная сессия. Одной из наиболее результативных форм подготовки инструкторского состава являются, конечно, практические полеты. Как же мы их организуем?

Должен сразу же сказать, что летная подготовка постоянного состава велась в соответствии с имеющимися указаниями на 1966 учебный год, с учетом достигнутого летного уровня. План по налету на личное совершенствование нами выполнен на 137,7 процента. Летных происшествий и предпосылок к ним не было. Увеличению планового налета способствовали тренировки в закрытой кабине и по маршруту.

Об уровне подготовки летного состава можно судить по одному факту: семь инструкторов имеют первый класс, один — второй и один — третий. В основном план выполнен в зимний период. Летом проводились методические полеты, частично полеты в зону и по кругу, то есть фактически те, которые были нужны перед новыми задачами, решаемыми спортсменами.

Методическая подготовка инструкторского состава проводилась в течение всего года по двум направлениям. Пер-

вое — это методическая работа в масштабе клуба. Она коснулась всего коллектива.

Действенной формой обучения инструкторов в механиках оказались летно-технические конференции «Организация полетов и эксплуатация авиационной техники зимой» и «Полеты в летних условиях». На учебном совете мы обсудили вопросы: «Организация учебы с постоянным и переменным составом», «Летный план и этапы его выполнения». Кроме того, проводились методические совещания, инструктивно-методические занятия и методические полеты.

Второе направление — методическая работа в секциях. Здесь непосредственно выработались приемы обучения пилотов, планеристов, парашютистов. На методических совещаниях в секциях обсуждались «Методика обучения технике парения», «Организация наземной тренировки парашютистов на тренажерах», «Методика обучения спортсменам исправлению ошибок на посадке и при расчете на посадку», «Методика обучения спортсменам-летчиков грамотной работе с арматурой и эксплуатацией матчасти» и другие вопросы. Кроме того, в секциях проводились инструктивно-методические занятия, методические полеты. Каждый инструктор считает для себя долгом побывать на занятиях у соседа. Это помогает лучше увидеть на фоне других свои недостатки или подсказать товарищу, если у него что-либо не клеится.

Как известно, по существующим штатам в авиационно-спортивных клубах нет преподавателей, которые проводили бы со спортсменами теоретические занятия по изучению техники. Эта трудоемкая работа у нас возложена на технику. Поэтому приходится с ними вести постоянную планомерную методическую подготовку как в масштабе клуба, так и в секциях. Руководит ею инженер.

К услугам инструкторов и спортсменов у нас имеются хорошо оборудованные классы. Но, пожалуй, особое место в подготовке инструкторов и техников занимает методический кабинет. В нем

имеются конспекты и методические разработки по психологии, педагогике и методике летного обучения в полном объеме цикла лекций этих предметов; полный цикл лекций по метеорологии, самолетовождению; цикл методических разработок для подготовки руководителей полетов; методические разработки секций (самолетной, планерной, парашютной) по программам обучения спортсменам всех категорий; методические разработки для полетов постоянного летного состава и инструкторов-общественников; конспекты по методике проведения тренажеров. В методическом кабинете можно найти нужную техническую литературу, наставления, познакомиться со схемой аэродрома, действующим радиооборудованием. Методический кабинет пользуется большой популярностью и стал любимым местом работы каждого инструктора. Здесь он в состоянии полностью подготовиться к занятиям со спортсменами.

В методическом кабинете, кроме того, установлена действующая радиостанция УКВ. Руководитель предоставлял полетов в любое время может установить связь с аэродромом, а также летающими самолетами и получить полную информацию о воздушной обстановке и погоде. Следовательно, еще до выезда на аэродром имеется возможность принять решение на полеты.

Большую помощь в методической подготовке кадров постоянного состава и общественных инструкторов оказывает нам ежемесячный летно-методический бюллетень, который выпускает клубом вот уже четыре года.

Каждый бюллетень мы изучаем на занятиях с инструкторами и отдельно со спортсменами. Такие занятия проходят наиболее оживленно, вызывают много хороших мыслей, предложений, как лучше устранить недостатки. Мы убедились в том, что занятия, на которых изучаются документы, приказы и бюллетени ЦК ДОСААФ, приносят наибольшую пользу, если тут же анализируются свои ошибки.

Что же собой представляет летно-ме-

тодический бюллетень? Не путаем ли эту форму работы с изданием обычного приказа за месяц? Думаю, нет. Разве можно в приказе отразить то, что нами сделано и что недоделано? Приказ есть приказ. Он лаконичен и строг. В нем подводится основной итог за месяц. Другое дело летно-методический бюллетень, в котором даются глубокий анализ хода летной и методической работы, отмечаются все лишнее, вскрываются недостатки. На наш взгляд, летно-методический бюллетень наряду с приказом хорошая и нужная форма анализа своей работы.

Бюллетень всегда начинается с анализа (в цифрах и процентах) выполнения плана. Если имеются срывы в работе, то указываются их причины в каждой секции. Вот как, например, выглядит летно-методический бюллетень № 4 за апрель 1966 года. Этот месяц был для нас характерен частичным невыполнением плана летной подготовки. В бюллетене указывалось на недостаточную теоретическую и наземную подготовку по полетам, приводились случаи недисциплинированности, нарушений методики обучения, неграмотной эксплуатации авиационной техники, отмечались отказы с дефекты отдельных агрегатов, недостатки в обеспечении полетов. Замечания бюллетень предлагали реализовать мероприятиями, имеющими целью предотвратить летные происшествия и предупредить их.

Готовят летно-методический бюллетень заместитель начальника клуба по летной подготовке и инженер. Материал собираются ими в процессе полетов парковых дней. После тщательного глубокого анализа бюллетень печатается в машинке, подшивается в папку и хранится в методическом кабинете, где всегда можно воспользоваться для обмена опытом в контроле за выполнением намеченных мероприятий.

Такое содержание теоретической методической подготовки инструкторов и техников нашего авиационно-спортивного клуба.

Орск

ЕСТЬ СВОЙ КЛУБ

Долгое время в Кривом Роге не было своего авиаспортивного клуба. Работали только кружки по подготовке парашютистов-первознаков. А тяга молодежи к авиационному спорту, как везде, огромная.

Наконец, группа энтузиастов-парашютистов — Анатолий Наконечный, Вячеслав Лесюк, Геннадий Кочмарский и другие — добились помещения для авиаспортивного клуба.

Помещение выделили в одном из домов Дзержинского района. Будущие спортсмены своими силами оборудовали его, создали парашютный класс, хранилище для парашютов, класс для теоретической подготовки, инструкторскую комнату, а также оборудовали городок для отработки приемов наземной подготовки и стоянку для самолетов.

Но у нас не было своего самолета и по-

этому прыжки выполнялись на аэродроме Днепропетровского аэроклуба. Самолет Як-12 криворожцы получили в августе прошлого года. А еще через некоторое время проверить ход самостоятельной работы нашего новорозданного авиаспортивного клуба прибыл командир парашютного звена из Днепропетровска мастер спорта В. Н. Тихоненко.

И вот уже над нашим собственным аэродромом раздаются хлопки раскрывающихся парашютов. Радости нашей не было предела! В течение трех дней было выполнено 50 прыжков с парашютом. Проверивший отметил хорошую подготовку молодежи и пожелал нашему авиаспортивному клубу успехов в подготовке новых спортсменов-парашютистов.

Желающих заниматься парашютным спортом на Криворожье очень много. Четверо работала комиссия по медицинскому освидетельствованию. Быстро летели дни, вот уже позади все этапы подготовки, даны зачеты. Один за другим курсанты уверенно выполняют свой первый в жи-

ви прыжок с парашютом. За короткое время более 300 жителей Криворожья стали парашютистами-первознаками. Их подготовку Г. Кочмарский, В. Дзюновский, Р. Довбань и другие инструкторы-общественники. Кроме того, ими подготовлено 34 парашютиста 3-го разряда. Среди них провели соревнования. Победил шофер 3-х автобазы Гонимун, на счету которого уже 14 прыжков с парашютом. А студент Криворожского горно-рудного института Вячеслав Лесюк уже выполнил нормы 2-го спортивного разряда.

Начинающие парашютисты равняются на своих наставников: инструктора-личика-парашютиста мастера спорта Сергея Неретина, инструктора-парашютиста Виталия Денисюка, на счету которых более 300 прыжков у каждого, и спортсмену 1-го разряда Лидию Седую, которая уже свыше 200 раз раскрывала себе купол своего парашюта.

Р. ДОВБАНЬ
инструктор общественности



Крылатые земледельцы

Над полями Северного Кавказа стоит гул авиационных двигателей. Десятки тысяч тонн минеральных удобрений с воздуха вносятся на поля Северной Осетии, Чечено-Ингушетии. Крылатых помощников земледельцев можно увидеть во многих совхозах и колхозах. В истекшем году они потрудились на славу, досрочно завершив сельскохозяйственные работы над полями, виноградниками и садами.

Включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, в юбилейном 1967-м летчики авиационного отряда специального применения решили обработать с воздуха 632 тысячи гектаров — почти на 40 тысяч гектаров больше, чем в 1966-м, а в 1970 году — свыше миллиона гектаров. В отряде — замечательные летчики. Многие из них — В. Зеленов, Н. Давыдов, И. Назаренко — путевку в небо получили в аэроклубах.

Эти снимки наш фотокорреспондент Б. Вдовенко сделал в совхозе «Атагинский». Вот самолет Ан-2 В. Зеленова «подкармливает» озимые. Летчик Зеленов (слева) докладывает командиру авиационного отряда П. Демину о ходе работ; справа — инженер отряда Б. Ерин, сзади — второй пилот Я. Медведский. Внизу: работница совхоза Зара Ибриева; идет загрузка самолета суперфосфатом.





ЭТО — ГРОЗНЕНСКИЕ АВИАМОДЕЛИСТЫ (ПОДРОБНО О НИХ ЧИТАЙТЕ НА СТР. 20—21). РЕБЯТА ГОТОВЯТ МОДЕЛИ, УСИЛЕННО ТРЕНИРУЮТСЯ, ЧТОБЫ ВО ВСЕОБУЩЕЙ ВСТРЕТИ РЕСПУБЛИКАНСКИЕ СТАРТЫ ЮБИЛЕЙНОЙ СПАРТАКИАДЫ.

● Слева сверху: чемпион Чечено-Ингушетии Саша Голобуцкий в лаборатории.

● Слева внизу: Володя Кулик в поле. Консультирует отец — Михаил Федосеевич Кулик — инструктор-авиамоделист.

● В центре сверху: Володя Кулик в лаборатории.

● В центре внизу: Николай Попов /слева/ и Саша Голобуцкий; скоро выходить на старт.

● Справа сверху: Саша Сарков.

● Справа внизу: Валя Сиченко /слева/ и Саша Ищенко; запускается двигатель.

ТВОР- ЧЕСТВО, ТРУД, ПОЛЕТ





Решением бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР введен знак «Отличник авиации ДОСААФ СССР». Им награждается летно-подъемный, технический и обслуживающий состав учебно-спортивных авиационных организаций ДОСААФ.

Право на новую награду заслужит тот, кто добьется за последние три года высоких показателей в подготовке авиационных специалистов, рекордной работе, кто обеспечит высокое качество обслуживания авиационной и аэродромной техники, а также спецавтотранспорта, кто не допустит нарушений трудовой дисциплины.

Первыми в Центральном аэроклубе имени В. П. Чкалова знаком «Отличник авиации ДОСААФ СССР» награждены инструктор-летчик мастер спорта СССР В. Гудыма, командир корабля Ли-2 И. Калуга, авиационные техники И. Савенков и В. Канов. Все они образцово выполняют свои обязанности. Канов, Савенков и Гудыма — ударники коммунистического труда.

На снимке: в кабине вертолета В. Гудыма, рядом В. Канов.

Фото Н. Захаревича



В клуб поступила новая техника — чехословацкие учебно-тренировочные реактивные самолеты. Скоро их начнут осваивать летчики и техники, первыми с ними знакомятся преподаватели.

Преподаватель аэродинамики Д. Пилипенко, преподаватель авиатехники Я. Калюжный изучают работу самолета в зависимости от веса экипажа.

Фото Ф. Ф.



Надежный, простой, удобный вертолет Ка-26, созданный коллективом, возглавляемым авиаконструктором Н. И. Камовым, имеет много «специальностей». В его кабине легко размещается 6—7 пассажиров. Если появится необходимость быстро перебросить груз, помочь строителям смонтировать сложные конструкции, то в течение 1—3 часов Ка-26 можно переоборудовать в грузовой вертолет или в «летающий кран». За такой же короткий срок машину можно приспособить для распыления сельскохозяйственных удобрений или лдохимикатов.

Недавно один из вертолетов Ка-26 прибыл в Краснодарский край. Пассажирская кабина с него была снята. Вместо нее на машину установили бункер, наполненный 900 кг удобрений, и аппаратуру для распыления. Начались испытания в производственных условиях.

На снимке: вертолет Ка-26 распыляет удобрения над полями Кубани.

Фото Е. Шулепова. (ТАСС)



Таджикская ССР. С высокогорной гидрометеостанции Восточного ра — Шайнак, расположенной в ущелье на высоте 4160 метров над морем, в эфир понеслись тревожные сигналы: тяжело заболела радиотехник Любовь И. Через несколько минут с дальним поселком разговаривал врач санитарной авиации Нина Ивановна Лаврентьева. Она проконсультировала, как оказать первую помощь больной. А вскоре курсант из Казахстана, летчик-инструктор В. А. Павлуцкий, не так взял вертолет, ведомый экипажем под командованием Василия Павлуцкого. В трудный путь с экипажем отправились врачи. Через несколько часов над высокогорным Западным в Восточном Памиром. Доставка в Душанбе. Медицинская помощь ей оказана вовремя.

На снимке: командир вертолета В. А. Павлуцкий и пилот Б. Н. И.

Фото П. Федянина



АВИАЦИОННОМУ СПОРТУ — ДОРОГУ НА ЭКРАН

Живой интерес зрителей, и прежде всего молодежи, вызывает появление на экране фильмов, посвященных авиационному спорту. Особенно когда в них вкладывается настоящее режиссерское и операторское мастерство. Умелое раскрытие в кино романтической авиационной темы способно увлечь, вызвать желание подражать тем, кто воочию является высоким самообладанием, мужеством, красотой.

Примером тому кинокартина «Люди над облаками», положительную оценку которой мы уже давали («Крылья Родины» № 5, 1966 г.). Сейчас есть все основания вернуться к разговору об этом произведении. Оно буквально вызвало всех присутствовавших на первом Всесоюзном фестивале спортивных фильмов, состоявшемся в конце минувшего года. И ведь это были не рядовые зрители, а специалисты киноискусства.

В самом деле, можно ли не восторгаться, когда видишь людей, парящих, словно птицы, в ясном океане, когда следуют за тем, как четко выполняют они аэробатические фигуры. Мелькал кадр за кадром уникальной ленты и возникал законный вопрос: кому в каком образе удалось это так запечатлеть на пленку?

На фестивале демонстрировалось более 80 спортивных кинофильмов различных форм и жанров — художественных, научных-популярных, учебных, мультипликационных, документальных. По этому последнему разделу первый приз — золотую медаль и диплом заслуженно получила выпущенная в 1965 году Украинской студией документальных фильмов картина «Люди над облаками». Она победила в соревновании с такими популярными кинопроизведениями, как «Хоккей 66».

Говоря об итогах фестиваля, один из видных деятелей кино сказал, что своему рождению фильм «Люди над облаками» прежде всего обязан мастеру спорта Сергею Киселеву, впервые в мире осуществившему в свободном падении съемку целой широкоэкранной киноленты о парашютистах. Справедливые слова. И нам следует еще добавить следующее. По предложению Киселева, метко названного в телевизионной передаче «гроссмейстером спортивного кино», выполнено сжаренные кинооператора действующего во время прыжков с задержкой раскрытия парашюта, выработаны приемы съемки на небе.

К созданию доселе небывалого фильма спортивной пришел не сразу. У него давно зрело желание показать широкой аудитории все возможности владения своим телом, которыми располагает человек при свободном падении. Частично это желание осуществилось в первой (черно-

ЗАМЕТКИ О ВСЕСОЮЗНОМ ФЕСТИВАЛЕ СПОРТИВНЫХ ФИЛЬМОВ

белой) картине «Мы спортсмены-парашютисты», удостоенной на II Международном фестивале авиационных и космических фильмов, проводившемся во Франции, приза «Золотое крыло».

Затем начались съемки теперь уже цветного широкоэкранного фильма «Люди над облаками». И здесь, «добывая» свои уникальные кадры, С. Киселев выполнил 70 затейливых прыжков. Он сочетал высокое мастерство спортсмена-парашютиста и кинооператора, совершив настоящий подвиг. Этот напряженный, полный риска и опасностей труд получил достойную оценку. Центральный совет Союза спортивных обществ и организаций наградил его дипломом «За съемки в исключительно трудных условиях в исключительном падении в проявленное при этом личное мужество».

Успех фильма «Люди над облаками» радует, и вместе с тем заставляет задуматься. Дело в том, что на фестивале это был единственный авиационно-спортивный фильм.

Право показывать свои работы на всесоюзном смотре спортивного кино предоставлялось каждой нашей киностудии. Выбор, правда, был не богатый, но все же был. За последнее время Центральной студия документальных фильмов выпустила кинорепортаж о IV чемпионате мира по высшему пилотажу, в Минске вышел киночерк, посвященный серебряному призеру чемпионата В. Осланину. Поминать также в мультипликация, сделанная по мотивам поэмы В. Маяковского «Летающий пролетарий». Несколькими названиями можно перечислить перечень учебных картин, предназначенных для авиационных спортсменов. Однако на фестивале они не попали. Почему? Известное значение имела недооценка авиационной тематики. В спортивном кино превалирует показ легкой атлетики, футбола и альпинизма. Но основная причина безусловно заключалась в недостаточности высокого качества кинолент, рассказывающих о воздушном спорте.

Традиция прошлых лет, когда всенародное признание получали такие фильмы, как «Истребители», «Небесный тиход», «Повесть о настоящем человеке», а позднее «Нормандия — Нема», теперь не находит своего продолжения. Полнометражная картина Киевской киностудии имени А. П. Довженко «Дни летные» — это, пожалуй, все, что сделала в минув-



На снимке: мастер спорта С. Киселев на съемках фильма «Люди над облаками» после очередного затейливого прыжка.
Фото В. Таранченко

шедший году художественная кинематография на авиационном материале. Наши основные студии — «Мосфильм» имени М. Горького, «Ленфильм» за последнее время не выпускают произведений, посвященных авиаторам. А сколько увлечательных сюжетов таит эта тема, какую большую службу для героико-патристического воспитания молодежи могли бы сослужить такие фильмы!

Далеко не удовлетворяют запросов зрителей документалисты, мастера научно-популярного кино. Нам нужны кино-рассказы о ведущих авиационных спортсменах — подлинных героях нашего времени, подобные фильму «Люди над облаками», доходчивые, наглядные кинопроизведения, повествующие о планировании, самолете и вертолетном спорте. Понятно, создание таких лент мыслимо только в творческом содружестве деятелей кино и самих спортсменов.

Спорт крылатых идет своего воплощения на экране. Шире использовать для его пропаганды богатые возможности самого важного из искусств.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

СРЕДИ КНИГ

СТИХИ ЛЕТЧИКА

Летчик — поэт подполковник Виталий Фролов уже первой книгой «Сердцем с тобой» заявил о самобытности своего творчества. В сборнике, выпущенном четыре года назад, есть строчки, подтверждающие, что их автор, человек земной по натуре, неслучайно сел за штурвал самолета:

Я часто думаю: зачем мы рвемся в небо?
Собы рискуем, жадно жизнь любя,
Но, мать-земля, чего угодно требуя,
Мы рвемся в небо только для тебя.

* Виталий Фролов. ГЛОТОК НЕБА. Стихи. Северо-Западное издательство, Архангельск. 1966 г. 64 стр. Цена 10 коп.

Во второй книге* поэт говорит о благородстве советских авиаторов, о взаимной выручке, о большом чувстве гражданственности. До страсти влюблен он в свой северный край, где «не над горизонтом, а в зените горит в ночи Полярная звезда».

Стихотворение «По тревоге», в котором показан ночной аэродром, завершается такими строками:
Под крылом спит Россия большая.
Тишина обнимает страну...
Мы порою недосыпаем,
Чтобы эту спасти тишину.

И хотя стихи Виталия Фролова нервозны, но все они написаны с чувством сыновней любви к родной земле.

Новая книга одобрительно встречена читателями и, в частности, коллегами ее автора — военными авиаторами.

П. ДУДОЧКИН

Д. Зильманович. «Пioneer советского ракетостроения Ф. А. Цандер». (Серия «Научно-популярная библиотека» Военздат). 1966 г. 196 стр. Цена 30 коп. Книга посвящена жизни и деятельности видного ученого, исследователя, талантливого инженера — изобретателя, энтузиаста межпланетных полетов Фридриха Артуровича Цандера. Автор на основе новых документальных материалов рассказывает о создании в Советском Союзе первых образцов ракетной техники, освещает вопросы разработки Цандером теории полета ракет на дальние расстояния и в космическом пространстве, проблемы межпланетных полетов.

Для всех, кто изучает историю развития ракетной техники и космонавтики, книга представляет интерес. Вместе с тем она поможет широкому кругу читателей разобраться в сложных вопросах теории и практики советского ракетостроения и в том, как они решались Ф. А. Цандером, его товарищами.

НА ВЗЛЕТЕ

А. КОВАЛЬ,
мастер спорта

Они летели крыло в крыло. При взгляде на соседний планер можно было подумать, будто он, плавно покачиваясь, повис на одном месте. Только легкий шум за бортом да стрелка прибора говорили — скорость больше ста километров в час. Внизу лениво проплывали Арчединские пески. Крохотный паровоз, пуская временами клубы пара, тащил игрушечные вагоны. Железная дорога почти прямой линией уходила к горизонту, где едва угадывались далекие дымы заводских труб. Там — конечная цель необычного воздушного путешествия.

Скоро они впервые увидят город, знакомый с детства по книгам, фотографиям, кинофильмам. А еще через несколько дней его имя снова промелькнет на газетных страницах, венчая собой теперь уже спортивный подвиг...

Как трудны последние километры! Они стоят сотен тех, что остались за спиной. Надежда только на отличные свойства машины. Солнце, которое щедро посыпало на землю потоки тепла, дававшее энергию для продолжения безмоторного полета, теперь безучастно багровело у самого горизонта. Еще немного, и серая ночная тень ляжет на землю.

В научных голосях:

— Вижу бетонку. Работают большие. Сердце часто-часто забилось. Теперь она — сама видела заветный аэродром. А потом эфир наполнился тишиной. Запросила. Ответа не последовало. Отказала радиосвязь. Это случилось за три минуты до посадки. Так и приземлились молча — крыло в крыло, потому что давно с полуслова понимали друг друга.

Планеры, сверкающие зеркальной полировкой, как бы устав от длительного полета, оперлись крылом о землю. По полю к ним уже бежали мальчишки из ближайшего поселка.

— Тамара, почему не отвечала на мои вызовы?

— Наоборот, ты, Валерка, молчал, когда я запрашивала...

После короткого спора Валерий спохватился. Поздравил жену с победой. Только теперь, на земле, они почувствовали, как сильно устали. Нестерпимо ныла спина, затекли ноги. Разом глянули на часы: с момента вылета прошло более девяти часов. Хотелось отдохнуть на траве и так лежать долго-долго... Но отдыхать не пришлось, их обступили мальчишки.

Вопросам не было конца. Эти ребята и не подозревали, что они первыми засвидетельствовали рождение нового мирового рекорда.

Вылетев из Орла в заранее намеченную цель — аэропорт Волгограда, Тамара Загайнова почти на сто километров превыполнила достижение известной польской планеристки Адели Данковской. Тамара прошла в парном полете по прямой 732 километра! Она — вторая жен-

щина в мире, улетевшая так далеко. Теперь от абсолютного женского мирового рекорда дальности полета на планере, установленного советской спортсменкой Ольгой Клепиковой в 1939 году, ее отделяют лишь 18 километров. Но Ольга летела по произвольному маршруту, а Тамара — в заранее намеченную точку. Пункт посадки был указан заранее в оплачанном конверте, который находился тут же, в кармашке кабины. В этом существенная разница. Между прочим автор непокоренного за 27 лет рекорда приземлился в этих же приволжских степях...

Свой путь в авиацию Тамара начала давно. Она хорошо помнит небольшой аэродром на окраине Петропавловска Северо-Казахстанской области. Еще десятилетней девочкой часами наблюдала, как взлетают и садятся «Яки» и «Антонны», как растворяются они в голубой лазури неба. Тогда и родилась мечта. Потом — Дом пионеров, кружок авиамodelистов. Руководитель — В. Е. Кириченко встретил девочку с симпатичными веснушками на загорелом лице недоверчиво, но затем отступил перед ее настоячивыми просьбами.

— А ножики у тебя есть? — спросил он и записал фамилию в журнал. Теперь предстоял разговор с родителями. Мать, Валентина Евстафьевна, воспоилилась: — Не женское это дело.

Отец покачал головой, но потом подарил дочери свой сапожный нож, столь необходимый при постройке авиамodelей. Теперь после занятий в школе Тамара бежала в Дом пионеров. Бежала пять лет, до окончания десятого класса. Одна среди мальчишек. Они уважали ее и во всем старались помочь. Три раза выезжала девушка с моделями планеров на республиканские соревнования в составе команды города и всегда возвращалась с грамотами и дипломами.

Тамара еще училась в девятом классе, когда услышала, что при сельхозтехникуме организован кружок планеристов. Поступить туда помог инструктор авиамodelного дела. Зимой будущие планеристы изучали основы теории полета, метеорологию и устройство планеров. По весне впервые вышли на летное поле, где их ожидал пахнувший свежей краской новенький БРО-11. Планер не ахти какой совершенный. Пусть и высота взлета 5—10 метров, но это уже настоящий полет! Тамара была счастлива.

Последний школьный экзамен совпал с поездкой на республиканские авиамodelные соревнования.

Решение связать свою судьбу с авиацией у Насоновой созрело давно. Но как его осуществить? Еще перед поездкой в Алма-Ату Тамара заявила в своем намерении родителям. Семейный совет был тяжелым, но потом отец и мать поняли: дочь непоколебима. Скрепя сердце согласились.

Авиамodelисты после соревнований резехались по домам, а Тамара осталась в столице Казахстана. Мечтала работать и летать в авиаспортибле, Но не так просто решить все жизненные проблемы в 16 лет. Вернувшись домой, она не сдалась.

Не прошло и двух месяцев, как переехала в город. Тамара поступила в техникум авиационной станции К. П. Лоскутовым стояла стройная загорелая девушка с озорными глазами.

— Я студентка первого курса летно-технического института. Хочу у вас летать.

Тамара сразу понравилась начальнику. Тонительно тянулась осень, а зимы все будто не хотела уходить. Уж очень не терпелось молодым планеристам скорей взмывть к облакам. Двухместный с прозрачным фонарем кабины, учебный планер «Приморье» будоражил умы ребят.

В конце лета молодые планеристы сдавали зачеты по летной программе. В осеннем ночном листе Тамары значились только пятерки.

Новички поднимались в воздух с помощью автолебедки. Бывалые спортсмены взлетали на буксире за самолетом. После отцепки от буксирщика они часами кружились над аэродромом или оспаривали «бродить» по облачным маршрутам, возвращаясь лишь к вечеру. Предметом зависти для начинающих планеристов являлись полеты «стариков». В их числе был и полет Тамары, которую в то время звали Валерия Загайнова, инструктора Доната Рыбакова.

В числе «завистников», пожалуй, больше всех выделялась Тамара. И когда она узнала о том, что для спортсменов в лето организуется авиационно-спортивный лагерь, восторгу не было предела. Тамара вспоминает утренние зори в платочном горшке наравне со своим первым полетом.

— Бывало еще не поредел преддверный туман, от прикосновения к мягкой росистой траве муравьи бегут по телу, а ты уже в воздухе. И не беда, что в туфлях чавкает вода — летнее солнце все высушит.

В перерывах между полетами — ректес, ягоды и даже футбол... с ребятами.

Инструктором на станцию вернулось после окончания Центральной планерной школы Олег Арбан. Только теперь к его имени добавлялись — Николаевич. Обязательными инструкторами были Загайнов, Кугулов, Рыбаков.

С Валерием Загайновым Тамара впервые поднялась в воздух на буксире за самолетом. На новеньком серебристом «Бланке» отправлялась с ним в продолжительные воздушные «прогулки», при которых считывались с его действиями.

Одним из первых самостоятельных парных полетов Тамара снизилась с высоты 300 метров, а это значило: придется садиться на аэродром. Обидно опускаться на землю, когда другие уверенно бороздят небо...

Начальник планерной станции с землей внимательно следил за умениями действиями молодой спортсменки, а когда она все же выпарила и через несколько часов приземлилась, сказал:

— В составе команды будешь участвовать в зональных соревнованиях.

Это лучше всяких похвал. Но до начала соревнований судьба еще раз испытала ее и одновременно преподнесла урок настоящей спортивной дружбы.

Планеристы решили пролететь на «Бланиках» по треугольному стокилометровому маршруту. Вокруг, сколько хватает глаз, тянутся сплошные леса. Лететь над ними без мотора небезопасно. Попав в зону нисходящих потоков, Тамара очутилась на высоте 150 метров. Положение создалось критическое. Она решила произвести посадку у двух домиков в лесу на крохотный огород. Другого выбора не было. О своем решении послала сообщение в эфир. Ребята поняли ее. «Держись, Тамара, держись!» — услышала она голоса друзей. Над головой закружились серебристые птицы. Это ее товарищи обозначали восходящий поток воздуха. Тамара отвернула немного в сторону и встала в спираль. Стрелка вариометра замерла на нулевом делении, затем робко отклонилась вверх. Не теряя самообладания, планеристка делала спираль за спиралью. Подъем быстро усложнялся.

Вскоре планеры на высоте двух тысяч метров мчались по маршруту. В тот раз все спортсмены финишировали на аэродроме. После полета она вылезла из планера, сняла парашют, побежала к своим попутчикам, которые только что приземлились у посадочных знаков.

— Спасибо, ребята, за помощь! Не подождали вы вовремя, пришлось бы мне наверное «загореть» сейчас в лесу.

Она сказала это искренне, душевно. В ее глазах светилась радость победы над воздушной стихией, радость за дружбу, за верность товарищей, которые не оставили ее в беде.

Тамара ругала себя за то, что оторвалась от группы, а ребята восхищались ею, хвалили за выдержку — в трудную минуту не спасовала, не бросилась в панику, отлично справилась с техникой пилотирования планера на малой высоте и «выкарабкалась», казалось, из безнадежного положения.

Стройная, гибкая, с одухотворенным лицом, Тамара поглядывала на проплывающие над аэродромом облака и думала, как лучше познать этих вечных странников, чтобы, используя их силу, пролетать большие расстояния.

Вскоре команда в составе Кугулавова, Загайнова и Насоновой, выступая на зональных соревнованиях, уверенно заняла первое место. Потом эта тройка завоевывала первенство еще четыре раза подряд. Пять лет на зональных состязаниях Тамара не имела себе равных в личном зачете среди девушек. Мастерство спортсменки совершенствовалось с каждым годом. Крепла и ее дружба с Валерием Загайновым. В 1962 году в жизни Валерия Загайнова и Тамары Насоновой произошло большое событие: они стали мужем и женой. Супругам вместе стало интересней мечтать о будущих полетах. Сели они как-то вдвоем и подсчитали: даже в местных климатических условиях можно бороться за новые всеюнозные рекорды. Начальник планерной станции К. Лоскутов горячо поддержал начинающего спортсмена. Вскоре он привез из Москвы образцы документов для регистрации рекордных достижений. Стали ждать подходящую погоду.

23 мая 1962 года Тамара вместе со сво-

ей подругой Людой Денисовой на двухместном планере пролетела стокилометровую треугольную дистанцию с рекордной скоростью. Хронометры отметили, что всеюнозный рекорд известной планеристки Анны Самосадовой перекрыт. Это было первое достижение, установленное планеристкой Марийской АССР.

Окрыленная успехом, Тамара через две недели подала заявку на установление нового рекорда. Вместе с Лидой Мериновой они приземлились в заранее намеченном пункте — Ижевске. На этот раз киевлянка Зина Соловей должна была уступить место в таблице рекордов страны молодой планеристке из Йошкар-Олы.

В счастливом 1962 году молодые люди стали мастерами спорта СССР. Три года спустя команда марийской столицы, куда вошла Тамара, прибыла в Орел для участия в финале Спартакиады РСФСР по техническим видам спорта. Несколькими днями позже Т. Загайнова защищала в финале Всесоюзной спартакиады честь Российской Федерации. Ее включили в команду РСФСР-1. Когда соревнования закончились, она поднялась вместе с товарищами по команде на высшую ступеньку пьедестала почета.

Загайновым полюбили орловские просторы, а самое главное — здесь был Центральный планерный клуб ДОСААФ. Последнее обстоятельство предредило их судьбу. В клубе как раз были вакантные должности инструкторов-планеристов. Тамара и Валерий уже несколько лет работали общественными инструкторами, имели опыт по подготовке молодых планеристов. Их взяли на штатную работу в Центральный спортивно-планерный клуб.

Спортивные успехи открыли Тамаре дорогу в сборную команду страны. Летом 1966 года она дебютировала в международных соревнованиях.

После того как разбыхались спортсмены, Тамара стала готовиться к рекордному полету. Вместе с Валерием она намечала наиболее вероятные маршруты, изучала район полета, делала необходимые расчеты. Время шло, все было готово, но погода сдерживала порыв планеристов. Без соответствующей метеорологической обстановки, несмотря ни на что, хороших результатов не покажешь.

И вот, наконец, 28 июля 1966 года над Орлом прошел холодный фронт — пред-



Рекордсменка мира Тамара Загайнова.

вестник благоприятной парящей погоды. На следующий день Тамара и Валерий поднялись на планерах А-15 в воздух и отправились в дальний путь из Орла в Волгоград.

Этот полет принес много радостей и волнений.

Целый ворох поздравительных телеграмм от родных, друзей, знакомых.

Это было признание большого успеха.

Мы сидели в осеннем саду. С легким шуршаньем опадали желтые листья. Тамара задумчиво смотрела на них.

— Какие планы на будущее? — спросил я.

— Хочу учиться. Надо знать больше, летать еще лучше. А потом, я ведь теперь не просто спортсменка, а инструктор...

Тамаре двадцать четыре года. Для планериста, в отличие от других видов спорта, в этом возрасте только начинается разбег. А взлет? Взлет — впереди.

Творчество, труд, полет...

◆
ЮНЫЕ ТЕХНИКИ
ЧЕЧЕНО-ИНГУШЕТИИ ГОТОВЯТ
ПОДАРКИ РОДИНЕ
◆

Понемногу рассеивается туманная дымка. Тысячами росинки начинает сверкать трава в лучах восходящего солнца. И вот уже утреннюю тишину разрывает рокот маленьких двигателей. Это началась очередная тренировка у юных авиамodelистов. Сегодня в поле вышли «ракетчики». Надо еще раз проверить, все ли готово к спортивной борьбе. Стремительное тело ракеты отбрасывает тусклый, матовый блеск. У пульта управления, мигающего лампочками, замерли силуэты людей.

— До старта... три секунды, две, одна, пуск!

Сначала медленно, потом все быстрее и быстрее движется металлическая сигара. Десятки пар глаз, прильнув к окулярам, наблюдают за исчезающей в небе ракетой. На высоте трехсот метров от нее отделяется контейнер и начинает на парашюте спускаться.

— Очередной эксперимент произведен успешно, — докладывают инструктору. И сразу шумная, радостная ватага ребят устремляется к пульта управления.

— Это что, — возбужденно рассказывает шустрый паренек, — строим новую ракету — настоящую. — И тут же до мельчайших деталей нарисовал картину ее запуска.

— Наша ракета, еще не знаю, как назовем, может быть, «Вихрь» или «Тайфун», — радиокomанде, грохоча двигателями, уходит в небо. Срабатывает и отваливается первая ступень, вторая идет дальше. Автомат выстреливает дымовой заряд. Значит, высота — километр, еще вспышка — два километра, затем — три. Автомат открывает парашют. Команда фотоаппарату — щелкает затвор. И уже вблизи от земли последняя команда — зажигается дымовая шапка. Сразу видно, где приземлилась ракета. Вот как у нас будет.

Верить — задумали ракетчики в обязательно построят. В этом убеждают

экспонаты выставки юных техников. Часами можно любоваться их машинами и приборами. Ракетодром. Электросилое реле. Электрифицированная схема пневматического привода тормозов. Модели самолетов оригинальных конструкций. Действующий школьный планетарий. В Российской Федерации такой по счету второй. Еще стенды, наглядные пособия по физике, химии. Сколько же ребячьих экспонатов! И за каждым из них кроются судьбы будущих конструкторов, рационализаторов, летчиков, токарей, ученых.

Приближение школы к жизни словно разбудило что-то в самих ребятах, вызвало новую волну их любознательности и деловитости. И руки школьников стали искуснее, и вкусы тоньше, а интересы глубже.

И еще увлеченности. Как преобразует она мальчишек. Интересное и полезное дело равно притягивает к себе и самых «благополучных» и тех, кого называют «трудновоспитуемыми». У ребят уже нет свободного времени, чтобы бродить по дворам, стояя в подворотнях и попадать в плохие компании. Само участие в техническом любительстве дает детям ощущение счастья труда, радости созидания, разумного использования их сил и энтузиазма.

— Моделизм, изобретательство, — заметил десятиклассник Виталий Горсков из 21-й грозненской школы, — не только поглощает все свободное время, но еще больше повышает интерес к книге, к занятиям.

Умельцы почти в каждом школьном коллективе. Михаил Жуков и Александр Мартынов из 3-й и 21-й грозненских школ, Анатолий Зернин из станции Наурской. В первой школе, что в городе Гудермесе, создали даже ЦКБ — школьные конструкторское бюро, ядро которого составляют авиамodelисты В. Мельник, В. Клевцов. Вам не без гордости напомним, что юные техники из Чечено-Ингушетии отличились на Всероссийском смотре, который проводил ЦК ВЛКСМ и Министерство просвещения Российской Федерации: 21-я грозненская и 1-я гудермесская школы — призеры этого смотра. Напомним, чтобы подчеркнуть значимость ребячьих работ, достойно оцененных в столице нашей Родины.

Юные техники... Все труднее сейчас найти уголок в Чечено-Ингушетии, где бы школьники не занимались техническим творчеством. Никого сейчас не удивляет, что ребята из далекого высокогорного села дружат с авиацией, электроникой, автоматикой. В том же селе до Советской власти вообще не было ни одного грамотного человека, бытом чеченцев управляли законы ушей, патриархально-родовые обычаи и нравы. Старые горцы помнят, как прежде письмо подолгу ходило из аула в аул, пока находился человек, умеющий читать хоть по складам. Сейчас только в Шалинском районе республики одних учителей — сотни, а в Чечено-Ингушетии около четырнадцати тысяч сельских интеллигентов. Приметы нового села — это мощная техника, сельский аэродром, телевизионная антенна на крыше дома, юношеский клуб.

Организатор технической самодельности школьной молодежи — республиканская станция юных техников.

— Под нашим контролем, методичским руководством, — рассказывает директор Евгений Георгиевич Бойцов, — более двухсот разных кружков, а на самой станции их около тридцати. И, скажем, я особенно неравнодушен к авиационным кружкам — авиамodelным, ракетным.

Ничего удивительного, если учесть, что офицер запаса Бойцов в недалеком прошлом был искусным летчиком, командовал авиационным полком. И, впрочем, любовь к авиации и к тем, кто с ней дружит, он пронесет через всю жизнь.

— Мы, — продолжает Бойцов, — хотим, чтобы парнишка, придя к нам, достиг всего, на что он способен. Мы хотим, чтобы в его лице в наше советское общество вошел энергичный и деятельный гражданин. Этой цели подчинены все наши усилия: кружковая работа, встречи с ветеранами труда и героями войны, игры в походы, технические выставки, радиопередачи, спортивные соревнования.

— Любый кружок, — развивает далее он свою мысль, — будь то ракетный или танцевальный, если его ведет неопытный, малосведущий человек, заглохнет. И мы задумали уберечь кружки от этого участи. У нас умелые руководители, профессионально подготовленные, любящие ребят, умеющие работать с ними. Назову настоящих энтузиастов. Инструкторы М. Кулик, С. Кулюков. В числе лучших педагогов страны они отмечены правительственными наградами — медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие». Влоблен в свое дело и наставник ракетчиков Э. Дмитриев.

Отрадно, что многие кружки возлагают учителя, получившие на станции техническую подготовку. Назовем передового в республике педагога из 21-й грозненской школы Б. И. Лопотухину, удостоенную ордена Ленина, Топ. Лопотухина — организатор технического творчества ребят. Еще активисты внешкольной работы: преподаватель по труду П. П. Соловьев из Гудермеса, учитель физики А. И. Дудейкина из Грозного, педагоги супруги В. С. и И. Ф. Дегтаревы из станции Чераленной.

Не найдешь в республике инструктора авиамodelного кружка, который бы не учился на курсах или семинарах республиканской станции. Игорь Абрамченко здесь впервые увидел авиационную модель. Увлёкся и, пожалуй, навсегда. Теперь Абрамченко уже инженер, ему пришли творческая зрелость и жизненный опыт, но с авиамodelизмом не расстается по сей день: проводит занятия в кружке. А другому инструктору А. Зернину из станции Наурской авиамodelизм помог определить жизненный дорожку: он стал студентом Казанского авиационного института.

Инструкторы учат других и сами учатся. Какие же формы совершенствования? Прежде всего, постоянно действующий семинар, который проводится раз в два месяца. Его программа — практическая работа по изготовлению моделей и обмен опытом. Кроме семинаров, показательные занятия непосредственно в школах, а также в домах пионеров (их в республике десять), консультации. Консультации с помощью школьного клуба, обслуживающего инструкторов и кружковцев. Под «обслужи-



Модель в воздухе.
Фото В. Вдовенко

ванием» подразумеваются высылка чертежей и рекомендаций по постройке моделей, забота о тематических планах занятий и положениях о соревнованиях (это для инструктора).

Небезынтересен опыт пропаганды технического творчества.

Сначала об «авиамоделльных автомотопробегах» по сельским районам республики. Каждый такой пробег — его организуют станция совместно с республиканским комитетом ДОСААФ и Дворцом пионеров — рассчитан на 2—3 дня, в нем участвуют лучшие спортсмены и кружковцы. В станции Наурской, например, в воскресный день на центральной площади собрались не только ребята, но почти все жители районного центра. Неизгладимое впечатление у зрителей оставили показательные выступления пилотажников в воздушных боях, запуски маленьких ракет. На площади работает походная авиамоделльная лаборатория: для всеобщего обозрения — материалы, из которых построены только что летавшие модели, здесь же моторчики. Хочешь запустить двигатель — попробуй! К твоим услугам маленький самолет — смотри, изучай, спрашивай! Глядишь, в вот уже организаторов пробега окружили взрослые. Вопросы один за другим.

— А можно нашим ребятам заниматься, чтобы после школы зря не болтались? Какая плата за учебу?

— Конечно, можно, и дело полезное, платы никакой, на общественных началах.

В станции Наурской и в селах, что окрест ее, теперь работает несколько авиамоделльных кружков. В прошлом году Наурский район впервые выставил команду на республиканские соревнования. Сельские юные спортсмены из Шелковского района настолько преуспели, что стали призерами республиканских стартов, опередив опытного соперника — команду грозненского Дворца пионеров.

За авиамоделлизм хорошо агитируют и межрайонные соревнования, которые проводятся в сельской местности. В станции Наурской, скажем, придут из Грозного спортсмены, судьи — здесь проведут встречу авиамоделлистов нескольких станций. Каждое такое соревнование тщательно продумывается на месте и, как правило, привлекает немало участников — зрителей. Местные же инструкторы учатся, как надо готовить со-

стязания. В юбилейном году межрайонные встречи состоятся во всех районах республики.

А знаете ли вы, что такое ТКИНА? Не слышали? ТКИНА — телевизионный клуб инициативных и находчивых авиамоделлистов. Детище станции в грозненской студии телевидения. Основные базы: СЮТ и городская библиотека имени Аркадия Гайдара, откуда периодически ведутся клубные передачи. Каждая такая передача включает запуски ракет, показ новых оригинальных моделей, выступления юных техников, ответы на вопросы. Массового юного зрителя завоевал также телефильм «Небо зовет», сценарий которого написали инструкторы СЮТ. «Небо зовет» с большим успехом демонстрируется на республиканских телеэкра-

Школа имени героя-летчика

Константин Васильевич Абухов...

Летчик. Герой Советского Союза. Погиб в боях за Родину. Вряд ли в станции Червленной, что в Чечено-Ингушетии, найдешь человека, который бы не знал этого имени. К. В. Абухов до войны учился в станичной школе, откуда он получил путевку в авиационное училище... В грозную военную пору геройски дрался с врагом, повторив бессмертный подвиг Н. Ф. Гастелло.

Ребята — участники Всесоюзного похода по местам революционной, трудовой и боевой славы советского народа — решили более подробно узнать о своем земляке-герое. Людмила Пашина, Таня Тихонова и другие под руководством педагогов И. Ф. Дегтярева и В. С. Дегтяревой разослали десятки писем: в Министерство обороны СССР, родителям, в военный архив. Собирались вырезки из газет и журналов. На просьбы ребят из учителей откликнулись многие. Школьники пригласили к себе в гости сестру героя.

Совет Министров Российской Федерации по просьбе юных следопытов присвоил школе станции Червленной имя Героя Советского Союза К. В. Абухова.

нах. Проводятся и выставки работ юных техников, экскурсии на станцию (среди экскурсантов — учителя, школьники, студенты педагогического института).

Или кружковая работа. Непосредственно на станции — два авиамоделльных кружка. В одном — учащиеся 8—10 классов, в другом — пяти и семиклассники. И еще группа начинающих — учащиеся 3-х и 4-х классов, они пока кандидаты в кружковцы. Чтобы попасть в основную кружок, начинающий обязан выполнить ряд заданий. Ну, а как быть тем ребятам, которые хотели бы чем-либо заняться, но по разным причинам не могут регулярно посещать занятия. Не забыты и они. К их услугам мастерская «Сделай сам»; здесь несложный инструмент, строительный материал. Приходи когда хочешь, мастера, что тебе по душе. Если тает к авиамоделлизму — запишись в кружок, сначала, конечно, в группу новичков (для старшеклассников) или же начинающих (для учащихся младших классов).

Все эти формы пропаганды служат одной цели: развитию технического творчества среди школьников. Первые успехи налицо. Они завоеваны совместными усилиями энтузиастов внешкольной работы и республиканского комитета ДОСААФ (председатель С. Костоев). Важно укреплять это содружество, особенно в сельских школах, открыть там широкую дорогу технической самодеятельности, военно-прикладным видам спорта.

Достигнутое не только радует, но и обязывает. Я не раз слышал в Грозном:

— Нам отставать не в лицу. Теперь на очереди — новые рубежи. В стране идет всеобщий смотр технического творчества в честь 50-летия Великого Октября. Мы боремся за призовое место на этом смотре. По стране шагает Спартакиада, посвященная той же исторической дате. Мы хотим участвовать в ее финальных стартах, а в республике, как и прежде, быть первыми, в авиамоделльную таблицу записать новые рекорды, утратить ряды первооткрывателей, сдать нормы на значок «Готов к защите Родины».

Строителям малой авиации есть с кого брать пример: их старшие товарищи — грозненские спортсмены-летчики отличаются высоким мастерством и по праву занимают ведущее место в ДОСААФ.

Обязательства, взятые в юбилейном году, вызвали новую волну творческой инициативы. Активизировались кружки, где создаются новые модели и внимательно изучается положение о республиканских стартах по программе Спартакиады (старты в июне, а специальная книжечка о соревнованиях была доставлена в кружки в ноябре прошлого года). Обострилась борьба на первенствах школ и домов пионеров. Готовясь к финалам, грозненские школьники Владимир Кулик и Борис Осинов уже оставили первый след в копилке юбилейных подарков. Они выполнили нормы первого спортивного разряда. Теперь наша ближайшая задача, говорят ребята, попасть на зональные соревнования, а оттуда — прямая дорога и на финал.

Юные техники Чечено-Ингушетии готовят подарки всенародному празднику, любимой Родине.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ
(наш специальный корреспондент)
Чечено-Ингушская АССР

ПЕРЕВОРОТ НА ГОРКЕ

В. МАРТЕМЬЯНОВ,
заслуженный мастер спорта

В пилотажном комплексе переворот на горке — одна из красивейших, эффектейших фигур. Она динамична, может выполняться в разных темпах, как бы подчеркивая характер и мастерство летчика-спортсмена.

Переворот на горке встречается в первых двух упражнениях финальных соревнований IV Спартакиады народов СССР, XIV первенства страны и V первенства СССР среди женщин. В упражнение № 1 включен переворот на горке с углом 45° с прямого полета, выход в прямой полет — полубочка штопорная (см. «Крылья Родины» № 12 за 1964 г.). В упражнении № 2 содержится переворот на горке с углом 45° из перевернутого полета, выход в перевернутый полет.

Могут быть и другие варианты фигуры, которые несомненно войдут в произвольный комплекс.

Из всех вариантов наибольшую трудность, как мне кажется, вызывают перевороты на горке с отрицательной перегрузкой с прямого полета, а также с перевернутого полета с положительной перегрузкой.

Попытаемся разобраться с каждой из этих фигур в отдельности.

Переворот на горке с отрицательной перегрузкой (рис. 1) представляет собой комбинацию из горки, полубочки, половины обратной петли и пикирования. Чтобы безошибочно выполнять эту сложную фигуру, спортсмен должен глубоко осмыслить ее физическую сущ-

ность, изучить рисунок, действующие в разные моменты аэродинамические силы.

Бессспорно, что угол и длина горки должны быть равны углу и длине пикирования. Кроме того, необходимо равенство радиусов ввода в горку и вывода из пикирования. Нарушение даже одного из этих равенств ведет к потере зрительного эффекта всей фигуры.

В классе, разумеется, нетрудно сделать правильный схематический чертеж фигуры. А как же быть в воздухе? Ведь там нет ни линейки, ни циркуля, ни транспортира?

Начнем с обеспечения равенства углов. В воздухе самым точным «транспортиром» при этом служит прибор АГИ-1. Но было бы непростительной ошибкой в процессе пилотажа большую часть своего внимания уделять только прибору. Ведь нужно смотреть еще и за скоростью, направлением, отсутствием кренов, высотой и местом пилотажа. Поэтому надо тренироваться в определении угла наклона самолета к плоскости земли визуально, контролируя точность своего определения по показаниям АГИ-1.

Равенство горки и пикирования обеспечивается равенством скоростей ввода в фигуру и вывода из нее.

И, наконец, чтобы радиус ввода в горку был равен радиусу вывода из пикирования, необходим совершенно одинаковый темп отклонения на себя ручки управления самолетом. Это достигается в процессе тренировки запоминанием усилий, с которыми приходится воздействовать на рули, и перегрузок. Опытный спортсмен всегда пилотирует в одном излюбленном темпе, с одними и теми же перегрузками.

Определенную трудность составляет выдерживание прямой на пикировании и особенно на горке, так как оно сочетается с быстрым нарастанием или падением скорости, когда полет выполняется на переменных углах атаки, что, в свою очередь, вызывает изменение давления на ручку управления.

Самая ответственная часть этой фигуры — полубочка. Ее надо делать предельно чисто, так как малейшая ошибка

на полубочке влечет за собой существенные отклонения в дальнейшем. Например, если полубочка выполнена креном в $3-5^\circ$, то на половине обратной петли самолет отклонится на $1-20^\circ$. Эта ошибка усугубится, если не будет выдержано направление еще в процессе выполнения самой полубочки.

Отрабатывать переворот на горке отрицательной перегрузкой следует лишь после полного освоения горки, пикирования, перевернутой петли вверх и полубочки. Начинать — с распределения внимания. На скорости 300 км/ч при полном надуве и оборотах 205/минуту энергично придайте самолетному набору в 60° (контроль угла воздушный и по АГИ-1), затем быстро взглядами влево и вправо на положение консолей по отношению к горизонту проверьте отсутствие кренов; ша указателя скольжения должен быть в центре.

Через 2—3 секунды на скорости 250 км/ч в ускоренном темпе выполните полубочку: взгляд на $25-30^\circ$ в сторону вращения. В поле зрения — горизонт, ориентир и консоль крыла. Следите за сохранением направления заданного угла горки: необходимо значительное движение ручки управления по диагонали, в сторону вращения второй половины полубочки.

За 30° до вывода из полубочки закиньте голову назад, чтобы иметь в поле зрения ориентир, линию горизонта по положению видимых частей самолета относительно горизонта определить момент остановки вращения. После короткой, энергичной фиксации плавающим движением ручки управления от себя (сохраняя направление нажимом левую педаль) выполните половину переворнутой петли.

Отсутствие кренов определяется положением консолей относительно горизонта и по показаниям авиагоризонта.

На пикировании проверьте, как держано направление. Отклонения в направлении исправляйте после выпущения всей фигуры. Перегрузка изменяет свое направление трижды: ввод

Рис. 1.

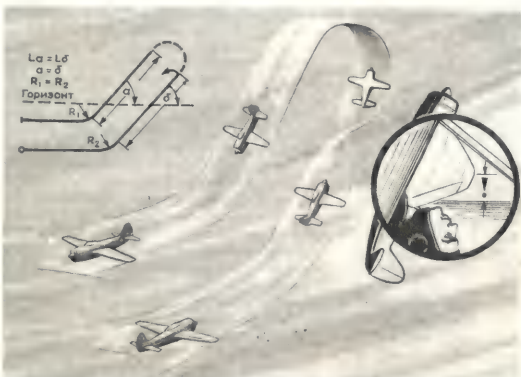


Рис. 2.



ПОСОБИЕ ДЛЯ ПАРАШЮТИСТОВ

горку — перегрузка положительная, половина перевернутой петли — отрицательная, вывод из пикирования — снова положительная. Чтобы избежать потемнения в глазах на выводе из пикирования, сгруппируйтесь, напрягите мышцы.

Переверзот на горке с перевернутого полета с положительной перегрузкой (рис. 2) своим рисунком аналогичен рассмотренному, однако смена перегрузок здесь происходит в ином порядке: горка с перевернутого полета — отрицательная перегрузка, половина прямой петли — положительная, пикирование на спине — вывод — вновь отрицательная.

Из сравнения двух этих фигур нетрудно заметить, что требования о равенстве углов и длин (горки и пикирования) остаются в силе и во втором случае.

На скорости 300 км/час движением ручки управления от себя создается отрицательный угол горки. Для контроля направления и отсутствия жренов надо запрокинуть голову назад, чтобы иметь в поле зрения ориентир, горизонт и видимые части самолета. Бегло взгляните на приборы. По авиагоризонту проверьте величину угла горки, по указателю скорости — скорость. Затем выполните полубочку, самую трудную часть фигуры.

Каждому спортсмену хочется выполнить полубочку так, чтобы продольная ось самолета совпадала с направлением полета. Конечно, такая полубочка выглядела бы очень красиво. Однако практически это сделать невозможно, так как при вращении самолета вокруг продольной оси действующие на него аэродинамические силы все время меняются по величине и направлению, и для сохранения прямолинейности полета самолету необходимо придавать различные углы атаки. Достигается это отклонением ручки управления в первой половине полубочки — по диагонали от себя, а в последний момент — по диагонали на себя. Выполненная таким способом полубочка имеет существенный зрительный недостаток. Хвост самолета описывает заметную полукруговую дугу; спортсмены называют это «влияние хвостом».

Многие летчики идут по другому пути: ручку управления на вводе они отклоняют не по диагонали, а строго в сторону, а прямолинейности полета в положении самолета на «ноже» пытаются сохранить действием на внешнюю педаль. Но и этот способ не оправдывает себя, так как возникает заметное боковое скольжение самолета на выводе из полубочки, что ведет к отклонению в направлении при выполнении половины прямой петли. И только комбинационный способ выполнения полубочки, когда допускается минимальное скольжение и незначительное «влияние хвостом», дает желаемый эффект.

Завершив полубочку, посмотрите влево — вправо, проконтролируйте положение консолей относительно горизонта, отсутствие жренов, сохранение направления и угла горки. Затем отклонением ручки управления на себя выполните половину прямой петли.

На отрицательном пикировании особенно внимательно контролируйте скорость, вывод из фигуры должен быть закончен на скорости не выше 300 км/час.

Для улучшения результатов в прыжках на точность приземления некоторые парашютисты составляют «парашютные карты аэродрома», на которые наносят основные местные ориентиры. Предложение о составлении таких карт внес спортсмен-парашютист Н. Романюк в № 8 журнала «Крылья Родины» за 1964 год. Я тоже хочу предложить своего рода «парашютную карту аэродрома», но сделанную несколько иначе.

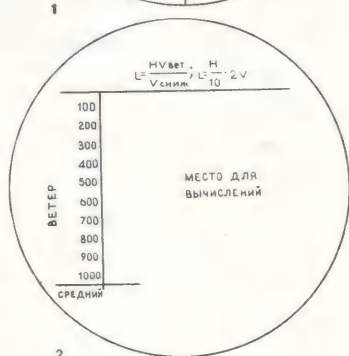
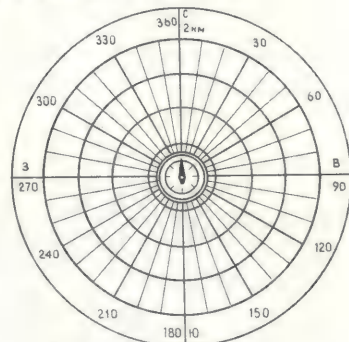
На пластмассовый круг диаметром 80 мм наносится градусная сетка с деления по окружности через каждые 10 градусов. Круг белого цвета, на нем обозначены направления: «С», «Ю», «З», «В».

В центр круга вставляется маленький компас. Место расположения оси компаса считаем центром площадки приземления. От центра площадки приземления разбиваем в масштабе расстояния 2 см : 1 км. На полученную таким образом заготовку «парашютной карты аэродрома» наносятся наземные ориентиры, расположенные по окружности в пределах до двух километров от центра круга. Одно круговое деление сетки соответствует 0,5 км на местности.

Прыгая на любом аэродроме, парашютист, во время ознакомления с ним, наносит на эту сетку наиболее характерные наземные ориентиры. При расчете прыжка, взяв в руку круг с сеткой, он устанавливает компас стрелкой на север и определяет направление захода самолета. Затем отмечает, через какие наземные ориентиры нужно проходить и над каким ориентиром покидать самолет.

Бывают случаи отказа секундомера при определении времени прохода самолета через крест. Но эта беда легко поправима, если парашютист, помимо показаний секундомера, использует для определения точки отделения еще и наземные ориентиры. По этой же сетке можно вычертить кривую, показывающую, через какие наземные ориентиры парашютист будет приближаться к кресту.

Используется и обратная сторона белого пластмассового круга. На ней имеется формула, с помощью которой вычисляется относительная скорость по ветру. Записи о направлении ветра и его средней скорости наносятся карандашом. Впоследствии эти вычисления легко стираются.



Лицевая (1) и обратная стороны (2) круга с сеткой.

Имея такую сетку, можно значительно улучшить расчет прыжков на точность приземления. Она с успехом может быть использована и при выполнении затяжных прыжков с парашютом.

Круг с сеткой прост в изготовлении. Он легко помещается в кармане комбинезона и может стать хорошим помощником спортсмена-парашютиста.

Н. ЯШКИН,
спортсмен-парашютист 1-го
разряда

Московская область.

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

Солдатское спасибо

В 1960 году я совершил первый прыжок с парашютом. Мне очень понравилось. Я продолжал заниматься парашютным спортом, но в нашем молдавском городе Сороки не было самолетов, приходилось долго ждать прыжков. И чем труднее они доставались, тем сильнее было желание прыгнуть.

У меня на счету только 24 прыжка. Теперь я служу в рядах Советской Ар-

мии. Парашютный спорт мне очень полюбился в службе. После ее окончания вернулся в родные Сороки и обязательно стану снова прыгать с парашютом. Через журнал «Крылья Родины» хочу выразить свою благодарность председателю комитета ДОСААФ г. Сороки М. Ярцеву, а также В. Мартынову, которые помогли мне стать парашютистом, осуществить свою мечту, помогли узнать и почувствовать то, что известно только спортсмену-парашютисту. Солдатское спасибо вам, мои учителя!

Ефрейтор Г. ВАСИЛАКИЙ



Бризовый пояс облаков над Черным морем.

БРИЗЫ

Бризы относятся к местным ветрам, возникновение которых связано с особенностями термического режима подстилающей поверхности. Горизонтальная протяженность и вертикальная мощность местных ветров сравнительно невелика, они не простираются за пределы данной ограниченной территории.

В отличие от других типов местных ветров, бризы обладают четко выраженной суточной периодичностью, то есть регулярно меняют свое направление и скорость в течение суток. Это объясняется тем, что их возникновение вызвано нагреванием и охлаждением земной поверхности в течение дня и ночи.

Бризом (от французского слова *brise*, что значит легкий ветерок) обычно называют ветер, возникающий у берегов океанов и морей в дующий днем с водной поверхности на сушу (морской или дневной бриз), а ночью с суши на водную поверхность (береговой или ночной бриз). Как правило, над потоком бриза существует движение воздуха в обратном направлении — антибриз, дующий днем от берега, а ночью к берегу.

Морской бриз возникает утром через 2—6 часов после восхода солнца (в зависимости от местных условий), когда между сушей и морем образуется положительная разность температур. Она возникает потому, что поверхность суши нагревается (и охлаждается) значительно быстрее поверхности воды из-за зна-

В. БЕРЕЗИН,
кандидат физико-математических наук
Г. ЛИПАТОВ
младший научный сотрудник

чительно меньшей теплоемкости почвы и горных пород и отсутствия вертикального перемешивания, присущего жидким и газообразным средам.

Развитие бриза может начаться незаметно в виде слабого ветерка с моря. Он постепенно усиливается, достигает максимума в послеполуденные часы (14—15 часов) и затихает к закату солнца.

Иногда бриз возникает внезапно, подобно вторжению холодного воздуха за холодным фронтом. Скорость ветра при морском бризе невелика, в среднем 2—3 м/сек, но в тропических широтах и в отдельные дни в умеренном поясе над равниной она может превышать 5—6 м/сек.

Максимальные скорости при бризе наблюдаются у берега в зоне наибольшего контраста температур. Вертикальная мощность морского бриза в среднем 300—400 м. В жаркие дни в

Московские планисты и спорта Е. Скляр и спортсменки вога разряда Т. Ларина обратили редакцию нашего журнала с письмом, в котором просят рассказать, как морской бриз влияет на полет планов.

Редакция выполняет просьбу спланистов.

умеренных широтах и в тропиках морской бриз может захватывать слой воздуха толщиной 1,5—2 км. Мощный антибриз приблизительно такой же скорости ветра несколько меньше бина проникновения морского бризу сильно зависит от рельефа местности.

В гористых районах зона действия морского бриза не превышает 30—100 км. Последние отголоски бриза циркуляции иногда отмечают на расстоянии 150—180 км от берега в виде строго небольшого понижения температуры и повышения влажности воздуха. Например, черноморский бриз дует Сурамского перевала, находясь на расстоянии 170 км от берега Черного моря. В сторону моря дневной простирается на 20—30 км.

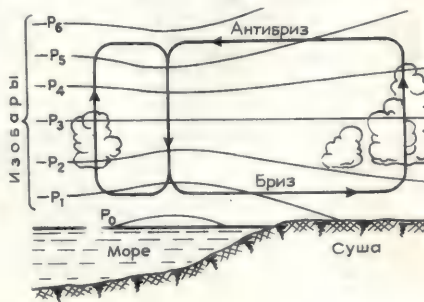
На рис. 1 представлена схема дневной бризовой циркуляции при полном ее развитии. Она происходит с восходом солнца поверхность начинает быстро прогреваться.

температура нижних слоев воздуха над постепенно повышается, они теряют устойчивость и как бы всплывают. Возникает термическая конвекция.

Давление воздуха над поверхностью суши падает и становится меньше над поверхностью воды. Но с увеличением высоты в теплом воздухе движение происходит медленнее, чем в холодном, поэтому на некотором уровне над сушей становится больше, чем над водой.

Воздух из областей с повышенным давлением начинает перемещаться в области с более низким давлением. Так в нижних слоях атмосферы возникает движение с моря на сушу — морской бриз, а на некотором противоположном направлении с суши над морем — дневной антибриз. При этом над сушей происходит восходящее движение воздуха, а над морем — нисходящее.

Рис. 1. Схема дневной бризовой циркуляции при полном ее развитии.



дающее. Движение воздуха идет как бы по замкнутому контуру, что видно из рисунка 1.

В зоне нисходящих движений над морем образуется область повышенного давления, так что отток воздуха происходит не только в сторону суши, но и в сторону моря. Последний значительно слабее, однако он также может образовать замкнутый контур с восходящей ветвью. При этом в зоне восходящих движений иногда возникают кучевые облака, которые наблюдаются в виде гряды над морем. Они вытянуты параллельно берегу на расстоянии нескольких десятков километров от него. Кучевые облака над морем образуются также ночью, в зоне восходящих движений у границы распространения берегового бриза. Наибольшего развития эти облака достигают к концу ночи.

На фотографиях показаны кучевые облака бризового пояса, которые наблюдались авторами над Черным морем в районе мыса Пицунда. Облака возникли ночью в виде гряды в 15—20 км от берега и сохранились до первой половины дня.

В том случае, когда между воздушными массами над морем и сушей нет резких контрастов температуры, плотности и других характеристик, бризовая циркуляция развивается более или менее постепенно. Если трансформация воздуха над поверхностью земли с восходом солнца идет очень интенсивно, то над сушей быстро образуется местная воздушная масса, температура, плотность, влажность и другие характеристики которой резко отличаются от температуры, плотности и т. д. воздуха над морем. В том случае вторжение воздуха с моря с дневным бризом подобно вторжению холодного фронта в миниатюре: происходит резкое понижение температуры (на 7—8°С) и повышение относительной влажности (иногда почти на 70%). Схема развития бриза такого рода представлена на рис. 2.

Достаточно четко бризы выражены лишь в отсутствии значительных движений воздушных масс крупномасштабной циркуляции. В умеренном поясе они наблюдаются в теплое время года, в тропических и экваториальных широтах круглый год. В полярных широтах очень слабые бризы развиваются в летние месяцы только над морями, свободными от льда. Циркуляция, подобная бризовой, наблюдается также по берегам крупных озер (озерный бриз), водохранилищ и даже некоторых рек (речной бриз).

Движение воздуха типа бризов может происходить не только между поверхностью суши и воды, но и между любыми поверхностями с различным суточным термическим режимом. Такая циркуляция известна в горах (например, на Кавказе) между склонами, подвергающимися в течение дня неодновременному нагреву солнечными лучами. Она носит название горного бриза. Анало-

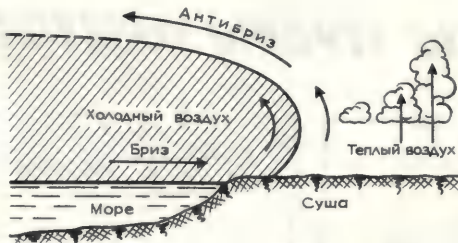


Рис. 2. Схема развития бриза по типу холодного фронта.

гично происхождение летней циркуляции воздуха между крупными городами и прилегающими сельскими районами. Наибольшее практическое значение имеет климатологическая роль бризов, создание ими в прибрежной зоне своего рода «зоны комфорта». Особенно заметно это в тропиках, где морской бриз разгоняет душный влажный воздух прибрежий и вызывает заметное понижение температуры. У европейцев он даже получил название «ветра здоровья».

Планеристам, совершающим парящий полет в зоне действия бризов, следует помнить, что над морем днем развиваются нисходящие движения воздуха, поэтому пересекать линию берега в сторону моря не рекомендуется. Из опыта английских планеристов известно, что восходящие потоки воздуха при морском бризе, скорость которых может обеспечить пилоту уверенный набор высоты, существуют обычно только в узкой зоне (шириной в несколько сот метров) у границы проникновения бриза в сторону суши, то есть над «бризовым фронтом». Обнаружить положение «бризового фронта» можно по цепочке кучевых облаков. Поэтому лучше всего совершать полет на некотором удалении от берега, над «бризовым фронтом», там, где образуются кучевые облака. Искать восходящие струи воздуха нужно с той стороны кучевого облака, которая обращена к морю, то есть с наветренной стороны.

Набрав высоту до основания кучевого облака (если не предусмотрен полет внутри облаков), можно планировать к другому кучевому облаку, стараясь лететь вдоль внешней стороны облачной гряды, которая обычно вытянута параллельно берегу. Уверенно набирать высоту можно только в потоке морского бриза, так как в антибризе преобладает опускание воздуха. Чем лучше развит морской бриз (чем больше его вертикальная мощность и выше скорость), тем благоприятнее условия для парящего полета.

Поскольку планеристы осваивают для полетов самые разнообразные районы, в том числе и те, где действует бризовая циркуляция, то нам представляется целесообразным ознакомить широкий круг любителей планерного спорта с особенностями полета в прибрежных районах.

Полет выступления наших планеристов в 1965 году в Англии показал, что нужно уметь летать и в зоне бризов.

«ЛЕТАЮЩИЕ ТАРЕЛКИ»

По мнению некоторых американских ученых, наблюдаемые нередко в атмосфере так называемые «летающие тарелки» есть не что иное как плазменные шары ионизированного газа. Они возникают при определенных условиях во влажном загрязненном воздухе вследствие атмосферных явлений, обычно вблизи линий высокого напряжения и вдоль морских побережий. Есть сообщение, что якобы в районе Питсбурга явления, подобные тем, которые получили название «летающих тарелок», вызывались искусственным путем.

Но все это лишь предположения. Теперь в США создано специальное бюро по главе с физиком, профессором Эдвардом Кондоном из университета в Колорадо. Исследования «летающих предметов неопределенного происхождения» будут финансироваться министерством военной авиации. Первый доклад бюро созданного бюро ожидается в 1968 году.

ЛИЗ ЭСПИАР ПОСЧАСТИЛИСЬ...

Вблизи Сен-Тропеа (Франция) во время спортивного праздника, когда инструкторы-парашютисты совершали прыжки, одна из участниц праздника Лиз Эспиар, освободившись от подвесной системы, потеряла в воздухе свой парашют и упала в море.

Когда парашютистку подобрало судно морской инспекции, она, к удивлению экипажа, самостоятельно, без посторонней помощи поднялась на палубу.

Счастливо спасшаяся юная парашютистка отделилась лишь легкой контузией.

ПЕЧАЛЬНЫЕ ИТОГИ

По данным, сообщенным западногерманским журналом «Дер Штерн», в течение последних 9 лет около 250 западногерманских летчиков Люфтваффе погибли при авиационных катастрофах. За тот же период западногерманская авиация потеряла в катастрофах 836 самолетов разного типа на сумму в 750 млн. марок.

ПОЛЕТ «ЗАЙЦА»

Семинадцатилетний мексиканец Франсиско Гарсия пролетел более трех тысяч километров в южные механизмы шасси «Боинга».

Пассажир-заяц незаметно проник в самолет и от Боготы (Колумбия) следовал в Мехико. Одет он был весьма легко: летние брюки и нейлоновая сорочка.

Когда уже в Мехико юношу обнаружили в самолете, он был парализован холодом, но находился в полном сознании. Для врачей, обследовавших пассажира-зайца, его состояние явилось полной загадкой. Врачи затруднились объяснить, каким образом организм юноши смог сопротивляться воздействию разреженного воздуха и гиперансозному холоду. Полет проходил на высоте 10 тысяч метров.

Гарсия, однако, заявил, что, невзирая на крайние неудобства, в общем, он не испытывал особо неприятных ощущений, если не считать воздушной болезни и шума в ушах.

ПЕЧАЛЬНЫЙ ЗАПУСК ИСПАНСКОЙ РАКЕТЫ

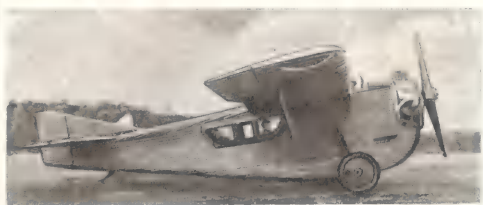
Запуск испанской метеорологической ракеты «Карател IV», осуществленный в Испании, потерпел полную неудачу. Едва оторвавшись от земли, ракета спикировала и разбилась. По замыслу конструкторов ракета должна была достичь 80-километровой высоты.



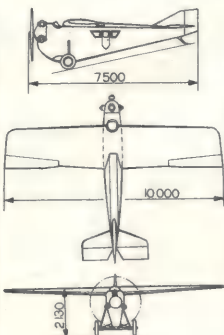
САМОЛЕТЫ СТРАНЫ СОВЕТОВ



АНТ-2



Самолет АНТ-2



Проекция АНТ-2.

3 тыс. м. Гофрированная обшивка крыльев при небольших скоростях полета практически на аэродинамические качества самолета не влияла.

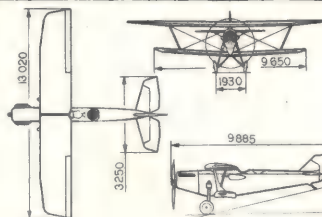
Опыт отработки конструкции из кольчугалюминиевых листов и профилей, технологии постройки цельнометаллических самолетов, метод расчета на прочность, полученный при проектировании и постройке АНТ-2, оказался очень ценным. Он во многом помог творческому коллективу А. Н. Туполева создавать следующие типы цельнометаллических самолетов семейства «АНТ» гораздо более крупных размеров.

В весной 1923 года перед Центральным аэрогидродинамическим институтом (ЦАГИ) была поставлена задача — построить небольшой трехместный цельнометаллический опытный самолет. Коллектив конструкторов, возглавляемый А. Н. Туполевым, решил в качестве основного материала использовать кольчугалюминий.

Напряженная двенадцатимесячная работа, творческие поиски в исследовании, которые велись в процессе проектирования и постройки, увенчались полным успехом. В мае 1924 года первый советский цельнометаллический свободнонесущий высокоплан с крылом толстого профиля был готов. Летные испытания показали, что самолет, названный АНТ-2, оказался весьма удачным — очень легким и в то же время устойчивым в воздухе. С мотором в 100 л. с. скорость достигала 170 км/час, потолок —

Р-3

(АНТ-3)



Проекция Р-3 (АНТ-3).

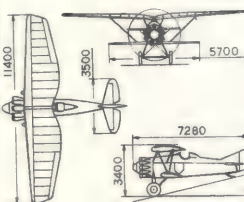
Задание на проектирование и постройку нового двухлопного местного самолета-разведчика коллектив ЦАГИ получил в начале 1924 года. В августе 1925 года летчик В. Н. Филиппов начал испытания опытного образца. После некоторых доделок машина, получившая марку Р-3 (АНТ-3), пошла в серийное производство. На одном из первых самолетов, названном «Пролетарий», летчик Громов с бортмехаником Родзевичем в августе 1926 года стартовал в большой мировой перелет по маршруту Москва — Берлин — Париж — Вена — Прага — Варшава — Москва. Весь путь протяженностью 7150 км был покрыт за 34 часа 15 минут летного времени. Через год на таком же серийном самолете летчик С. Шестаков с бортмехаником Д. Фуфаевым совершили еще один перелет по маршруту Москва — Саратов — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Чита — Благовещенск — Спасск — Наньян (Корея) — Окаяма — Токио и обратно. За 153 часа самолет пролетел около 22 тыс. км. Эти перелеты продемонстрировали перед всем миром успехи советского самолетостроения и мастерство наших летчиков.

Самолет Р-3, цельнометаллический, одностоечный высокоплан, с мотором мощностью в 400 л. с., отвечал всем требованиям, предъявляемым в те годы к разведчику. Он находился на вооружении несколько лет и использовался не только как разведчик, но и как легкий бомбардировщик-штурмовик и самолет связи.



Разведчик Р-3 (АНТ-3).

И-4 (АНТ-5)



Проекция И-4.

О сенью 1925 года коллектив ЦАГИ получил задание: создать истребитель с мотором воздушного охлаждения, не уступающий по своим данным лучшим образцам зарубежных машин этого класса. Бригада, возглавляемая конструктором П. О. Сухим под общим руководством А. Н. Туполева, выполнила эту работу. В июле 1927 года самолет был готов. Ему дали марку И-4 (АНТ-5). Летчики М. Громов, А. Анисимов, А. Юмашев, И. Козлов всесторонне испытывали истребитель и единодушно признали его одним из лучших в мире. И-4 развивал скорость более 250 км/час, а его потолок превышал 7500 метров. Машина была принята для серийного производства.

Истребитель И-4 — цельнометаллический подкосный полугоралап. Трехлонжеронное верхнее крыло состояло из двух половин, стыковавшихся на оси самолета. Устанавли-

валось оно на узком пилоне и двух У-образных подкосах нижнего крыла. Истребитель И-4 строился крупной серией.



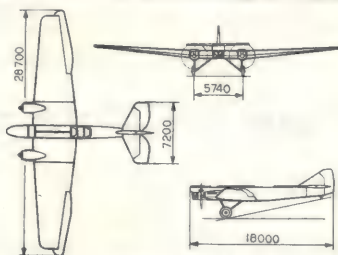
Самолет И-4.

Схемы и большинство фотографий самолетов, опубликованных в этом и предыдущих номерах журнала, — авиаконструктора В. В. Шарова.

ТБ-1 (АНТ-4)



Самолет ТБ-1 (АНТ-4)



Проекция ТБ-1 (АНТ-4).

В 1924 году коллектив ЦАГИ начал создавать новый двухмоторный самолет большой грузоподъемности. Проектирование и постройку машины возглавил Андрей Николаевич Туполев. Осенью 1925 года самолет, получивший марку АНТ-4, был закончен, и летчик А. И. Томашевский совершил на нем семиминутный полет. После некоторых доделок 15 февраля 1926 года состоялся второй полет. Он продолжался 35 минут. Дальнейшие испытания подтверждали первый вывод летчиков: машина получилась отличная.

Создание АНТ-4 (военный вариант — ТБ-1) было крупнейшим достижением советской конструкторской мысли. В этом цельнометаллическом моноплане с исоковой кабиной штурмана-стрелка конструкторам удалось впервые в мире с максимальной полнотой объединить все признаки бомбардировщика. Авиационные специалисты буквально были восхищены прекрасными формами и законченностью конструкции нового самолета. По своей компоновке и линиям фюзеляжа АНТ-4 намного опережал свое время. Он стал прототипом решительно всех бомбардировщиков свободнесущей монопланной схемы. Зарубежные конструкторы, начиная с 1930 года, особенно после перелета Москва — Нью-Йорк, начали открывено копировать схему АНТ-4. Американские «летающие крепости» и «сверхкрепости» по существу являются лишь развитием ТБ-1 и его «младшего брата» ТБ-3.

Отличные летно-технические данные АНТ-4 особенно ярко проявились во время перелета Москва — Нью-Йорк. экипаж, возглавляемый известным в те годы летчиком С. А. Шестаковым, на серийном экземпляре за 137 летных часов с 23 по 30 октября 1929 года провел машину по маршруту Москва — Омск — Хабаровск — Петропавловск-на-Камчатке — остров Аitut-Сити — Сан-Франциско — Нью-Йорк общим протяжением в 21242 км. Значительную часть пути, почти 8 тыс. км, самолет, он назывался «Страна Советов», летел над водой. Смена колесного шасси на поплавковое была выполнена в Хабаровске в предельно короткое время.

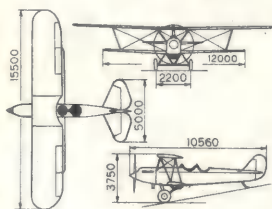
Серийная постройка самолетов АНТ-4 началась во второй половине 1928 года. Одновременно продолжались их испытания с различными вариантами загрузки и оборудования. Даже с полным боезапасом и 6 пулеметами, с тонкой бомб и экипажем из 6 человек самолет показывал скорость 184 км/час, а потолок — 4900 м.

Устойчивый на всех режимах полета АНТ-4 использовался и для ряда экспериментов. На нем для облегчения взлета в перегрузочном варианте впервые применяли пороховые ракеты. С шестью стартовыми ракетами время разбега значительно сокращалось. Серийная машина с очень незначительными доделками была применена и в качестве авиаматки для двух истребителей. Они устанавливались на плоскости и стартовали с нее непосредственно во время полета и цели, защищая бомбардировщик далеко за пределами своего радиуса действия. В «послужном списке» АНТ-4 участие в знаменитой эпопее спасения челюскинцев. Именно на этом самолете 5 марта 1934 года летчик А. В. Ляпидевский вывел из ледового лагерь первую партию членов экипажа погибшего ледокола.

Из 216 самолетов АНТ-4, построенных заводами, несколько десятков было выпущено в морском варианте. Поплавковые ТБ-1 использовались в морской авиации как торпедоносцы и как бомбардировщики. Снятые с вооружения в боевых частях ТБ-1 передавались в Гражданский воздушный флот и эксплуатировались там еще несколько лет. Экипажи этих машин, получивших марку Г-1, перевозили главным образом срочные грузы для народного хозяйства.

Моноплан АНТ-4 был пойдено этапным для нашей авиации. Коллектив ЦАГИ развил схему АНТ-4 в двух направлениях. Уже в сентябре 1929 года поднялся в воздух двухмоторный вариант АНТ-4, получивший марку АНТ-7, а в декабре 1930 года — специализированный четырехмоторный АНТ-6. Многоцелевой АНТ-7 был несколько меньше и легче своего предшественника: размах крыла на 5,5 м, длина на 3,25 м, полетный вес на 1320 кг. Но он зато имел максимальную скорость до 240 км/час, а потолок более 6 тыс. м. Военные варианты АНТ-7 под маркой Р-6 использовались как дальние разведчики, а под маркой КР-6 — как трехместные истребители сопровождения. Самолет имел в гражданский вариант (РС-6 и МП-6 морской). На таком серийном самолете (их было построено более 400) летчик П. Г. Головин в марте 1937 года первым пролетел над Северным полюсом, выполняя разведку метеословий перед исторической высадкой там советской научной экспедиции.

Р-5 (П-5)



Проекция Р-5 (П-5).

Двухмоторный полупотоплап Р-5, созданный коллективом, возглавляемым конструктором Н. Н. Поликарповым, был для своего времени классическим типом разведчика. На международном конкурсе самолетов такого назначения, проводившемся в 1930 году в Тегеране с участием лучших авиационных фирм Англии, Франции и Голландии, советский Р-5 занял первое место.

В самолете Р-5 конструкторам удалось добиться отличного сочетания высочайших тактико-технических данных с надежностью и простотой пилотирования и технического обслуживания, благодаря этим качествам Р-5 сразу завоевал всеобщее признание. Он строился большими сериями в течение почти шести лет. Использовался в боевых частях как разведчик и легкий бомбардировщик, в гражданской авиации как почтово-грузовой самолет, в аэроклубах — для курсовки планеров и тренировки инструкторского состава. Высокие качества Р-5 особенно проявились в 1934 году во время спасения пассажирами в команде ледокола «Челюскин», погибшего во льдах Арктики. Летчикам на Р-5 прихо-



Самолет Р-5.

дилось производить посадку и взлетать с 5—6 пассажирами с небольшой площадью, расчищенной во льдах.

Р-5 (гражданский вариант — П-5) — самолет смешанной конструкции. Фюзеляж четырехлонжеронный, обшит фанерой. Крылья двухлонжеронные. Профили 10% толщины с прямой нижней стороной. Все ободы крыльев и рулей дюралюминиевые. Управление двойное — от летчика и от летнаба. С мотором М-17 мощностью 500/680 л. с. скоростью Р-5 достигала 230 км/час, потолок — 4400 м.



НА СТАРТЕ — КОПИЯ САМОЛЕТА

В. ПИЛЬТЕНКО,
мастер спорта, судья 1-й категории

Внимательно слежу за разговором, который ведут читатели «Крылья Родины» по поводу статьи Ю. Хухры «Нужна перестройка», и решил тоже поделиться своими мыслями.

Речь о моделях-копиях самолетов — наиболее сложном спортивном классе. При оценке их полетов очень часто встречаются случаи необъективного суждения. На мой взгляд, это объясняется несколькими причинами: спортивный класс копий сравнительно молодой и не накоплен еще опыт; далеко не совершенны правила соревнований и, наконец, многие наши арбитры недостаточны знакомы с большой авиацией, что очень отрицательно сказывается на оценке полетов моделей.

Выскажу несколько соображений по поводу суждения некоторых элементов конструкции копии самолета и ее полета.

О стеновой оценке: я бы рекомендовал в присутствии спортсмена проводить ее до начала старта и объявлять результат только после зачетных полетов моделей. Все спорные вопросы должно решать жюри из трех судей, которые непосредственно не принимают участия в оценке. Ныне же такое право почему-то принадлежит только главному судье. Перед началом стеновой оценки желательно устроить «парад» моделей, но не для зрителей, а для судей, которые могли бы более объективно изучить все представленные микросамолеты. Действующий же порядок открывает лазейки для нечеткого и порой неправильного суждения, что, например, имело место на прошлогоднем всесоюзном чемпионате в Харькове.

О масштабе. Чтобы облегчить его оценку, предлагаю представлять в судейскую коллегию чертежи с проставленными в них отклонениями основных размеров. В этом случае арбитр достаточно проанализировать только 3—4 контрольных замера (судьям иметь, как минимум, 3 логарифмические линейки и 3

рулетки). Масштаб можно считать правильным, если отклонения не превышают 10 мм на размерах более 1000 мм и 3—5 мм менее 1000 мм. Однако при этом необходимо учитывать соблюдение копийности в целом.

Принцип оценки фюзеляжа, крыла и оперения одинаков. Например, крыло модели должно соответствовать крылу самолета, то есть иметь все его элементы: действующие элероны, закрылки, щитки, узлы навески баков, бомб, раскрой обшивки, заклепки, опознавательные знаки, огни АНО и т. д. При отсутствии этих элементов следует снижать очки. Важно определить и оценить сумму отклонений, учитывая при этом, что часто на чертежах не дается многих элементов, но они должны быть на модели.

Шасси. Определяющие размеры — его высота и диаметр колес. Оценка снижается за несоблюдение конструкции, то есть за отсутствие амортизаторов, тормозов, створок шасси и т. п.

Капот двигателя. Предлагаю снижать оценку на 3—4 балла за неполноту запечатанного двигателя и на 1—2 балла за незапечатанные свечи, контрвинт и другие мелкие детали двигателя.

Кабина. Важно учитывать наличие всех деталей: приборной доски, пултов, педалей, кресел и т. п. У моделей пассажирских самолетов оценивать и пассажирские салоны, проверять геометрические размеры фонаря. Меньше очков присуждать за отсутствие каких-либо элементов.

Окраска, маркировка, полировка. Здесь важны наличие и размеры знаков, надписей, номеров и окраски. (Известно, что раскраска как гражданских, так и военных самолетов самая различная). Очень тщательно надо проверять, насколько модель соответствует самолету-прототипу.

Различные толкования вызывают пункты «Особая внутренняя изобретательность» и «Особая внешняя изобретательность». Всесоюзной коллегией судей пора дать четкое разъяснение этим пунктам на основании кодекса ФАИ.

Теперь о самом полете. Взлет модели следует считать правильным, если ее плавный разбег не менее 5 м, плавный

набор высоты до 1,5 — 3 м и горизонтальный полет не менее 2 кругов. Сделав с хвостовым колесом взлетавший модель при старте, за слишком короткий или длинный разбег, подгибание на взлете, крутой набор высоты и горизонтальный полет не на постоянной высоте оценка снижается.

В правилах есть такой пункт «Лизм в полете». Это не горизонтальный полет модели (как считают многие битры), а полет модели от взлета посадки и выключения двигателей. Иначе говоря, подобие всего полета модели самолета. Желательно этот пункт поставить последним в разделе «Действия полета».

Несколько слов о демонстрационных упражнениях, которые выбирает участник.

Многомоторные модели. Я бы считал максимальное количество баллов тем случае, если все двигатели работали вплоть до их выключения. Выпуклая уборка шасси осуществляется плавным без рывков в течение 3—5 секунд. Створки закрываются сразу после уки шасси и открываются непосредственно перед выпуском.

Оценивать петлю Нестерова, триго на спине, поворот на горке и т. п. мерку предлагаю так же, как это делается в классе кордовых пилотажных делей.

Полет с конвейера, на мой взгляд, нужно считать правильным при обязательном сбрасывании газа, плавном пробежке не менее 1—2 кругов и т. п. на большом газу за последнюю уборку шасси и закрылков. Плавность признается правильной только при условии, если она выполнена с работающими двигателями на малом газу плавной пробежкой без подпрыгивания и соприкосновения каких-либо частей модели с землей (кроме колес). В остальных случаях оценку нужно снижать. В случае поломки модели при посадке или посадки в перевернутом положении ставится ноль очков.

И, наконец, о рулежке и выключении двигателей. Хорошо бы заранее выделить место остановки модели.

Киев

Больше состязаний

А. МАРЧЕНКО,
мастер спорта

При разработке спортивного календаря надо, видимо, крупные соревнования в течение всего года проводить в разных городах, а не в одних и тех же, как это делается сейчас.

Теперь немного о правилах. По моделям воздушного боя я бы ввел экипаж (пилот-механик), как у гоночников. Это позволит избежать соревнования от всевозможных недоразумений и задержек, связанных с обрывом, потерей ленты в полете или на старте. Вместо олимпийской системы надо все-таки вернуться к соревнованиям по турам (2 тура и финал между тремя спортсменами по круговой системе).

О классе радиоуправляемых моделей.

Их будущее вряд ли подлежит сомнению и уже сейчас надо подумать о расширении и популяризации важного вида спорта. Для его пропаганды немалую роль сыграли бы радиоуправляемые модели, по которым можно проводить интересные соревнования на регулярных посадках в ограниченное время, на определенной точности посадки в определенной точке и т. д.

Кишинев

Экспериментальные летающие

МОДЕЛИ АППАРАТОВ НОВЫХ ТИПОВ

А. ВАСИЛЬЕВ,
кандидат технических наук,
спортсмен 1-го разряда

В настоящее время возрастает интерес спортсменов к моделям новых летательных аппаратов еще не полностью исследованных схем. И это не может не радовать. Исследования с помощью летающих моделей приносят большую пользу авиационной науке и технике. Эксперименты могут оказаться особенно полезными на первых этапах проектирования, когда имеются весьма ограниченные сведения о свойствах задуманного аппарата.

Речь идет о летательных аппаратах с короткими разбегом и пробегом, с вертикальными взлетом и посадкой и т. д. Главная цель, не вдаваясь в конструктивные подробности, — показать смысл той или иной схемы, разнообразие которой сможет выявиться лишь при непосредственном проектировании и изготовлении модели.

Модель конвертоплана (рис. 1) — летательный аппарат, преобразующийся после взлета из вертолета в самолет. Здесь благоприятно сочетаются свойст-

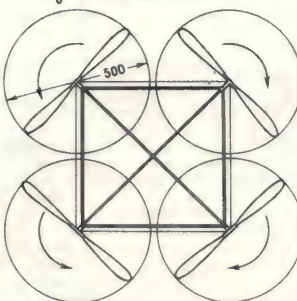
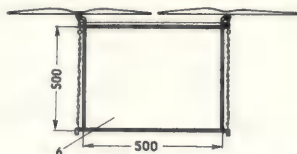
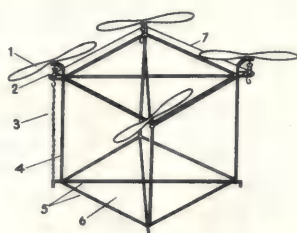


Рис. 2. 1 — винт, 2 — ролики, 3 — резиновый мотор, 4 — рейка-фюзеляж, 5 — рейки, 6 — обтяжка по контуру (из папиросной бумаги), 7 — нить.

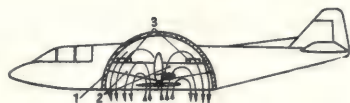
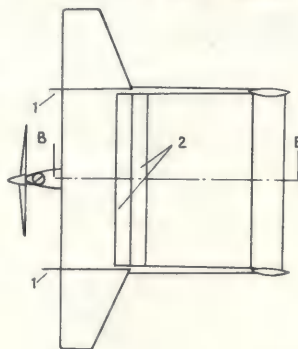


Рис. 3. 1 — сечения полусферической оболочки, 2 — поверхности для компенсации реактивного момента от винта, 3 — триммеры.

ва вертолета и самолета. Модель имеет резиновый мотор, трубчатый фюзеляж и X-образные крылья. Особенностью ее является переходный режим от вертикального полета (после взлета) к горизонтальному. Этот переход осуществляется с помощью несколько передней центровки, которая по мере уменьшения тяги винта создает пикирующий момент, переводящий модель в горизонтальный полет. Более труден переход к вертикальному спуску; решить эту задачу мы предоставляем нашим читателям.

Вторая модель (рис. 2) отличается от предыдущей только наличием четырех винтов, вращающихся попарно в разные стороны. Для синхронизации их вращения можно применить нить, соединяющую через ролики на осях винтов все четыре ротора. Синхронизация вращения

Рис. 4. 1 — аэродинамические шайбы, 2 — щелевые закрылки. (Размеры модели должны быть выбраны соответственно мощности двигателя).

Сечение крыла и стабилизатора по ВВ.
(Закрылки выпущены)

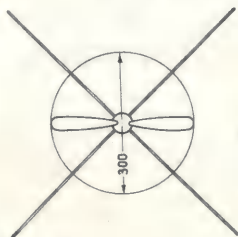
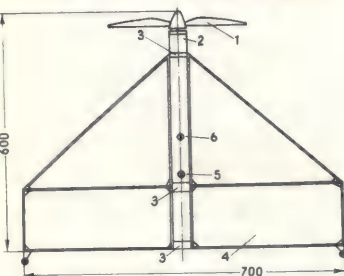
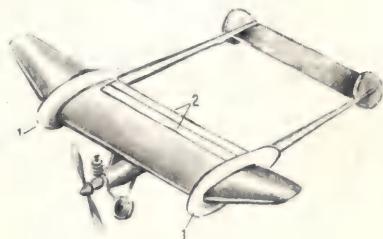


Рис. 1. 1 — винт, 2 — трубчатый фюзеляж, 3 — хомут крепления крыльев, 4 — крыло, обтянутое папиросной бумагой, 5 — центр давления, 6 — центр тяжести.

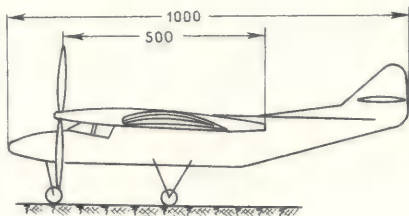


Рис. 5.

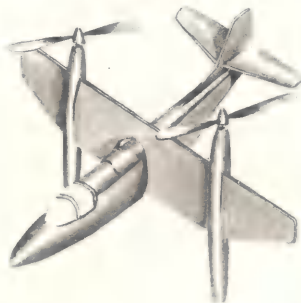
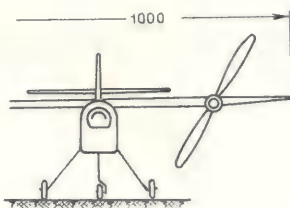
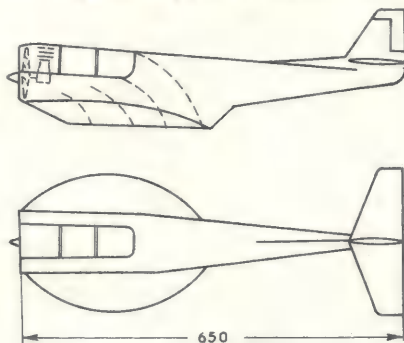
обеспечивает одинаковую тягу всех винтов.

Обе эти модели конвертопланов были построены в авиамодельной лаборатории Московского авиационного института и успешно летали.

На рис. 3 — еще одна модель. Она отличается от других оригинальным способом создания подъемной силы. Воздушный винт засасывает воздух снизу и гонит его вверх. На пути воздушной струи находится полусферическая оболочка, которая отражает струю от винта вниз. При этом под оболочкой образуется зона повышенного давления, что и создает подъемную силу. Летательный аппарат такой схемы по своим свойствам близок к вертолету, имея в то же время перед ним ряд преимуществ: отсутствие большого несущего винта, простота передачи вращения от двигателя к винту. Для компенсации реактивного момента, возникающего от вращения винта, можно применить рулевые поверхности, помещенные в потоке от винта под несущим куполом.

На рис. 4 — модель самолета с укороченным взлетом и посадкой. Система крыла с двойными закрылками позволяет отклонять воздушную струю винта вниз. При этом подъемная сила значительно возрастает. Отклоняются закрылки только при взлете и посадке. В полете закрылки должны быть убраны, в местах соединения они образуют

Рис. 6. Пунктиром изображены направляющие лопасти. Размеры следует выбирать соответственно мощности двигателя.



щели для сдувания вихрей с верхней поверхности крыла. Модель снабжена поршневым мотором и шасси. Взлетает с земли после короткого разбега.

Возможен другой вариант: в выпущенном положении закрылки не образуют щелей. В этом случае сверху крыла будет отрыв потока, зато снизу увеличится давление, в результате подъемная сила может возрасти.

Модель самолета с поворотным крылом на рис. 5. При взлете крыло должно быть повернуто так, чтобы тяга винтов была направлена вертикально вверх. При переходе от вертикального взлета к горизонтальному полету крыло с помощью специального механизма постепенно поворачивается так, чтобы занять обычное положение относительно фюзеляжа. На рисунке представлен вариант модели с двумя резиновыми моторами, помещенными внутри гондол. Вместо резиновых двигателей возможно применение поршневых.



При проектировании и изготовлении такой модели особое внимание следует обратить на положение центра тяжести. Он должен быть расположен на осевой линии крыла. Только в этом случае достигается устойчивый переход от вертикального взлета к горизонтальному полету. Посадка модели происходит обычно, так и вертикально.

На рис. 6 модель бескрылого летательного аппарата. Его подъемная сила создается за счет вытекания из поверхности дискообразного крыла воздушной струи, идущей от винта корпуса фюзеляжа сквозь систему направляющих пластин. Эти пластины изогнуты так, чтобы поворачивать воздушный поток вниз. Выходящий из крыла воздух создает одновременно и подъемную силу.

Двигатель — поршневой. При его мощности модель летает над поверхностью земли на высоте нескольких сантиметров. В этом случае используется эффект «воздушной подушки» достаточно большой мощности для модели сможет летать на значительном удалении от поверхности. Шасси отсутствует. Взлетает и садится (при работающем двигателе) на воздушной подушке. С неработающим двигателем «мягкую» посадку легко сделать на парашюте. Модель является и как кордовая и для свободного полета.

Бескрылый летательный аппарат (рис. 7) имеет пульсирующий реактивный двигатель, стабилизирующие поверхности и проволочные лыжи. Продольная балансировка полета достигается следующим образом. Относительно центра тяжести модели, который должен быть расположен несколько впереди двигателя, сила тяги создает поворачивающий момент. Этот поворачивающий момент в установившемся полете компенсируется кabriрующим моментом, который возникает от действия воздушного потока воздуха на стабилизирующие поверхности. Кabriрующий момент увеличивается с ростом скорости полета и угла установки стабилизирующих поверхностей. Подбирая пары стабилизирующих поверхностей, можно достигнуть продольной балансировки модели в полете. Эти же поверхности обеспечивают и боковую устойчивость. Путевая устойчивость обеспечивается подбором размеров и расположением крыла.

Старт происходит с разгоном по горизонтальной или наклонной поверхности. Возможен также и старт с наклонной или вертикальной поверхности (наклонный или вертикальный). Старт осуществляется с помощью парашюта или путем уменьшения тяги двигателя.

Эта модель была построена и успешно летала.

А вот маленький самолет с винтовым крылом (рис. 8). Винты и крылья предназначены для создания подъемной силы при малых скоростях полета, что особенно важно при взлете и посадке, так как позволяет существенно сократить длину разбега и пробега.

У настоящего самолета данной конструкции вентиляторы производят вращение вентиляторов происходит за счет основного двигателя, создающего тягу, направленную вдоль фюзеляжа. Модель — один поршневой двигатель.

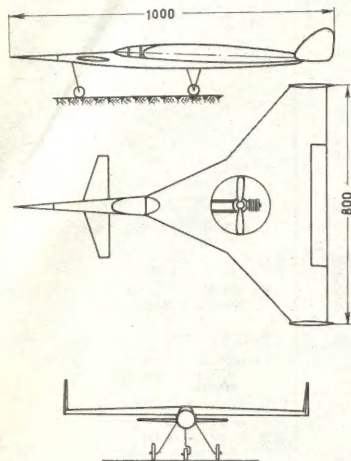


Рис. 8.

Тяга направлена вверх и вперед так, чтобы создавалась сила для поступательного движения и подъемная сила.

Микросамолет обычной схемы (рис. 9) обладает большой тягой, которая дает возможность взлетать без разбега. Для сокращения пробега предусмотрено специальное крыло, автоматически вы-

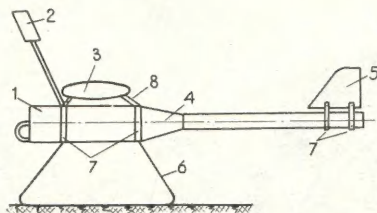


Рис. 7. 1 — бензобак, 2 — стабилизирующие поверхности, 3 — контейнер (термостойкий) для парашюта, 4 — пульсирующий анимодельный реактивный двигатель РАН-1, 5 — ниль, 6 — проволоочные ленточные шасси, 7 — хомуты крепления, 8 — металлические стойки крепления контейнера.

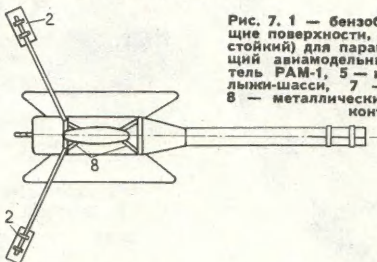


Рис. 9.

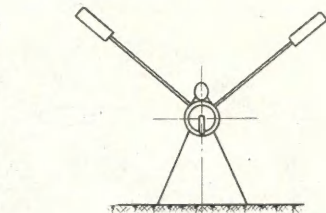
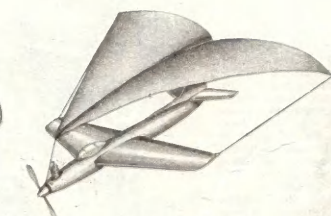
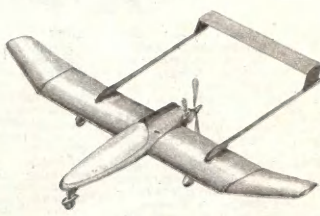


Рис. 10.



Авиационный спорт за рубежом

В Польше в городе Бельско Бяля был проведен 11-й чемпионат страны по парашютному спорту. Чемпионом Польши среди мужчин стал Эдвард Лигицкий. Он показал следующие результаты: в прыжках на точность приземления с высоты тысяча метров — 1,07 м, 2,65 м, 0,63 м и 0,75 м.

В затыжных прыжках с выполнением акробатических фигур в свободном падении его время: 10,0 сек., 10,0 сек., 12,6 сек.

Среди женщин победила Мария Пухар. Во время чемпионата она совершила свой тысячный прыжок.

В последние годы в списках рекордсменов мира по парашютному спорту все чаще стала появляться фамилия англичанина Анны Бернс. Первый мировой рекорд она установила в 1955 году, а теперь в списках национальных и мировых рекордов ее фамилия занесена уже 31 раз. По профессии англичанка — инженер. Летать начала в 1948 году вместе с мужем Денисом Бернсом, который также

бросаемое из фюзеляжа и создающее дополнительную подъемную силу. Основная трудность состоит в умелом конструировании такого парашюта-крыла, оно должно хорошо складываться и принимать определенную форму в рабочем положении.

На рис. 10 — модель экранолета. Ос-

стал известным планеристом. Денис Бернс тоже является мировым рекордсменом по планерному спорту и имеет «Золотой знак» с тремя бриллиантами.

Самых больших успехов Анна Бернс добилась в 1966 году, когда она на чемпионате Англии по планерному спорту среди мужчин заняла первое место. На чемпионате страны она выступала на планере «Аустрия-СХК».

На чемпионате США по планерному спорту в 1966 году победу одержал Дин Шредер, выступавший на планере «НП-14». В первенстве США принял участие и польский планерист Эдвард Манула. На планере «Фока» он в общем зачете занял 5-е место.

Австрийский парашютист Ханс Хубер на аэродроме в Граце (Штирия) установил новый мировой рекорд в ночных прыжках на точность приземления с высоты тысяча метров. 24-летний спортсмен два раза приземлился точно в центр круга. Этим достижением австрийский парашютист впервые в 1937 году вернул Австрию один из парашютных рекордов.

IV чемпионат ФРГ по парашютному спорту проходил в минувшем году на

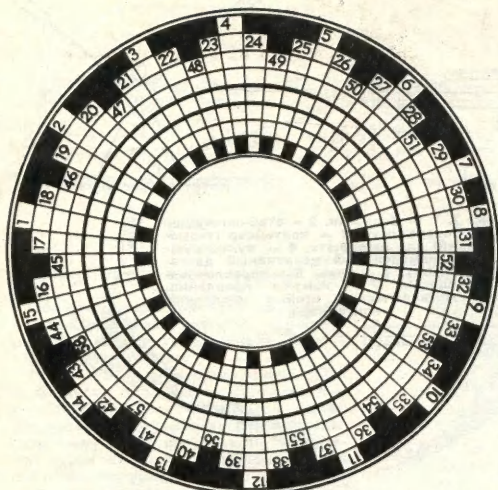
новная идея этой схемы состоит в использовании для увеличения подъемной силы крыла эффекта близости земли. Модель, летая в нескольких сантиметрах от земли, требует для своего движения значительно меньше тяги, чем для полета вдали от земли.

аэродроме в Лейткирхе — Унтерцаль (Бавария). На нем впервые определялись три звания чемпиона: в прыжках на точность приземления, в прыжках с выполнением комплекса фигур и по сумме двух упражнений.

На точность приземления спортсмены совершали по шесть прыжков с высоты 900 или 1500 метров, в зависимости от погоды, с задержкой раскрытия парашюта при прыжках с высоты 900 м от 0 до 3 сек., а при выполнении прыжков с высоты 1500 м от 0 до 15 сек. За выполнение всех 6 прыжков парашютист мог получить максимум три тысячи очков.

В упражнении с задержкой раскрытия парашюта от 25 до 30 сек. с высоты 2000 м и выполнением акробатических фигур участники совершали по 3 прыжка. В первом прыжке в свободном падении спортсмен должен был выполнить две спирали влево, одну спираль право и заднее сальто. В третьем прыжке — одну спираль влево, одну спираль право и заднее сальто. Спортсмен, затративший наименьшее время на выполнение фигур, получал максимальное количество очков — 500.

Чемпионом ФРГ вновь стал спортсмен из аэроклуба Гельнхаузена Лотар Рютцель.



Если вы правильно впишете слова по направлению к центру, то в выделенном круге прочтете фразу, характеризующую творцов наших крылатых машин.

1. Деталь привода дроссельной заслонки. 2. Приспособление для управления самолетом. 3. Самолет. 4. Верхняя часть цилиндра двигателя. 5. Устройство в системе зажигания. 6. Часть двигателя реактивного самолета. 7. Деталь шасси. 8. Агрегат для запуска двигателя. 9. Деталь крыльчатка аннадвигателя. 10. Внутренний объем баков. 11. Приспособление для придания прочности в соединении частей самолета. 12. Советский вертолётчик-рекордсмен. 13. Деталь теплообменного устройства в двигателях с жидкостным охлаждением. 14. Устройство на рулях для снятия нагрузки. 15. Часть винта. 16. Деталь подвесной системы парашюта. 17. Советский космонавт. 18. Передвижение самолета, вертолета по аэродрому. 19. Летчик-испытатель. Герой Советского Союза. 20. Оболочка фюзеляжа и крыльев. 21. Комплекс фигур, выполняемых на летательных аппаратах. 22. Деталь автомата — перекося. 23. Советский авиаконструктор. 24. Автор романа «Аэлита». 25. Деталь в конструкции каркаса утлава. 26. Прибор, запускаемый с помощью ракетных установок в космическое пространство. 27. Известная летчица, Герой Советского Союза. 28.

Часть передающей или приемной радиоустановки. 29. Летчик. Герой Советского Союза, участвовавший в спасении челюскинцев. 30. Устройство для изменения силы тока в бортовой электрической сети. 31. Член экипажа самолета. 32. Аэропорт столицы. 33. Краска для самолетов. 34. Часть фонаря кабины. 35. Изменение направления при движении самолета на земле. 36. Смесь газов, составляющая атмосферу Земли. 37. Космический корабль. 38. Смесь жидких веществ, сжигаемых в двигателях внутреннего сгорания. 39. Учебное заведение. 40. Авиатор. 41. Часть двигателя внутреннего сгорания. 42. Направление, перпендикулярное курсу летательного аппарата. 43. Разновидность самолета. 44. Корпус самолета. 45. Неблагоприятное метеорологическое явление. 46. Самолет-гигант. 47. Конструктор винтокрыла. 48. Фигуры пилотажа. 49. Схема аэродрома. 50. Часть самолета. 51. Электрический разряд в двигателе. 52. Снижение. 53. Летчик, дважды Герой Советского Союза. 54. Продвижение самолета по земле на взлете. 55. Электрозапальный прибор. 56. Герой Советского Союза, летчик — сын советского полководца. 57. Порывистое круговое движение ветра. 58. Вид криволинейного полета самолета.

Составил С. КОВАЛЕНКО
Брянская область,
Почеп



— Все равно мой будет выше!
Рис. А. Астреева

От дождя и ветра



Нет! Эта девушка не собирается лететь на Луну, но и авиации имеет прямое отношение. Она — стюардесса. Оригинальный головной убор, а виде шлема, защищает ее одновременно от дождя, а также от ветра, который на аэродромах обладает большой силой.

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 2)

ЧТО ЗДЕСЬ НАПИСАНО?

«И нет желания острей
Раскинуть шире наши
И слиться с пульсом
Крылья скоростей».

РЕВУС

Высокого вам неба,
Крылатые богатыри!

ОМОНИМЫ

Ян. Пинке. Звено.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 3

1967

Рубежи юбилейного года . . .	1
Рекорды парашютистов . . .	2
Рядом с тобой . . .	3
М. Чечнева. Аннушка . . .	4
Н. Штутин. Четыре встречи . . .	5
В. Савин. Начало большого пути . . .	8
В. Федерация авиационного спорта СССР . . .	10
С. Муха. Хозяин самолета . . .	11
Н. Балакин. Знамя в надежных руках . . .	12
В. Портненко. Залог успеха Р. Добыня. Есть свой клуб Я. Чернявский. Авиационному спорту — дорогу на экран . . .	17
П. Дудочин. Стихи летчика А. Коваль. На взлете . . .	17
М. Лебединский. Творчество, труд, полет . . .	20
В. Мартынов. Переворот на горке . . .	22
Н. Яшин. Пособие для парашютистов . . .	23
В. Березин, Г. Липатов. Бризы . . .	24
Аэросмесь . . .	25
Самолеты страны Советов . . .	26
В. Пильтенко. На старте — копия самолета . . .	28
А. Марченко. Большие состязания . . .	28
А. Васильев. Экспериментальные летающие . . .	28

В помощь участнику юбилейной Спартакиады

Авиамодельные профили. Таблица всевозможных авиамодельных рекордов по состоянию на 1-января 1967 года.

На 1-4-й стр. обложки На воздушных стадионах Юбилейная Спартакиада. Фото С. Киселева, В. Федосова, А. Колесникова.

НАПОМИНАЕМ! Подписка на журнал

„КРЫЛЬЯ РОДИНЫ“

принимается без всяких ограничений с любого месяца
Подписная плата на год — 3 р. 60 к., на 6 месяцев — 1 р. 80 к. Цена отдельного номера — 30 коп.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: Е1-68-96, Е1-66-98, Е1-68-35

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, А. Г. ЗОТОВ, С. П. ИГНАТЬЕВ, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, И. А. МЕРКУЛОВ, Э. Б. МИКИТУМОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, М. С. СЕВРИН, Б. А. СМЕРНОВ, М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор Е. Аграновский.
Издательство ДОСААФ.

Коррентор Т. Леонтьев

Сдано в производство 19.1.67 г. Подписано в печать 17.11.67 г. Вум. 60×90%, 2/4 б. л. 5,5 п. л. Г-40057. Тир. 100 000 экз. Зак. 515. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата,



В 1967 г. БУДЕТ РАЗЫГРАНО 56 ТЫСЯЧ ЦЕННЫХ ВЫИГРЫШЕЙ, среди них:

1400 автомобилей «Волга»
2800 автомобилей «Москвич-408»
4000 автомобилей «Запорожец»
3000 мотоциклов «М-63-Урал-2» с коляской
5000 мотоциклов «ИЖ-Юпитер-2» с коляской БП-65
3000 мотоциклов «ИЖ-Юпитер-2»

4400 мотоциклов «ИЖ-Планета-2»
3000 мотоциклов «Восход»
2000 мотороллеров «Тула» Т-200м
6000 мотороллеров «Вятка-2» В-150м
9000 мопедов «Рига-3»
12400 мотовелосипедов.

Лотерея выпускается на сумму 100 миллионов рублей, из них 50 миллионов рублей пойдут на оплату выигрышей.

Остальная часть средств от автомотолотереи будет направлена:
— на дальнейшее развертывание оборонно-массовой работы среди населения;
— на развитие авиационного, радио, автомобильного, мотоциклетного, водно-моторного, стрелкового и других военно-технических видов спорта;
— на строительство учебных зданий и спортивных сооружений.

Стоимость билета — 1 рубль.

Тираж — в декабре 1967 года.

ПРИБОРАЙТЕ БИЛЕТЫ ВТОРОЙ АВТОМОТОЛОТЕРЕИ ДОСААФ.

