

КРЫЛЫА
РОДИНЫ
№8 1960



Десантники



Десантники получили «боевое» задание. Первыми вылетают разведчики (1). На территории «противника» нужно быть осмотрительными, тщательно маскировать свои следы. Удобен для скрытного подхода к плотине водосток (2). «Невидимый — вижу!» — таков девиз десантников-разведчиков. Воин ведет наблюдение с помощью перископа (3). Сведения о противнике добыты. Десантники сообщают их по радио (4). Перед вылетом группы метеорологи уточняют силу и направление ветра (5). Задание выполнено. Под прикрытием дымовой завесы воины отходят в укрытие (6).

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

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

№ 8 ★ АВГУСТ ★ 1960
Год издания 11-й

В Ленинградском авиационно-спортивном...

Посмотри, читатель, на первую страницу обложки. Это — молодые ленинградцы. Комсомольцы медицинская сестра Римма Никольна, слесарь Владимир Андреев и сотрудница художественного института Ирина Сергеева ранним утром встретились на Невском проспекте. Трудовая неделя позади. Сегодня — день отдыха. Сотни тысяч ленинградцев — тружеников семьи — отправятся в пригороды, парки, скверы, на пляжи. А Римма, Владимир и Ирина спешат в авиационно-спортивный клуб, откуда — на аэродром. Воскресенье — любимому спорту!

Небо манит к себе сильных и смелых. Немало ленинградцев — юношей и девушек самых разнообразных профессий — свой досуг посвящают авиационному спорту. Трехэтажное здание на улице Толмачева знакомо многим. Сюда, в авиаспортивный клуб, по вечерам, после работы или занятий, в учебные классы приходят молодые инженеры и токари, студенты и старшеклассники средних школ — все те, кому полюбились заоблачные выси. В обычные дни молодежь изучает материальную часть, теорию полета и парашютного прыжка, а в воскресенье летает на планерах, прыгает с парашютами, запускает в воздух авиационные модели.

...Как хорошо парить в небе, путешествуя от облака к облаку над родными просторами. Планерист Николай Портной (справа) готов к очередному полету. Безмоторная машина и сегодня будет по всем ему повиноваться.

Коллектив авиационно-спортивного клуба широко пропагандирует среди молодежи авиационный спорт. Успешно решать эту задачу ему помогают комсомольские организации, многочисленные общественный актив ДОСААФ. Первые успехи ощутили: за год клуб воспитал 8 новых мастеров спорта, много второразрядников и спортсменов второго и третьего разрядов. Запоевано 15 всеобщих и 5 мировых рекордов; появились десятки авиационных кружков в первичных организациях Общества.

Новые спортивные победы демонстрируют ленинградцы на стартах Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

В этом номере мы рассказываем о буднях спортсменов Ленинградского авиаспортивного клуба, занявшего первое место во Всесоюзном смотре клубов ДОСААФ по пропаганде технических знаний.



ВО ГЛАВЕ АВИАЦИОННОГО ПРОГРЕССА

ВСЯ НАША СТРАНА с воодушевлением встретила решения июльского Пленума Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза, обсуждавшего вопрос о ходе выполнения решений XXI съезда КПСС о развитии промышленности, транспорта и внедрении в производство новейших достижений науки и техники.

Советский народ под руководством великой Коммунистической партии, выполняя семилетний план, добился новых крупных успехов в борьбе за создание материально-технической базы коммунизма.

Одним из замечательных свидетельств стремительных темпов технического прогресса являются огромные достижения советской страны в области развития авиационной науки и техники.

Советские летчики, ученые, конструкторы, работники авиационной промышленности, авиационные спортсмены творческим, вдохновенным трудом обеспечивают завоевание все новых и новых высот авиационного прогресса. И так уж повелось, что в День Воздушного Флота, ставшего у нас традиционным народным праздником, труженики авиации как бы отчитываются перед Родиной в своих славных делах.

Всеобщее признание во всем мире получили наши советские реактивные и турбовинтовые воздушные лайнеры. В этом году конструкторы и работники авиационной промышленности порадовали нас новыми замечательными машинами. Самолетный парк пополнился пассажирскими самолетами конструкторского коллектива А. Н. Туполева — «Ту-124», на которых впервые в мире установлены турбовентиляторные двигатели, и турбовинтовыми самолетами конструкторского коллектива О. К. Антонова — «Ан-24». В этих самолетах воплощены последние достижения современной авиационной науки и техники.

В советской стране авиация служит человеку в мирных целях. Самолет и вертолет прочно вошли в наш быт. С каждым годом растет роль Воздушного флота в развитии народного хозяйства.

Наша Родина — знаменосец мира! Твердая и последовательная мирная политика советского государства получила признание и поддержку миллионов и миллионов людей доброй воли всего земного шара. За послевоенные годы могущественная советская держава не раз одерживала империалистических агрессоров, твердо и решительно пресекала их попытки развязать новую мировую войну. Но агрессивные круги США продолжают провокации, угрожающие делу мира. Наши воины, выполняя приказ Советского правительства, дали достойный отпор американским воздушным пиратам, попытавшимся проникнуть в наше советское небо. Высокую бдительность и отточенное мастерство показали советские ракетчики, сбившие американского воздушного шлона. Офицер — авиатор В. Поляков, бывший воспитанник Ставропольского аэроклуба, уничтоживший американский бомбардировщик-разведчик, отлично выполнил свой воинский долг.

Советские Вооруженные Силы и их авиация зорко охраняют мирный труд советского народа. Они являются грозным и надежным щитом против империалистических поджигателей войны. Наши Военно-Воздушные Силы оснащены мощной, современной техникой, позволяющей нанести сокрушительный удар врагу, если он попытается нарушить священную неприкосновенность советских воздушных пространств.

«Советский Союз и впредь будет отстаивать интересы мира и безопасности во всем мире. Глубоко ошибаются те, кто задался целью испытывать наше терпение. Мы не рекомендуем им этого делать. Советский Союз и наши союзники, с которыми мы связаны соответствующими обязательствами, смогут дать отпор любому агрессору», — в этих словах главы Советского правительства Н. С. Хрущева звучит грозный голос всего советского народа, всех народов социалистического лагеря.

Советский народ клеймит позором империалистических агрессоров и отвечает на их враждебные происки новыми трудовыми подвигами, повышением бдительности, дальнейшим укреплением оборонной мощи страны.

В укреплении авиационного могущества нашей страны не-

малую роль играет Всесоюзное ордена Красного Знамени добровольное общество содействия армии, авиации и флоту.

Интерес молодежи к авиационному спорту, ее тяга к техническим знаниям неуклонно растут. Об этом убедительно говорит массовое участие юношей и девушек в первых стартах и в подготовке к финальным соревнованиям Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, проводимой комсомолом и ДОСААФ. Выполняя задачу, поставленную IV пленумом ЦК ДОСААФ — в течение 1960—61 гг. подготовить в первичных организациях Общества не менее 2 миллионов технических специалистов для народного хозяйства — авиационные учебно-спортивные организации вовлекают новые массы молодежи в авиационный спорт.

Массовость и мастерство! — вот прочная основа, на которой развивается советский авиационный спорт. Нам принадлежит свыше трети мировых рекордов, зарегистрированных Международной авиационной федерацией.

Начало этого спортивного года советские спортсмены ознаменовали бурным штурмом новых высот мастерства. В одном полете экипаж самолета Ту-114, возглавляемый летчиком мастером спорта И. Сухомлиным, установил 8 мировых рекордов скорости полета с большим коммерческим грузом на борту и побил рекорды, ранее принадлежавшие американским спортсменам.

Борьба за новые рекорды была успешно продолжена летчиком Б. Адриановым, установившим абсолютный рекорд скорости полета на 100-километровом замкнутом маршруте.

Наращивают успех спортсмены-вертолетчики. Новые мировые рекорды в этом любимом молодежью спорте завоеваны Т. Руссиян, А. Геппенер и Ф. Белушкиным. Отрадно отметить высокие достижения в вертолетном спорте наших девушек: из 5 мировых рекордов, определенных ФАИ для женщин, все 5 принадлежат советским спортсменкам.

Этим летом положено начало большому подъему планерного спорта. Теперь спортсмены обеспечены достаточным количеством современных планеров различных назначений. Над созданием новых, еще более совершенных планеров, лебедок, приборов упорно работают наши конструкторы. Добрая слава идет о новом рекордном парителе «А-15», созданном конструкторским коллективом под руководством О. К. Антонова. Недавно «А-15» впервые поднялся в воздух, а на нем уже установлено несколько всесоюзных и мировых рекордов.

Новая техника открыла новые перспективы, дала возможность нашим спортсменам показать свои силы, упорно повышать мастерство. Советские планеристы В. Ильченко, А. Самосадова, М. Веретенников, В. Ефименко, В. Гончаренко, З. Соловей, Л. Бган и другие завоевали убедительные спортивные победы на облачных дорогах. Нашим планеристам предстоит упорная и трудная борьба за достойное место в таблице мировых рекордов. И нет сомнения, что советские спортсмены с честью справятся с этой задачей.

Советские парашютисты являются обладателями преобладающего большинства мировых рекордов. Значительных спортивных успехов достигли В. Романюк, И. Садкин, П. Долгов, О. Казаков, А. Скопинова, Г. Андреичева и многие другие мастера парашютного прыжка. Но нашим парашютистам нельзя успокаиваться на достигнутом. Надо сказать, что результаты их выступлений на международных встречах могли быть значительно выше.

Растет массовость авиамодельного спорта. Старты Всесоюзной спартакиады привлекли сотни тысяч будущих рекордсменов, умелых конструкторов летающих моделей.

Спортивное лето в разгаре. Советские спортсмены продолжают штурм рекордов с нарастающей силой. Уже к началу июля установлено 69 всесоюзных и 55 мировых спортивных достижений. День Воздушного Флота авиационные спортсмены встречают выдающимися успехами в труде и спорте.

Наша Родина уверенно идет во главе авиационного прогресса. Отецеская забота Коммунистической партии и Советского правительства вдохновляет наших летчиков, конструкторов, спортсменов, работников авиационной промышленности на новые славные дела во имя укрепления авиационного могущества любимой Родины.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ—В МАССЫ!

СОСТОЯВШИЙСЯ НЕДАВНО очередной пленум Центрального комитета ДОСААФ обсудил вопрос «О ходе выполнения организациями ДОСААФ решений IV съезда Общества по подготовке кадров массовых технических специалистов». Пленум отметил, что организации Общества, выполняя решения IV съезда ДОСААФ, проделали немалую работу по подготовке технических кадров.

И все же, как подчеркивается в решении пленума, требования съезда об организации широкой пропаганды технических знаний и технической учебы среди членов Общества и населения выполняются еще неудовлетворительно.

Пленум обязал республиканские, краевые, областные, городские и районные комитеты ДОСААФ обеспечить в 1960—1961 годах выполнение решений IV съезда ДОСААФ об охвате не менее 10 процентов членов Общества учебой в технических кружках, на курсах и в спортивных командах.

Учитывая реальные условия, сложившиеся на местах, пленум ЦК ДОСААФ считает необходимым в течение 1960—1961 годов в первичных организациях Общества подготовить для народного хозяйства не менее двух миллионов технических специалистов.

Большая ответственность в решении поставленной задачи ложится и на авиационные клубы. Они обязаны усилить авиационно-техническую пропаганду, расширить ее границы, больше привлекать молодежи к занятиям авиационным спортом, наладить работу кружков, повысить качество обучения летчиков, планеристов, парашютистов, авиамоделлистов. Вся эта работа должна проводиться в тесной связи с комитетами ВЛКСМ.

Пленум призвал комитеты ДОСААФ совместно с органами народного образования и комсомолом создать сеть самостоятельных клубов, технических кружков и курсов при средних школах, организовать кружки юных радиолюбителей, авиационного, автомобильного и морского моделизма.

Как отмечается в постановлении пле-

нума успешное выполнение задачи массовой подготовки специалистов потребует привлечения большого количества инструкторско-преподавательских кадров. Пленум обязал республиканские, краевые и областные комитеты ДОСААФ организовать при клубах Общества и хозрасчетных школах подготовку общественных инструкторов.

В решении пленума обращается внимание на то, что подготовка технических кадров, их качество будут зависеть от расширения и лучшего оснащения учебно-материальной базы самостоятельных клубов, хозрасчетных школ, курсов и кружков. К строительству и оборудованию учебных классов и других помещений следует шире привлекать молодежь, самих спортсменов.

Пленум призвал комитеты ДОСААФ организовать социалистическое соревнование между первичными коллективами и клубами Общества, умело использовать все средства устной агитации и пропаганды, печать и радио, практиковать проведение тематических вечеров и других мероприятий, способствующих привлечению молодежи к овладению техническими знаниями.

Вся работа по подготовке технических кадров должна сочетаться с активным участием организаций и клубов Общества в проводимой в 1960—1961 годах Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта.

Постановление пленума с одобрением встречено в авиационных учебных организациях, авиационно-спортивных клубах, планерных станциях, авиамодельных лабораториях — всеми авиационными спортсменами.

Обсудив свои задачи, вытекающие из постановления IV пленума ЦК ДОСААФ, работники авиационных клубов и спортсмены мобилизуют свои усилия на еще более широкое развертывание авиационно-технической пропаганды в первичных организациях ДОСААФ, на достижение массовости авиационного спорта, роста мастерства спортсменов.

Как можно лучше удовлетворить патристические стремления нашей молодежи — такова задача всех организаций нашего Общества.

Рекордсмены

Спортивное лето приносит все новые рекорды.

Выдающегося успеха добился заслуженный мастер спорта В. Ильченко на двухместном планере типа А-10. Перед ним стояла задача — полет с пассажиром в заранее намеченный пункт. Таким пунктом он избрал поселок Ново-Анненский (район Борисоглебска). Пробы в воздухе около восьми часов, В. Ильченко достиг места посадки, пройдя по воздуху 600 км. Таким образом, советский планерист завоевал новый мировой рекорд. Его результат превышает достижение польского планериста Е. Попеля, установленное в 1953 году.

Мировой рекорд скорости на 1000-километровой дистанции установил на Ми-1 (для вертолетов данной песовой категории) известный авиационный спортсмен Ф. Белушкин. Он без посадки дважды прошел по замкнутому треугольному маршруту Тушино — Калуга — Вязьма — Тушино, пробы в воздухе 7 часов, 7 минут и 5 секунд. Средняя скорость составила 141,332 км/час.

Новый всесоюзный рекорд установил заслуженный мастер спорта Вячеслав Ефименко на недавно созданном советском планере А-15. На 200-километровом треугольном маршруте Сумы — Бурны — Сипевка — Сумы он развил скорость 72,413 км/час.

Рекордсменка страны мастер спорта А. Самосадова установила новый мировой рекорд на планере «Деманте». Стокилометровый замкнутый маршрут был пройден ею за 1 час 11 минут. Средняя скорость составила около 87 км/час.

Солист Украинской республиканской филармонии мастер спорта В. Гончаренко добился рекордного результата в полете на двухместном планере «Бланик» с пассажиром. На 200-километровом замкнутом маршруте он показал среднюю скорость полета 62 км/час.

Спортсменка первого разряда З. Соловей, пролетев до установленной цели 126 км на планере «Приморец», установила новый всесоюзный рекорд. На снимках: Ф. Белушкин, З. Соловей, В. Ефименко, В. Ильченко, А. Самосадова, В. Гончаренко.

В. ЖЕЛТОВ

АРМЕЙСКОЕ СПАСИБО

В ОСКРЕСЕНЬЕ. Раннее утро. На аэродроме Н-ской части ужелюдно. Делая круги, самолет набирает высоту. В небе возникают отделяющиеся от самолета фигурки парашютистов. Стремительно, красиво их падение. Оно похоже на полет стрижей. Раскинув руки, спортсмены описывают в воздухе четкие «восьмерки». Свободны, непринужденны их движения, и, глядя снизу, трудно поверить, что ясное лазурное небо встречает их, как бушующий океан, и при малейшей оплошности способно закружить, словно пушинки в вихревом «шторме».

Но точны, предельно экономны действия спортсменов. Каждое их движение доведено до автоматизма.

У зенитной трубы — мастер спорта подполковник Виктор Георгиевич Щербаков. На счету у офицера 1140 боевых и спортивных прыжков. Ветеран парашютизма, ветеран десантных войск, он пользуется большим авторитетом среди воинов. Сотни обученных им десантников участвовали в боях, действовали в тылу врага и удостоены высоких правительственных наград. Демобилизовавшись из армии, многие из них сами стали инструкторами парашютного спорта, занимаются сейчас подготовкой молодых парашютистов.

Не отрываясь от окуляров трубы, подполковник взмахнул рукой. Стоявшие рядом офицеры сверили показания секундомеров. Свободное падение длилось тридцать секунд. Один за другим стали вспыхивать в небе шелковые куполы. Плавное покачиваясь, парашютисты снижаются.

Безбрежен воздушный океан, но и там десантник должен быть осторожен в выборе «дорог». Безобидным выглядит серебристо-свинцовое облачко, но под ним — восходящий поток, подхватит и потащит вверх. А медлить с приземлением при десантировании в тылу врага нельзя. Вот почему воин-парашютист должен уметь обходить опасные облака. В умелых руках шелковый купол становится вполне управляемым.

Обогнув облачко, спортсмены нацеливаются на посадочный круг. Внезапно усилившийся ветер начинает сносить их в сторону, но крылатые пехотинцы умеют при надобности перемещаться и против ветра.

— Молодцы! — произносит кто-то из зрителей.

— Молодцы и те, кто подготовил для армии таких молодцов, — замечает подполковник. — В воздухе солдаты-первогодники, — поясняет он, — воспитанники аэроклубов.

— Не только в воздухе, но и на земле, — шутливо добавляет один из офицеров, указывая на разместившихся неподалеку солдат.

Первая группа воинов приземлилась. Щербаков подходит к «очередным».

— К прыжкам готовы! — четко докладывает подполковнику кандидат в члены КПСС, мастер спорта младший сержант Анатолий Отян.

Высокое спортивное звание ему присвоили еще до армии. Начальную подготовку парашютиста он прошел в Кировоградском аэроклубе под руководством мастера спорта Павла Алексеевича Банникова. В годы войны Банников служил в десантных войсках. Обучая аэролюбцев, бывший фронтовик прививает им любовь не только к парашютному спорту, но и к боевой профессии десантника. Не удивительно, что один из способнейших его учеников — Анатолий Отян пришел в армию подготовленным и в спортивном, и в военном отношении. Командование части сочло возможным использовать молодого воина на инструкторской работе и не ошиблось. Умело обучает спортсменов-десантников младший сержант.

Пока группа Отяна садится в самолет, подполковник подходит к другому тренеру.

— Как? — коротко спрашивает он.

— Готовы, товарищ подполковник! — отвечает комсомолец, перворазрядник рядовой Юрий Козлов.

Он — воспитанник Воронежского аэроклуба. Авиационный спорт в Воронеже имеет славные традиции. Здесь был совершен первый массовый прыжок с

парашютами. Воронежцы с гордостью произносят имена многих славных летчиков и парашютистов, бывших воспитанников Воронежского аэроклуба. Удивительно ли, что и Козлов прибыл в армию не только отличным спортсменом, но и хорошо подготовленным десантником. Его обучал бывший военный летчик, знаток десантной службы Сергей Васильевич Голубев. Он научил своего воспитанника прыгать и в ночных условиях, и с дополнительными грузами, и при повышенных скоростях самолета.

За успехи в боевой и политической подготовке командир части поощрил Козлова краткосрочным отпуском на родину. Воин побывал в родном аэроклубе. У спортсменов была горячая пора — готовились к всесоюзным соревнованиям парашютистов. Козлова встретил командир парашютного звена Василий Стефанович Никифоров:

— Чем, солдат, порадуешь?

Козлову было чем порадовать своих первых спортивных наставников. Он совершил свой пятисотый прыжок, выполнил нормативы мастера спорта.

Приятной новостью для инструкторов клуба было и то, что их воспитанник с первых же дней службы в армии не только стал отличником боевой и политической подготовки, овладел профессией десантника, но и сам уже тренирует парашютистов-воинов.

Бывшего аэролюбца пригласили на аэродром. Отрабатывалось упражнение на точность приземления. Управляя парашютами, спортсмены выбирали нередко столпы почти на половину их длины. Этим резко уменьшалась площадь купола, падало сопротивление, сильно увеличивалась скорость снижения. Характерное при глубоком скольжении вращение купола затрудняло ориентировку, наблюдение за зем-

Интересное письмо получил из аэроклуба рядовой Геннадий Федосимов.





Мастер спорта майор М. Гринберг инструктирует парашютистов перед затяжными прыжками.

лей. Парашютистам приходилось прекращать свои маневры на сравнительно большой высоте, и это отрицательно сказывалось на точности приземления — порывистый ветер успевал относить некоторых из них далеко от центра приземления.

Понаблюдав за действиями одноклубников, Козлов посоветовал им не увлекаться выбором строп. Мелкое скольжение куда эффективнее глубокого — армейская практика окончательно убедила в этом Козлова.

Спортсмены сомневались: раз скольжение мелкое — не будет и широты маневра.

Козлов взял карандаш и бумагу. Нарисовав парашют, он так же, как делал это уже не раз с солдатами, стал объяснять...

Доводы воина убедительны. Кто-то пошутил:

— Вот мы вашим же «мелким скольжением» и обставим вас на соревнованиях.

— Что ж, — ответил солдат, — соревнование — не конкуренция. Научился сам — научи других!

О многом рассказал в тот вечер рядовой Козлов. Бескорыстной была помощь воина возможностям спортивным соперникам. Кому-то по этому поводу вспомнилась народная мудрость: «Что спрятал, утаил — то пропало; что передал товарищу — то твое».

Чем ближе день соревнований, тем чаще вспоминал Козлов о дружеской встрече с земляками. Серьезно готовился он сам и готовил своих учеников к предстоявшей спортивной борьбе.

...У самолета выстроились воины третьей группы. За посадкой следит старшина сборов комсомолец старший сержант Израиль Оршанский. Он перво-разрядник, воспитанник Киевского аэроклуба. На счету у старшего сержанта 141 прыжок. «Снайперский глаз» — говорят о нем парашютисты. И действительно, приземляется он так точно, будто прицеливается перед выброской из самолета со снайперской оптикой.

— Прочные навыки в точности приземления я приобрел, конечно, в армии, — говорит Оршанский, — но немалую роль сыграла и подготовка в аэроклубе.

С благодарностью вспоминает старший сержант своих клубных учителей и старших товарищей. С первых трени-

ровок инструктор Берзин приучал молодого парашютиста к самостоятельности.

— Самолет по курсу выведу, — говорил он, — а момент выброски определяй сам!

И Оршанский определял. Если ошибался, инструктор его поправлял. Так и вырабатывался «снайперский глаз».

...Один за другим садятся в машину комсомольцы старший сержант Владимир Климович, рядовые Владимир Шарпов, Александр Карпенко и Иван Симонов. Их дружба завязалась еще в Одесском авиаспортивном клубе.

Пока за плечами у Карпенко 97 прыжков, но в кармане гимнастерки он носит значок парашютиста с цифрой 200. Ему подарил его, провожая в армию, клубный тренер мастер спорта Игорь Ткаченко. Так получилось, что Ткаченко в тот год демобилизовался и вернулся в клуб, а Карпенко призывался. Вручая значок ученику, мастер спорта сказал:

— Передаю как эстафету!

Прыжки окончены. Через полчаса спортсмены займутся укладкой парашютов, а пока можно просмотреть свежую почту, письма от родных, от любимых. А вот письмо, которое получил комсомолец рядовой Геннадий Федосимов, интересно послушать всем. Оно — из Ростовского аэроклуба. Регулярно переписывается Федосимов с парашютистами Ростова. Нет у Геннадия родных — погибли в годы войны. Родной семье ему были детдом, затем — завод и дружный коллектив аэроклубовцев. Теперь он — в армейской семье, но по-прежнему волнуют его планы одноклубников. Интересуются и спортсмены делами призванного в армию товарища. Ведь и они в свое время волнуются в армейскую семью и им предстоит боевая учеба. Готовиться к ней нужно заранее. Вот и пишет им Федосимов, советует как старший товарищ, как парашютист-воин, ставший отличным десантником.

...Физически слабоват был Геннадий, когда пришел в аэроклуб.

— Родом-то откуда? — спросил инструктор.

— Вятский, — ответил Геннадий.

— Вятский — народ хватский: семеро одного не боятся! — сострил какой-то зубоскал. Обидела Геннадия неуклюжая шутка, но сдержался, промолчал, только подумал: «Поглядим еще, кто будет хватче».

Основательно стал заниматься Геннадий спортом. Ходил и на «шестерке», и на яхте, увлекался плаванием, лыжами, гимнастикой. Крепло здоровье, прибавлялись сила, ловкость.

Захлестнуло однажды купол стропами, началось вращение. Рисканово в таких случаях раскрывать запасной парашют — может скрутить жгутом оба купола. Геннадий не растерялся, перерезал два передние лямки, подогнул правую ногу, выбросил правую руку в сторону, левую — вверх, прекратил этим вращение, тогда и раскрыл запасной парашют. На все ушло несколько секунд. Вот что значит натренированность. Помогли выработанные спортом быстрота реакции, ловкость, хладнокровие.



Десантник в свободном падении.

Фото Е. Савалова

— Молодец, вятский! — по-дружески сказал Геннадий тот же «зубоскал». В сущности он оказался хорошим парнем, вовсе не заносчивым и не гордым, как показалось это Геннадию вначале. Подружился Федосимов с Борисом Панченко. Успешно шли дела у Геннадия, он от души помогал своему «обидчику». И теперь «обидчик» делится с Геннадием всеми своими радостями и печалью.

Вот и на этот раз прислал длинное письмо. Со всеми подробностями описывает успехи аэроклубовцев. О себе сообщает кратко: работает командиром звена. Были тренировки на точность приземления — добился хороших результатов.

Тесным кружком обступили солдаты Федосимова. Панченко неплохой спортсмен, в письме его немало интересных мыслей. Подошел мастер спорта майор Михаил Григорьевич Гринберг. У майора — 1119 прыжков. Воспитанник Одесского авиаспортиклуба, один из ветеранов затяжного падения, судья республиканской категории, награжденный за десантные операции фронтовик, сейчас он тренирует парашютистов-авиаторов. На соревнованиях авиаторы и десантники встретятся как спортивные соперники. Это не мешает им, однако, проводить совместные тренировки.

Прочтены последние строки письма. Покачал майор головой:

— Борьба на первенстве будет острой!

— А кто, по-вашему, будет для нас самым серьезным соперником на соревнованиях? — полюбопытствовал кто-то из солдат.

— Конечно, ДОСААФ, — ответил майор и шутливо добавил: — На то оно и Общество содействия Армии, Авиации и Флоту. Правильно содействует... Армейское ему спасибо!



Ведь это так естественно стремиться к тому, что тебе душевно близко. А навсегда близкой и родной стала для Татьяны Руссиян авиация. Студентка авиационного института поступила в аэроклуб, начала летать на планере. Довольно большой перерыв в спортивных занятиях несколько не охладил ее интереса к авиации. Когда Татьяна снова появилась на аэродроме, она уже работала по специальности инженером-испытателем.

Планер — хорошая школа для будущего летчика. В 1957 году в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова создается группа будущих пилотов-вертолетчиков. Среди них находилась и Руссиян. Уже ранней весной будущего года все

ЕСТЬ РЕКОРД!

НА СЧЕТУ — ТРИ МИРОВЫХ ДОСТИЖЕНИЯ

планеристы вылетели самостоятельно на вертолете.

Постепенно зрели силы, умение, опыт, приведшие к мировому рекорду — полету на высоту 4140 метров. Рекорд установлен всего лишь через год после первого самостоятельного вылета.

Прошел еще год. И вот мы беседуем в редакции с Татьяной Владимировной Руссиян в связи с новыми мировыми рекордами, установленными ею на вертолете Ми-1.

— Прежде всего, — говорит она, — хочется выразить благодарность тренеру Ф. Белушкину, за внимательность и большую заботу. Отлично готовили машину техники В. Канов и И. Лебедев.

— Наступило 18 июня, — рассказывает Руссиян, — видимость прекрасная. Беспоконил только ветер. Чтобы выдержать скорость в 130 км/час, следовало иметь наддув двигателя 740 мм. Пройдена треть маршрута. Как с горючим? Оказывается есть довольно изрядный запас. Увеличила скорость до 160 км/час.

На первом поворотном пункте у Калуги, где должен был находиться спортивный комиссар, заметила вертолет. Рядом с комиссаром находился Ф. Белушкин. По радио мне передали:

— Пролет зафиксирован. Следуйте по маршруту. Счастливого пути!

Лобовой ветер встретился на участке до Вязьмы. Казалось, что вертолет стоит на месте. Это, конечно, не так. Но двигался он со скоростью примерно 100 км/час. Снова поворотный пункт и последняя прямая. Помогает попутный ветер. По расчету времени я должна прийти к финишу через 4 часа, а пришла через 3 часа 31 минуту.

Совершив полет по маршруту Тушино — Калуга — Вязьма — Тушино, Татьяна Руссиян установила впервые два мировых рекорда: дальности полета по замкнутому маршруту и скорости полета на 500-километровой дистанции — 142,642 км/час. Из пяти вертолетных рекордов, определенных ФАИ для женщин, все пять принадлежат теперь советским спортсменкам. Обладательницей трех рекордов является Татьяна Руссиян.

На снимке: Т. Руссиян.

Фото А. Григорьева



А вот и наши знакомые. Римма Николкина (снимок слева) проверяет готовность к прыжку с пышки Тани Ключиной. Таня — комсомолка, мастер мясоккомбината. Как и ее подруги, она будущий общественный инструктор. Сегодня с ними занимается Николкина, по профессии медицинская сестра. Впервые порог клуба Римма переступила 8 лет назад и достигла немалого: получила первый спортивный разряд, окончила курсы общественных инструкторов, стала чемпионкой страны. 250 раз покидала она борт самолета. Николкина часто бывает в первичных организациях ДОСААФ: в одном коллективе она беседует с молодежью о парашютизме, в другом — ведет показательное заятие кружка... Когда в клубе создали постоянные курсы общественных инструкторов Римма возглавила одну из групп.

Подстать ей — Ирина Сергеева. И она энтузиаст, пропагандист парашютизма и тоже чемпионка страны. Ирина (снимок справа) рассказывает и показывает будущим руководителям кружков слесарю Юрию Розову и студентке Вале Малащенко, как укладывать парашют.

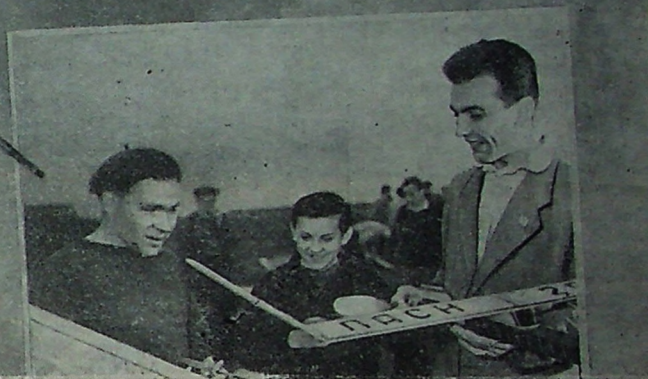
Римма и Ира не только учат, но и сами постоянно повышают свою спортивную выучку.

— Наш очередной рубеж, — говорят подруги, — завоевать звание мастера спорта. Примером нам служит одноклубница чемпионка СССР мастер спорта Галия Андреева.

К новым успехам стремятся и авиамоделисты. В клубной авиамodelьной секции — мастера спорта и около 500 разрядников.

Строители «малой авиации» постоянно совершенствуют коплетрукторские и спортивные навыки. Спортсмены, строящие одиотипные классы моделей, объединены в специальные группы; с ними регулярно проводятся тренировочные занятия. Десять мастеров спорта — А. Эрлер, А. Кузнецов, В. Наталенко и другие — решили подготовить 27 перворазрядников, 12 авиамodelистов второго и 140 — юношеского разрядов.

Проватанде авиамodelизма служит обмен спортивным опытом. Володя Воробьев — шестиклассник из 274-й школы (снимок внизу) занимается в кружке Дома культуры имени Цюрупы. Впервые он на соревнованиях, и Володе очень хочется знать «секреты» успеха Владимира Андреева (слева), ставшего победителем городского старта резиномоторных моделей Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.



НА СТАРТЫ СПАРТАИАДЫ!

ВОЛОДЯ ПОЧЕПАЕВ— ПОБЕДИТЕЛЬ СОРЕВНОВАНИЙ

Авиамodelисты столицы вышли на старты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. На кортодроме Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова состоялись соревнования кружковцев школьных организаций ДОСААФ, организованные Московским авиамodelным клубом. В программу входили испытания кордовых скоростных, пилотажных и гоночных моделей с рабочим объемом цилиндра двигателя 2,5 см³. 16 команд — победителей районных и школьных спортивных встреч — оспаривали первенство столицы. Победу одержали авиамodelисты Московского Дома пионеров (инструктор кружка С. Казанков). Второе и третье места заняли команды Центральной станции юных техников (инструктор В. Еськов) и Дома юных техников Сталинского района (инструктор Н. Блохин).

В личном зачете по классу скоростных моделей впереди — тринадцатилетний Володя Почепав. Его модель развила скорость 138 километров в час. Володя уверенно лидировал, наращивая скорость полета модели (в первом туре

модель летела со скоростью 124 км/час). Юный авиамodelист включен в состав команды, которой предстоит оспаривать спортивную честь столицы на всесоюзных соревнованиях. К всесоюзным стартам Володя готовится под руководством тренера клуба О. Гаевского.

Призерами старта кордовых скоростных моделей стали Саша Вагин (Центральная станция юных техников) — 135 км/час и Коля Гурьянов (Сокольнический район) — 105 км/час.

Слабо выступили авиамodelисты по классам пилотажных и гоночных моделей. Пилотажники и гоночники не были готовы к спортивной борьбе. Инструкторы кружков, как показали результаты полетов моделей, еще плохо организуют тренировки юных модельистов.

Спустя несколько дней строители «малой авиации» вновь вступили в борьбу на городских соревнованиях. И на этот раз победа досталась авиамodelистам Московского Дома пионеров.

П. РЫВКИН,
начальник Московского городского
авиамodelного клуба

На старты спартакиады!

ДЕЯТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

Деятельную подготовку к предстоящим спортивным встречам развернули авиационные спортсмены Брянского аэроклуба. Еще в мае этот вопрос обсуждался на расширенном заседании совета клуба. Было решено привлечь к участию в спартакиаде наибольшее количество спортсменов, повысить их мастерство, улучшить областные рекорды, бороться за установление новых всесоюзных достижений.

На первом этапе спартакиады состоятся городские соревнования на лично-командное первенство. После этого будут проведены областные соревнования.

По самолетному спорту создано семь команд (столько же и по парашютному спорту), куда вошли спортсмены машиностроительного, сталелитейного, автомобильного заводов, железнодорожного узла, института транспортного машиностроения и других учреждений. Утверждены тренеры. Ими будут штурман аэроклуба мастер спорта Павел Праздников, перворазрядники-инструкторы Петр Укофы и Юрий Карпов.

Первое соревнование состоялось в начале июня. В этот день спортсмены-пилоты соревновались в выполнении полетов по кругу, на точность взлета, расчета и посадки. Лучшие результаты показали спортсмены машиностроительного завода, на втором месте сталелитейщики, на третьем железнодорожники.

В личном первенстве среди мастеров спорта и перворазрядников победу одержала мастер спорта инженер М. Хазанова. Среди спортсменов второго разряда победил штифальщик машиностроительного завода С. Емельянов. В третьем разряде первенствовал токарь В. Косенков.

В зимний и весенний период большая работа проделана парашютной секцией. В районах области подготовлены десятки общественных инструкторов. Особо следует отметить деятельность следующих общественных инструкторов: учителя Вязовической школы Суражского района И. Мельникова, рабочего Суражского сушкобината В. Кравцева, преподавателя физкультуры Митыковской средней школы Климовского района Н. В. Тарыко, рабочего Новозыбковского завода «Волна

Революции» Ю. Шинкаренко, технолога завода В. Куликовской, ученика Клиновской средней школы № 2 В. Пугачева, рабочего Клиновского механического завода им. Калинина В. Колесникова. Только в этом году более двухсот юношей и девушек, подготовленных в кружках, совершили прыжки с парашютом.

Укомплектована команда парашютистов для выступления на зональных соревнованиях. В ее состав вошли парашютисты-перворазрядники Е. Зайцев (капитан команды), студент В. Григорьев, токарь В. Горин, швея Л. Иванчук. Тренирует команду мастер спорта Н. Некрасов.

В городских соревнованиях по планерному спорту примут участие спортсмены пяти команд предприятий Брянска. Недавно планерист В. Ковалевский установил новый областной рекорд на продолжительность парения и выигрыш высоты. Он продержался в воздухе около 6 часов, выигрыш высоты составил 3000 м.

Исключительно плодотворно трудится авиамodelьная секция. В зимний период в городах и районах области подготовлено 230 инструкторов-общественников, которые в настоящее время руководят авиамodelьными кружками. Спортсмен первого разряда Э. Тишин уже подготовил 90 авиамodelей, слесарь машиностроительного завода М. Бохлаев — 75, а слесарь этого же завода перворазрядник А. Гедеке-Мейер — 40.

Силами общественности в парке Бежицкого Дома пионеров г. Брянска закончено строительство кортдрома для запуска кордовых, пилотажных и гоночных моделей. Хорошо потрудились на строительстве М. Бохлаев, Е. Маркин, В. Толкачев, Н. Рожков и многие другие. Проект кортдрома был разработан спортсменом Э. Тишиным.

С раннего утра до позднего вечера стоит рокот двигателей над аэродромом. Авиационные спортсмены усиленно готовятся к Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта.

В. ГУРИНОВ,
заместитель начальника аэроклуба
по политической части

г. Брянск.



Заботы Алеши Артамонова

Много забот у пятиклассника Алеши Артамонова: почти все свободное время проводит он в авиамodelьной лаборатории. С большой любовью Алеша строит



ЧАЩЕ ПРОВОДИТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

Я работаю на заводе слесарем. Свободное время посвящаю авиационному спорту, который очень люблю. С 1948 года стал заниматься в Московском аэроклубе, не раз участвовал во внутриклубных и городских соревнованиях, добился первого спортивного разряда.

Сожалю о том, что не смог выполнить нормы мастера спорта. Объясняется это, отчасти, недостаточной тренировкой. В нынешнем году, например, спортсмены-летчики ни разу не состязались. А ведь в решениях третьего пленума ЦК ДОСААФ ясно записано

об участии спортсменов во внутриклубных соревнованиях.

Надо надеяться, что совет аэроклуба и, в частности, самолетная секция, включаясь во Всесоюзную спартакиаду по техническим видам спорта, чаще станет проводить соревнования. Учить нас есть кому. Это — мастера спорта В. Шумилов, А. Желнов, инженер М. Максимов.

В аэроклубе есть все возможности, чтобы улучшить наши показатели, увеличить количество спортсменов-перворазрядников, мастеров спорта

С. СМЕТАНКИН

модель. Ведь скоро соревнования школьников-авиамodelей и нужно быть готовым к спортивной борьбе.

Юные авиаконструкторы казахского города Талды-Кургана энергично готовятся к авиамodelьным стартам Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

В. БАРБАНАКОВ
г. Талды-Курган.



УСПЕХ КУЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

П. ЛАРИН,
инструктор-летчик Фрунзенского
республиканского аэроклуба

ЗА ГОДЫ своей инструкторской деятельности я убедился, что чем лучше проведена с курсантами наземная подготовка, чем полнее и тверже они знают летные упражнения курса, указания по технике пилотирования и другие документы, регламентирующие летную работу, тем успешнее проходит и их летное обучение.

Всестороннее изучение курсантами того или иного элемента полета на земле позволяет достигнуть успеха в воздухе. Плохо зная указания по технике пилотирования самолета, нельзя научиться хорошо на нем летать.

Подготовке обучаемых на земле я уделяю особое внимание. Ведь если спортсмен плохо усвоил, например, правила полета по кругу, то ему придется все время их подсказывать в полете, отвлекать от управления машиной. А это замедляет ход обучения.

Большим подспорьем служит миниатюр-старт. Для обозначения его аэродромных знаков мы применяем полотнища размером 25X7 см. Модель самолета деревянная, длина 23 см, размах 30 см, имеет шасси и хвостовое колесо, причем шасси можно сделать убирающиеся. Используя такую модель, можно наглядно продемонстрировать полет самолета, особенно взлет и посадку. Другая модель меньших размеров (карманная). Она удобна для индивидуальных разборов на старте, особенно когда курсанты самостоятельно летают в зону. Однако с помощью миниатюрной карманной модели трудно правильно показать профиль посадки.

В методическом городке на предварительной подготовке обычно мы разбираем старт в таком направлении, в каком он был разбит на аэродроме во время прошедших полетов. Курсанты для удобства располагаются правее «Т» при разборе полета с левым кругом и левее взлетной полосы при разборе полета с правым кругом.

При объяснении требую от курсантов держать модель в направлении полета, соблюдая масштабность высот, так чтобы первый разворот не оказался выше горизонтального полета.

Во время занятий стремлюсь к тому, чтобы курсанты как можно лучше меня

поняли. Часто прибегаю к простым жизненным примерам. Объяснение чередую с опросом. По таким наиболее важным элементам, как взлет, посадка, полет по кругу, кроме розыгрыша, выполняются контрольные работы.

Задача инструктора своевременно обнаружить пробел в знаниях обучаемого. Курсант Хабонин весь полет по кругу выполнял с оценками «хорошо» и «отлично», но совершал неудовлетворительные посадки, его нельзя было представить к самостоятельному вылету. Грубых ошибок он не допускал. Выравнивать начинал правильно, подводя самолет к земле на 0,75 м, а затем движения становились неуверенными и самолет опускался на колеса.

Этап выдерживания курсант представлял как-то по-своему. Я потребовал, чтобы он подробнее рассказал об этом. И здесь выяснилось, в чем состоит его ошибка, она зависела от недостаточного знания теории. После разбора этой ошибки на земле Хабонин на второй же день вылетел самостоятельно и хорошо выполнил посадки.

Проводя занятия, слежу за тем, чтобы курсанты внимательно слушали и меня и отвечающего. Ведь стоит курсанту отвлечься, он обязательно упустит что-либо очень важное. Однажды я объяснял, как проектируется капот самолета по отношению горизонта во время прямолинейного полета, под-

ема, планирования. Курсант Семенов в это время отвлекся. Вот к чему привело его невнимательное. Через некоторое время он совершил полет в сторону гор, но прямолинейный полет у него не получился, капот «прыгал» по горизонту, скорость не выдерживалась, высота то терялась, то набиралась. На разборе я особо подчеркнул важность сосредоточенности курсанта на каждом уроке.

Несколько слов о расположении методических городков. Я, например, считаю очень неудачным, когда методические городки инструкторов-летчиков расположены друг от друга на расстоянии слышимости. В нашем аэроклубе в прошлом году интервалы между городками составляли не более 10 метров. Курсанты невольно прислушиваются к тому, что говорится в соседней группе. Инструктору в таком случае приходится давать объяснения в полголоса. Расстояние между городками, по моему мнению, следует увеличить до 35—50 м.

Обучаемый должен получить на полет конкретное поручение задание. При отработке упражнения нельзя сразу обучать всему. Я обучаю раздельно по элементам, идя от простого к сложному.

Не устарели, а наоборот, все большее значение приобретают бытующие в авиации слова: как готовился на земле, так и летал в воздухе.

В Ленинградском
авиационно-
спортивном...



На Кировском заводе — обеденный перерыв. Инструктор клуба Виталий Вангесов с группой молодых рабочих ведет короткий, но увлекательный рассказ о парашютизме, о своих прыжках. У него их на счету — более трехсот. Он и его двоюродный брат Валентин — тоже инструктор клуба, энергичные агитаторы за парашютный спорт. Беседа заинтересовала слушателей и возможно, что некоторые из них вскоре придут в клубную парашютную секцию.

На снимке: первый ряд (слева направо) — электромонтер Юрий Викитин, председатель первичной организации ДОСААФ мартеновского цеха, Виктор Беляев, председатель заводского комитета ДОСААФ, перворазрядник Виталий Вангесов, инструктор клуба, столяр Василий Цветков. Второй ряд — столяры Борис Трухин, Петр Петров, слесари Валерий Лебедев, Юрий Алехин и Владимир Тестов.

Облака!

Облака!

Неподвижно висят над землей,
Не волнует порыв ветерка
Их безмолвный, туманный покой.
...Один миг — и врезаются крылья
В их холодную серую мглу.
Один миг — и всю землю укрыли —
Вижу лишь облаков синеву.
Бортовые часы:
Цок!
Цок!
Цок!
За минутой минута идет.
Стрелка компаса — мой огонек —
Неизменно по курсу ведет.
Самолет все плывет и плывет,
Пробиваясь грудью стальной,
Устремляясь все выше — вперед,
Там, где купол небес голубой.
Вот уж
Семь! —
Отмечает мой взгляд.
Восемь! —



В сердце удары я слышу.
Девять! —
Цифры уже говорят...
Поднимаюсь все выше и выше!
Путь к победе всегда был крутой,
Но мы все покорим, одолеем....
Дышит Родина вместе со мной,
Подо мною земля зеленеет.
Рядом, словно мой друг боевой,
Мои спутники — стрелки приборов.
Все послушно здесь воле стальной,
И доступно все — только упорным.
Я сейчас от земли далеко...
Миг! —
И солнечный луч заблестел.

— Десять!
— Кончился слой облаков! —
Эхом голос к земле полетел.
Я от радости песню пою,
Но мне солнце сказало с укором:
— Тишину ты нарушил мою,
Для чего тебе эти просторы?
Я ответил:
— Послушай, мой друг!
На земле ты нередко бываешь,
Согреваешь теплом все вокруг,
Но мечты нашей, видно, не знаешь?
В царство Солнца мы взяли разбег,
Чтоб все тайны Вселенной открыть,
Стал крылатым творец-человек,
Так давай же, как прежде, дружить.
Будем людям
Нести мы свой свет;
Ты — лучами!
Я — светлым умом!..
Улыбнулось мне Солнце в ответ,
Засверкали лучи над крылом...
Перевел с болгарского
Виктор Бижаяев

ВЫСОТНЫЙ ПОЛЕТ НА ПЛАНЕРЕ

Полет вне видимости земли, даже в спокойной среде, сложен. Но еще более он осложняется, когда планер находится под воздействием мощного восходящего потока. Много сил и энергии приходится затратить, чтобы набрать хотя бы полторы-две тысячи метров высоты.

В Прибалтике, как известно, редко бывают облака с нижней кромкой более 2000 м, поэтому значительную часть высоты приходится набирать в облаках. Накопив некоторый опыт полетов по приборам, решил летать в облаках. Но отсутствие авиагоризонта сразу дало себя знать. По мере подъема отклонения по скорости увеличивались и, набрав 500 м, вынужден был выходить из облаков, так как скорость колебалась в пределах от минимальной до +60 км/час.

Тренировки продолжались. Входя в облака с солнечной стороны с пологой спиралью, летал так, чтобы небольшую часть спирали пролететь вне облачности. Прошло некоторое время, и на планере «Яскулка» я достиг 3000 м, а позже на планере «Бояня» выигрыш высоты составил 3220 м.

Еще больших результатов добился на планере «Бланик». Наличие на нем авиагоризонта значительно облегчает пилотирование вне видимости естественного горизонта. Выполняя ряд парящих по-



А. Кавунов

Фото Л. Васаваскаса

летов по приборам в закрытой кабине, решил совершить рекордный полет на выигрыш высоты.

Моя попытка увенчалась успехом: на планере «Бланик» с пассажиром на борту, используя восходящие потоки кучевого облака, поднялся на 3400 м, выигрыш высоты составил 3160 м. Это — новый всесоюзный рекорд. Но и эта высота — не предел.

Как протекал полет? Начиная с 1500 м, набор высоты производил в облаках. Максимальный подъем не превышал 6 м/сек. Спираль выполнял с креном 15—20°, что соответствует отклонению

стрелки указателя поворота и скольжения на ширину лопаточки и соответствующему крену по авиагоризонту. Весь полет совершал исключительно по приборам. По мере прекращения подъема, уменьшив крен, вывел планер из облачности.

Несколько слов о подготовке спортсмена к полетам в облаках. На мой взгляд, кроме освоения программы полетов по приборам, необходимо систематически проводить трениаж с авиагоризонтом. Для этой цели хорошо использовать макет планера с установленным на нем работающим авиагоризонтом, имеющим отклонение вокруг поперечной и продольной осей. На таком тренажере, установленном в затемненной комнате, планерист, изменяя угол тангажа и крена макета планера, постепенно привыкает к показаниям горизонта, что намного облегчает в дальнейшем технику пилотирования в облаках.

Очень полезно также, чтобы спортсмен отмечал на память показания авиагоризонта в различных положениях.

А. КАВУНОВ,

инструктор-летчик-планерист
Вильнюсского авиаспортивного клуба

г. Вильнюс.

Все чаще приходят радостные сообщения о блестящих победах наших авиаторов, об успехах советской авиационной промышленности. Посмотрите таблицу авиационных рекордов и вы легко в этом убедитесь. Около шестидесяти новых мировых достижений установлено только за первую половину текущего года.

Крупнейший успех выпал на долю военного летчика-испытателя первого класса инженер-подполковника Бориса Михайловича Адрианова. Скорость, показанная им на самолете Т-405 по замкнутому стокилометровому маршруту, превысила абсолютный мировой рекорд и составила 2091 километр в час.

Таким образом, Б. Адрианов больше чем на сто километров перекрыл достижение американского летчика Генри Джозефа Х. Мура, который прошел стокилометровую

ЕСТЬ РЕКОРД!

ВОТ ЭТО СКОРОСТЬ!

дистанцию со скоростью 1957,75 километра в час.

Самолет Т-405, на котором в последнее время летал Б. Адрианов, представляет собой цельнометаллический свободнонесущий моноплан с треугольным крылом. Машина имеет один турбореактивный двигатель. О ее качестве можно судить по скорости, которой не достигал еще ни один самолет в мире.

Весь полет продолжался около восемнадцати минут, а сто километров пройдены примерно за три минуты. Следует отметить отличную работу двигателя. Звуковой барьер самолет преодолел через несколько секунд после достижения заданной высоты и начала разгона.

К рекордному полету Т-405 готовили отлично знающие свое дело авиационные специалисты: ведущий инженер Б. Коршунов, оператор В. Науменко, инженеры Л. Гнездилова, В. Сучков, В. Рубин, Ю. Локотков, техники А. Омеляненко, Ю. Ренжин и А. Алексеев.

Путь Бориса Михайловича Адрианова в авиацию — это путь многих авиационных спортсменов. Первые знания он получил в авиамodelьном кружке московского Дома пионеров. Вскоре Адрианов начал заниматься в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова, затем учеба в Борисоглебском училище военных летчиков. Во время Великой Отечественной войны Адрианов сбил несколько фашистских самолетов. Стремление к совершенствованию привело летчика в Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. В настоящее время сочетание опыта боевого летчика и авиационного инженера дает превосходные плоды.

Советские авиационные спортсмены, преданные сыны своей социалистической Родины, завоевывают новые рекорды, демонстрируя перед всем миром волю, смелость, мужество, превосходное качество современной авиационной техники.

На снимке: Б. Адрианов (справа) и ведущий инженер Б. Коршунов.

Фото А. Григорьева



СССР—ФРАНЦИЯ—ЧЕХОСЛОВАКИЯ

Е. СТЕПАНОВ,
заместитель начальника
Центрального аэроклуба СССР

СОСТОЯВШАЯСЯ в июне этого года очередная товарищеская встреча между парашютистами СССР — Франции — Чехословакии, еще больше убеждает в необходимости промежуточных соревнований перед чемпионатами мира. Эта встреча ярко показала наши сильные и слабые стороны и многому нас научила.

...Тушино. Зеленый ковер аэродрома Центрального аэроклуба представлен спортсменам-парашютистам трех стран: Советского Союза, Франции и Чехословакии.

Встреча проводилась по инициативе Центрального аэроклуба в порядке подготовки команд к предстоящему чемпионату. Дружба и взаимопонимание способствовали успеху.

В составе делегации Чехословакии было десять спортсменов. Ее возглавлял опытный тренер Василий Кучерявый. В команде широко известные советским любителям парашютного спорта спортсмены Ярослав Егличка, Зденек Каплан, Юрий Кривань, Божена Райзлова и другие.

Франция представлена шестью мужчинами и тремя женщинами. Во главе делегации — Вэнсан Балези, председатель парашютной комиссии аэроклуба Франции. Капитан и тренер команды Сэм Шазак, также известный французский парашютист. Среди женщин нам приятно было вновь увидеть знакомых по прошлым чемпионатам Мишлин Виоллен-Према и Моника Галлимар.

От Советского Союза участвовало 16 спортсменов, в том числе 8 женщин; в состав команд входили: П. Островский, О. Казаков, Н. Аникеев, Г. Дмитриев, В. Крылов, В. Раевский, Р. Силин, Н. Сериков, В. Селиверстова, Г. Андреева, Л. Мазниченко, В. Зубова, С. Кря-

чек, Л. Акимов, Т. Воинова и Л. Оленирова выступали только в личном первенстве.

Соревнования проходили по полной программе чемпионата. Вот эта программа: первое упражнение — одиночный комбинированный прыжок с высоты 2000 м, задержка в раскрытии парашюта от 23 до 30 сек., 4 прыжка, зачет по трем лучшим; второе упражнение — групповой комбинированный прыжок с высоты 2000 м, задержка в раскрытии парашюта от 23 до 30 сек., 4 прыжка, зачет по трем лучшим; третье упражнение — одиночный прыжок с высоты 2000 м с выполнением комплекса фигур, задержка в раскрытии парашюта от 23 до 30 сек., 2 прыжка, зачет по двум прыжкам. Программа отличается своей напряженностью, в особенности количеством прыжков. Характерно, что на чемпионате мира командный зачет будет определяться лишь по одному упражнению — групповым прыжкам.

По согласованию с руководителями команд судейская коллегия решила командное первенство определять по всем трем упражнениям. Этим изменением, однако, не удалось ограничиться.

Пожалуй, ни один из видов спорта так не зависит от метеорологических условий, как парашютный. И на этот раз «противники» парашютного спорта —

Оживленный разговор завязался между советским спортсменом чемпионом мира Петром Островским и французскими парашютистками (слева направо) Андро Дюри, Моникой Галлимар и Мишлин Виоллен-Према.

циклоны немедленно дали знать о себе. С утра 22 июня хмурое и дождливое небо позволило провести лишь официальную часть — церемонию открытия. Только к вечеру высота облачности поднялась до 900 м. Ветер у земли дул с неослабевающей силой — до 6—7 м/сек.

Решение принято — приступить к выполнению первого упражнения, но с высоты только 900 м с задержкой в раскрытии парашюта до 8 сек. Вторая команда СССР прыгала первой. Олег Казаков приземлился от центра креста в 3,85 м. За ним Вячеслав Крылов — 4,64 м. Плохой результат у Николая Серикова, свыше 28 м, но прыгающий за ним Роберт Силин радует нас — 2,32 м.

В команде СССР первого состава отличные результаты показывают Николай Аникеев 1,93 м и Геннадий Дмитриев 0,64 м. Молодой чехословацкий спортсмен Габриель Киш с большим мастерством совершает первый прыжок — 0,81 м.

Мы знали французских парашютистов как мастеров по классическому стилю падения. Однако первые прыжки на точность приземления, в особенности у спортсменов Пьера Машаван — 2,12 м, Ренэ Денё — 3,51 м и Пьера Араассю — 6,03 м, привлекли всеобщее внимание. Стало ясно, мы имеем против себя достаточно подготовленных спортсменов. Борьба сразу приняла напряженный характер.

Среди женщин первые результаты принесли удовлетворение многим участникам. В лучшую сторону выделились спортсменки Чехословакии и Франции.

Мужские команды Советского Союза приложили немало усилий, чтобы выйти победителями в первом упражнении, но блестящие показатели Габриеля Киша позволили команде Чехословакии занять первое место, с отрывом от первой команды СССР на 14,924 очка.

У женщин в командном первенстве победу также одержали чешские спортсменки. Они набрали 1055,974 очка, опередив нашу команду второго состава на 11,502 очка, а первого состава на 115,182 очка.

Мужские команды СССР вышли на II и III места, а женские на III и IV места. Женская команда Франции заняла второе место.

В первых пятёрках личные результаты оказались следующими:

Мужчины

Фамилия и место	Страна	Очки
1. Г. Киш	Чехословакия	578,871
2. Н. Аникеев	СССР	572,444
3. О. Казаков	СССР	571,440
4. Р. Силин	СССР	556,706
5. В. Клима	Чехословакия	556,485



Женщины

Фамилия и место	Страна	Очки
1. Л. Олефирова	СССР	547,963
2. М. Виолен-Према	Франция	546,568
3. Б. Райзлова	Чехословакия	541,811
4. Л. Акимова	СССР	532,384
5. Е. Мертанова	Чехословакия	514,161

Никто из спортсменов не набрал максимального количества — 600 очков. Все же показатели у первых трех мужчин от 96,5 до 95% и у женщин от 91 до 90% — следует признать высокими.

Погода продолжала быть неустойчивой. По-прежнему кучевая облачность и ветер. Спортсмены приступили к выполнению самого интересного и захватывающего упражнения — групповому прыжку на точность приземления.

На поле собралось много «болельщиков» парашютного спорта. Даже беспристрастные судьи и те заметно оживились. Мужчины прыгали одновременно по четыре человека. Женщины в составе трех спортсменов. Высота прыжка установлена с 1100 м. Задержка в раскрытии парашюта не более 12 сек. Каждый приземляется самостоятельно, но с задачей опуститься максимально ближе к центру выложенного креста. От этого зависит успех всей команды. Упражнение входит только в командный зачет.

Первыми, согласно жеребьевки, прыгают чешские спортсмены. С двух заходов с самолета Ан-2 выбрасываются сперва мужчины, затем женщины. Далее прыгают вторая команда СССР, Франции и первая команда СССР.

Мужская команда Чехословакии показывает отличные результаты — 0,37 м; 1,30 м; 1,40 м; 2,75 м. По первому прыжку набираются 196,345 из 200 возможных очков. Одновременно улучшается принадлежавший им мировой рекорд группового прыжка. Средний результат нового рекорда равняется 1,45 м. В трех следующих прыжках чешские спортсмены, искусно маневрируя своими двухцелевыми парашютами, плавно и спокойно управляя шелковым куполом, продолжали показывать исключительно высокие результаты в точности приземления. Почти ни один из них не приземлился далее 8 м от центра круга, а Я. Егличка в последнем прыжке мастерски попал в самый центр креста.

В первой и второй командах СССР досадные просчеты получились у сильнейших парашютистов Г. Дмитриева, В. Раевского, О. Казакова и Р. Силина. Спортсмены резко и порой нервозно управляли парашютами, что, конечно, сказывалось на результатах.

У женщин дело обстояло более благополучно. Вторая команда СССР набрала 538,307 очка и вышла в этом упражнении на первое место. Первая команда СССР — на второе.

Чтобы яснее представить результативность групповых прыжков, обратимся к средним показателям по трем лучшим прыжкам каждой команды (см. таблицу):

Итак, разыграны два упражнения. По сумме очков на первом месте команда Чехословакии, на втором — первая команда СССР. Разрыв между ними

Прыжки в метрах

Страна	I	II	III	IV	Очки
--------	---	----	-----	----	------

Мужчины

1. Чехословакия	1,02	4,58	3,90	2,62	573,225
2. СССР — 1	4,13	18,77	4,42	3,93	555,905
3. СССР — 2	3,72	10,59	3,33	8,61	545,213
4. Франция	6,51	4,03	7,36	8,45	537,365

Женщины

1. СССР — 2	4,03	26,86	10,22	3,48	538,307
2. СССР — 1	6,62	10,29	7,11	6,78	528,409
3. Франция	5,22	10,1	37,38	6,18	525,279
4. Чехословакия	10,83	11,68	12,40	6,38	500,707

Примечание: подчеркнутые результаты в зачет не вошли.

32 очка. Женская вторая команда СССР набрала 1582,779 очка и заняла первое место, опередив команду Франции на 12 очков и команду Чехословакии на 26 очков.

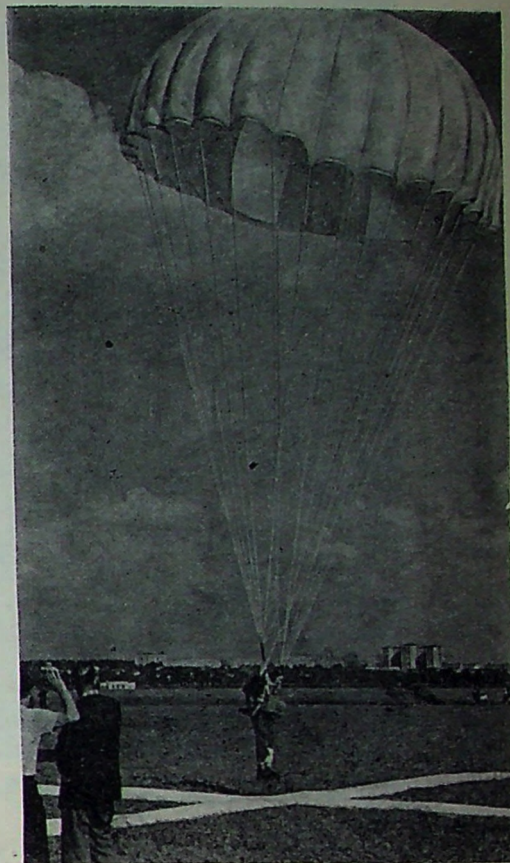
В личном первенстве ведущими стали — советский спортсмен О. Казаков и спортсменка Франции Мишлен Виолен-Према.

Наступил день розыгрыша последнего и решающего упражнения — одиночные прыжки с выполнением фигур в свободном падении. Прыгали с высоты 2000 м. Каждому участнику после отделения от самолета на судейской площадке выкладывался сигнал на исполнение одного из трех выбранных судьями комплексов фигур. Например, комплекс номер три состоял в порядке последовательности из следующих эволюций, которые обязан был выполнить парашютист в воздухе: левая восьмерка (разворот на 360°), правая восьмерка, затем две левых, опять правая восьмерка и заканчивался комплекс фигурой сальто.

После отделения от самолета до момента раскрытия парашюта спортсмен должен занять горизонтальное положение по направлению выполненной на земле стрелы и падать лицом. За падение на спине и боком с наклоном больше 45° терялось по 5 очков за каждую секунду нестабильного падения.

За неправильно выполненные фигуры или за пропуск фигур очки за прыжок не начислялись. Парашютисту начислялись премиальные очки, если все назначенные фигуры комплекса выполнялись им раньше 20 сек. свободного падения и назначались штрафные очки за каждую секунду запоздания, начиная с 20 сек. Кроме того, спортсмен мог быть наказан 50 штрафными очками, если парашют был раскрыт раньше 23 или позднее 30 сек. свободного падения.

Условия жесткие. От спортсмена требовалась исключительная четкость и молниеносность в выполнении эволюции. И все же основная масса парашютистов успешно выполнила прыжки. Из 22 мужчин только 5 спортсменов набрали менее 400 из возможных очков. Все, кроме двух, получили премиальные очки за сэкономленное время. Это еще раз



Выполняя первый прыжок первого упражнения, часовой мастер из Братиславы Габриэль Кипш приземлился в 81 см от центра.

Фото В. Куняева

убеждает нас, что парашютисты успешно овладели стилем падения и исполнением фигур.

По третьему упражнению на первое место вышел О. Казаков, второе Р. Силин, третье — Г. Дмитриев. Среди женщин: первое место — Е. Мертанова, второе — Т. Воинова, третье — М. Виолен-Према.

Командные места распределились таким образом: первое место — вторая команда СССР, второе — первая команда СССР, третье — Чехословакия, четвертое — Франция. У женщин соответственно: первая команда СССР, Франция, третье и четвертое места поделили Чехословакия и вторая команда СССР.

В результате личного многоборья среди мужчин победу одержал О. Казаков, (Советский Союз), среди женщин — М. Виолен-Према (Франция).

В итоге упорной борьбы общее первое место заняли спортсмены Чехословакии. У женщин — вторая команда СССР.

Можем ли мы быть довольны результатами соревнований? Конечно, нет. Советские парашютисты выступали значительно ниже своих возможностей.

Перед нами стоит задача — мобилизовать все силы на достижение лучших результатов нашими спортсменами, участвующими в международных спортивных встречах.



Мастер спорта Н. Кубаев рассказывает китайским парашютистам о том, как он управляет телом в свободном падении.

ТОВАРИЩЕСКАЯ ВСТРЕЧА

А. ЗОТОВ

СОВЕТСКИЕ ПАРАШЮТИСТЫ с большим интересом встретили приглашение на товарищеские соревнования, присланное парашютистами Китайской Народной республики. Эта встреча состоялась в мае на аэродроме Лянсян Китайского народного аэроклуба. Поскольку основной состав советской команды был занят тренировкой к V мировому чемпионату, в Китай была направлена вторая сборная команда Центрального аэроклуба СССР в составе О. Казакова, Р. Силина, Н. Кубаева, М. Вахитова, В. Сахарова, Г. Мухиной, В. Зубовой, Т. Воиновой и Ф. Солдадзе. Китайский народный аэроклуб был представлен своей первой сборной командой.

Советские парашютисты, прилетевшие в КНР, были исключительно тепло встречены китайской спортивной общественностью. Встречи и беседы с китайскими парашютистами

убедили в том, что нам предстоит серьезная борьба. Готовясь к соревнованиям, китайские спортсмены много и плодотворно поработали. Большую помощь оказали им известные чехословацкие парашютисты заслуженные мастера спорта Г. Коубек, Я. Егличка и Ю. Кривань. В течение двух месяцев они тренировали китайских спортсменов, настойчиво перенимавших их богатейший опыт.

Надо сказать, что китайские парашютисты имеют высокие рекордные достижения. Так, например, 5 декабря прошлого года на показательных парашютных соревнованиях мужская команда г. Пекина в составе Лю Цзя-вэня, Лю Сань-тая и Цюй Янь-го в дневном групповом комбинированном прыжке с высоты 1500 м показала средний результат 2,95 м от центра круга. Высокие результаты в парашютных прыжках достигнуты и китайскими спортсменками. На I Всекитайской спартакиаде, проходившей в сентябре 1959 г., три парашютистки из провинции Шэнь-си — студентка Сианьского педагогического института Мэй Янь и выпускницы средних школ Го Синь-э и Чжан Цзи-вэнь в дневном групповом прыжке на точность приземления с высоты 1000 м добились крупного успеха — они приземлились в 5,11 м от центра.

Соревнования, на которые нас пригласили, начались 15 мая в 6 часов утра по пекинскому времени и продолжались по 23 мая. Они вызвали большой интерес спортивной общественности — несмотря на ранний час и значительную удаленность аэродрома от города на открытии присутствовало около трех тысяч человек.

Программа соревнований состояла из пяти упражнений: одиночные прыжки на точность приземления с высоты 600 и 2000 м, одиночные прыжки с выполнением комплекса фигур с высоты 2000 м и групповые прыжки на точность приземления с высоты 1000 и 2000 м.

И вот борьба началась! Скажем сразу, что ее ход убедительно показал рост спортивного мастерства китайских парашютистов. Особенно необходимо отметить их высокую физическую выносливость. Они хорошо усвоили, какое огромное значение для парашютиста имеют крепкие руки, точный глазомер и умение правильно приземляться. Особое внимание они обратили на тренировку в прыжках в условиях, резко меняющихся по направлениям довольно сильных ветров. А именно эти условия и характерны для местности, в которой проводились соревнования.

Правильная тактическая подготовка китайских парашютистов во многом способствовала тому, что и мужская и женская их команды в общем зачете вышли на первые места. Однако в личном первенстве победу одержали советские парашютисты Олег Казаков (Саранск) и Вера Зубова (Минск). Вторые и третьи места у мужчин заняли китайские парашютисты Хэ Сянь-ли и Чжан Дэ-юн, а у женщин — Татьяна Воинова (СССР) и Цуй Сю-ин (КНР).

ВЕРТОЛЕТЧИКИ ИЗ МОЛДАВИИ

В Кубе во время работы Выставки достижений Советского Союза в области науки, техники и культуры жителям Гаваны — столицы Кубы — демонстрировался советский вертолет Ка-18. Кубинцы совершали экскурсионные полеты на винтокрылой машине, хорошо отзываясь о советском вертолете. Пилотировал Ка-18 И. Лысенко (старший авиатехник Н. Федоренко).

Авиаторы, побывавшие в Кубе, работают в Молдавской отдельной авиагруппе Гражданского воздушного флота. В Молдавии все шире используются вертолеты: помогают виноградарям вырабатывать высокие урожаи, несут санитарную службу, перевозят пассажиров, доставляют почту... Пилот А. Ржевский и авиатехник Н. Федоренко побывали в Антарктиде в составе китобойной флотилии «Слава».

Немало искусных вертолетчиков в нашей авиагруппе. Успешно освоили винтокрылую машину молодые пилоты комсомольцы Е. Шустов, В. Горюнов, В. Васильченко. Наши передовые авиатехники — Г. Аробченко, П. Михеев, В. Климин, Ф. Спириин, авиамеханик Х. Тонков.

А. СЕРГЕЕВ,

заместитель командира Молдавской отдельной авиагруппы ГВФ
г. Кишинев.

Итоги выполнения отдельных упражнений выглядят так. В одиночных прыжках на точность приземления с высоты 600 м победу завоевал китайский парашютист Чжан Цзюнь, набравший 192,31 очка. На втором месте — Олег Казаков (191,58). У Силина — 190,15 очка. У женщин со счетом 193,69 очка, победу одержала Галина Мухина. Второе место заняла Хэ Цзянь-хуа — 189,19 очка, а третье — Вера Зубова (186,38).

Одиночный прыжок с высоты 2000 м выполнялся с задержкой раскрытия парашюта. На этот раз победил О. Казаков, набравший 197,72 очка. Второе и третье места заняли китайские парашютисты Чжан Дэ-юн (189,25) и Чжан Цзюнь (188,97). Среди женщин места распределились так: Ли Шу-хуа — 188,6 очка, Цуй Сю-ин — 166,26 и Т. Воинова — 164,6.

В одиночном прыжке с выполнением комплекса фигур победа досталась О. Казакову. Он набрал 370 очков. За ним шел китайский спортсмен Хэ Сянь-ли (365). Третье место разделили между собой Чжан Дэ-юн и Николай Кубаев, набравшие по 360 очков. У женщин в этом упражнении победу завоевала советская парашютистка Флора Солдадзе. Она набрала 380 очков. На втором и третьем местах оказались также советские спортсменки Татьяна Воинова (360 очков) и Вера Зубова, у которой было 355 очков.

Начались групповые прыжки. Первым выполнялся прыжок с высоты 1000 м. Здесь мужская китайская команда набрала 940,55 очка, а советская — 816,805. Еще лучший результат был у китайских парашютисток — 554,59 очка. Советская женская команда набрала 350,09 очка.

Групповой прыжок с высоты 2000 м, как и одиночный, выполнялся с задержкой раскрытия парашюта. И в этом прыжке победили наши китайские друзья. Мужская команда набрала 1144,59 очка, а женская — 471,9. У наших парашютистов результаты были такие: мужчины набрали 1022,67 очка, а женщины 312,99.

Таким образом в результате упорной восьмидневной борьбы китайские парашютисты набрали: мужская команда 5573,46 очка, а женская 2882,85. У советских команд результаты были: мужчины — 5136,935 очка, а женщины — 2799,47 очка. Советские спортсмены искренне поздравили своих китайских друзей с заслуженной победой. Нашим парашютистам и парашютисткам пришлось довольствоваться победой в личном первенстве.

На соревнованиях с показательными целями выступала вне конкурса женская команда в составе Хуа Шао-линь, Чжао Хуэй-хуа и Мэй Янь. Эта команда в дневном групповом прыжке на точность приземления с высоты 600 м установила новый национальный рекорд, значительно превышающий мировой. Китайские парашютисты приземлились в 2,82 м от центра мишени.

Наша товарищеская встреча с китайскими парашютистами окажет благотворное влияние на дальнейшее укрепление дружбы между авиационными спортсменами Советского Союза и Китайской Народной Республики, на развитие личных контактов и взаимное повышение спортивного мастерства. Что касается советских парашютистов, то итоги этой встречи заставят нас еще раз внимательно проанализировать методику обучения и принять меры к дальнейшему повышению качества тренерской подготовки. Особое внимание нашим парашютистам следует обратить на физическую тренировку рук, а также отработку техники приземления в условиях сильных и резко меняющихся по направлениям ветров.

После окончания товарищеских соревнований в Пекине советские парашютисты совершили поездку в некоторые пункты Китая, провели показательные выступления в Нанкине и Шанхае. На этих выступлениях, прошедших с большим успехом, присутствовало более 60 тысяч зрителей.

Большое впечатление произвел на нас многолюдный митинг, на котором нам предоставил возможность присутствовать Пекинский городской комитет Коммунистической партии Китая. Митинг, собравший три миллиона жителей Пекина, был посвящен поддержке позиции советской делегации на парижском совещании руководителей и глав правительств великих держав. Собравшиеся гневно осудили провокационные действия американских империалистов, направленные против мира, на возобновление «холодной войны».

Во время своей поездки по Китайской Народной республике советские спортсмены-парашютисты побывали на ряде заводов и предприятий, где беседовали с рабочими и специалистами, молодежью и спортсменами. Советские гости знакомились с тем, как живут и работают труженики сельского хозяйства. Всюду им были оказаны радушные встречи.



Заслуженный мастер спорта Г. Мухина и китайская парашютистка Ли Су-хуа

НОВЫЕ КНИГИ

«ЧЕЛОВЕК НЕ ПРОПАЛ БЕЗ ВЕСТИ»

...Старая фотография, запечатлевшая шестерых летчиков возле штурмовика «Ил-2». Среди них — юноша младший лейтенант Анатолий Панфилов, которому недавно исполнилось 18 лет. Снимок сделан пятого ноября 1941 года. В этот день шестерка отважных уничтожила на вражеском аэродроме двадцать пять самолетов. На следующий день, шестого ноября, участник этой операции Анатолий Панфилов не вернулся с боевого задания, пропал без вести.

Старая фотография и краткая запись в боевом формуляре полка стали для журналиста А. Вурова исходной точкой, когда он решил проследить боевой путь молодого летчика. Началось кропотливое собирание материалов. Мать Панфилова, его боевые друзья рассказывали журналисту о детстве Толи, о том, как учился он в одном из Московских аэроклубов, как занимался в авиационном училище, как воевал с врагом.

А. Вурову удалось выяснить подробности гибели летчика. Воссоздав образ пламенного патриота, автор рассказывает, как бережно хранят память об Анатолии Панфилове пионеры школы, где он учился, молодые летчики полка, где он служил, жители Красного Бора, где он погиб. Подвиг Панфилова является для них вдохновляющим примером.

Обо всем этом повествует книга «Человек не пропал без вести».

А. Вуров. ЧЕЛОВЕК НЕ ПРОПАЛ БЕЗ ВЕСТИ. 94 стр., Ленинград, Детгиз, 1980 г. Цена 1 р. 40 к.

ПО ВСЕМУ УЗБЕКИСТАНУ...

На нашей
ВКЛАДКЕ

ДВЕРИ Ташкентского республиканского аэроклуба ДОСААФ имени комсомола Узбекистана всегда широко открыты для молодежи. Здесь занимаются авиационным спортом узбеки, русские, татары, украинцы, белорусы, башкиры, казахи, армяне и молодежь других национальностей, живущая единой братской семьей.

Ташкентский аэроклуб ведет работу по всему Узбекистану. Клубный Ан-2 часто можно видеть в Намангане, Самарканде и других, даже самых отдаленных пунктах республики — он прилетает сюда, чтобы местные парашютисты тоже могли выполнить прыжки. Нет такого месяца, чтобы Ташкентский аэроклуб не проводил сборов инструкторов-общественников по различным видам авиационного спорта. На эти сборы приезжают представители многих областей.

Душа местных авиамоделистов — Лев Виноградов. На снимке (1) мы видим его за разбором тренировочных полетов на сборе инструкторов-общественников по авиамоделному спорту. Справа налево: инструктор-авиамоделист Кокандского Дома пионеров В. Букреев, руководитель сбора Л. Виноградов, шофер Р. Стажиев (Самарканд) и преподаватель производственного обучения Самаркандской средней школы № 45 В. Александров.

Смотрите, как хорошо приземлился Иван Карнюхин! (2). Еще недавно он был в Ташкентском аэроклубе единственным мастером спорта. А теперь их уже трое: он, летчик Александр Тархов и парашютист Юрий Бесстрашный. Свой опыт ташкентские парашютисты умело передают молодежи.

Особенной популярностью пользуется самолетный спорт. Летный отряд возглавляет Артык Джураев (3, слева). Мы сфотографировали его, когда он проводил контрольное занятие по наземной подготовке с будущими летчиками — токарем Ш. Максудовым и каменщиком И. Кахаровым.

Недавно аэроклуб получил отличный планер «Бланик» (4). Комсомольцы Ильгиз Галлиулин и Люда Царапкина уже взялись за его освоение. До этого они летали только на «Приморце». А теперь впереди у них — большие парящие полеты!

Ташкентские авиамоделисты готовятся к ответственным стартам Всесоюзной Спартакиады по техническим видам спорта (5). Сегодня собрались кордовики (слева направо): ученик 9-го класса спортсмен 2-го разряда С. Поляков, слесарь спортсмен 2-го разряда Л. Салганик и ученик 9-го класса спортсмен 3-го разряда Ю. Корхов. На Спартакиаде они выступят со скоростными, гоночными и пилотажными моделями.

Уже целую неделю в Намангане работает, прилетевший из Ташкента самолет Ан-2. Не думайте, что в Намангане прыгают только перворазрядники. Нет, здесь много опытных спортсменов. На счету электрослесаря В. Милюкова (6, слева) уже 151 прыжок. Сегодня он прыгнет 152-й раз. Стоящий рядом

с ним инженер треста «Горгаз» А. Орлов с увлечением работает инструктором-общественником.

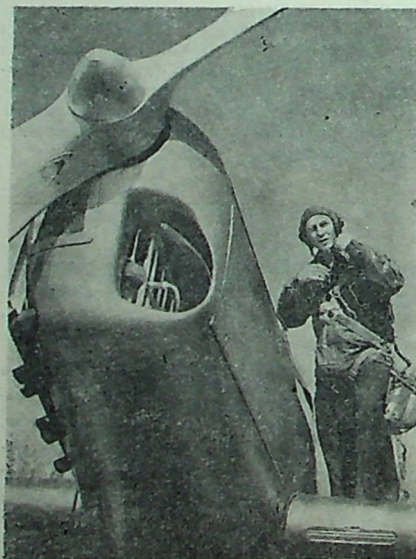
И вот самолет в воздухе, набирает заданную высоту. В кабине (7, слева направо) спортсмены 1-го разряда В. Бахтияров, В. Милюков, выпускающий мастер спорта Ю. Бесстрашный и шофер автобазы № 56 спортсмен 1-го разряда В. Сухарев, который сегодня прыгнет в 155-й раз.

Высота — 600 метров. Раздалась команда «Пошел!», и парашютисты один за другим покидают борт самолета (8).

Есть в Намангане и свои планеристы. Планерный кружок работает при городском комитете ДОСААФ. Занятия в кружке ведет преподаватель физкультуры средней школы № 5 Ю. Толчаев (9). Он прошел подготовку на сборах инструкторов-общественников при Ташкентском аэроклубе и уже обучил 21 планериста. В кабине — ученик 9-го класса К. Хаджимирзоев.

В Коканде — сильные авиамоделисты. Команда Ферганской области (10), завоевавшая в прошлом году 1-е место в республике, целиком состояла из кокандцев. Слева направо: В. Букреев, слесарь В. Точилин (чемпион Узбекистана по моделям планеров) и ученик 9-го класса средней школы № 3 Т. Аюбов.

Кокандские спортсмены приобрели планер БРО-11 и собирают его (11). Слева направо: токарь Ю. Трошаков, мастер К. Пак и такелажник С. Каримов. Кокандскими планеристами руководит инструктор-общественник мастер слесарного цеха завода «Большевик» Павел Веселков. Боевые подвиги этого бывалого летчика-штурмовика отмечены 11-ю орденами.



Спортсмены-летчики Ставропольского аэроклуба совершенствуют свое мастерство. На снимке: перворазрядник К. Чирсков перед очередным вылетом.

Фото В. Михалева (ТАСС)

Из Коканда мы отправились в Фергану. И здесь есть свои парашютисты и планеристы. Занятия в кружке парашютистов гидролизного завода (12) ведет слесарь Ю. Калмыков (слева). Он — спортсмен 2-го разряда, а в феврале прошел 15-дневный сбор при Ташкентском аэроклубе и стал инструктором-общественником.

На снимке 13 — планеристы селения Рештан, расположенного неподалеку от Ферганы. Руководит кружком старый спортсмен Иван Леонтьевич Чубриков (в центре), в свое время летавший еще в Коктебеле. Теперь он — заведующий мастерской «Нефтеразведки», но и до сих пор не изменил своему спортивному увлечению. Тов. Чубриков подготовил уже 30 планеристов — школьников, рабочих мастерских «Нефтеразведки», МТС и совхоза.

В древней Бухаре тоже любят авиационный спорт. И здесь авиамоделисты уже включились во Всесоюзную Спартакиаду. Пионер Усман Камалов, ученик 4-го класса «Б» Бухарской школы-интерната № 1 запускает свою схематическую модель планера (14).

Авиамоделистов в Бухаре стало так много, что в этом году они впервые вышли на первомайскую демонстрацию отдельной колонной (15).

Много авиамоделных кружков и в Самарканде. Один из них работает при средней школе № 21 имени А. С. Пушкина, где в 9-м классе учится Баходыр Маруфов (16). Он — отличник учебы и способный строитель моделей планеров. Кружком авиамоделистов в этой школе руководит преподаватель физики коммунист Иван Алексеевич Калинин (17). Сейчас он проводит занятия на тему «Расчет воздушного винта».

Хороший кружок и в средней школе № 45. Им руководит инструктор-общественник В. Александров, прошедший 17-дневный сбор при Ташкентском аэроклубе (18). Когда-то Александров занимался в кружке у Калининченка, а теперь сам воспитывает будущих авиаторов. Сейчас он консультирует ученика 5-го класса Володю Митрошина.

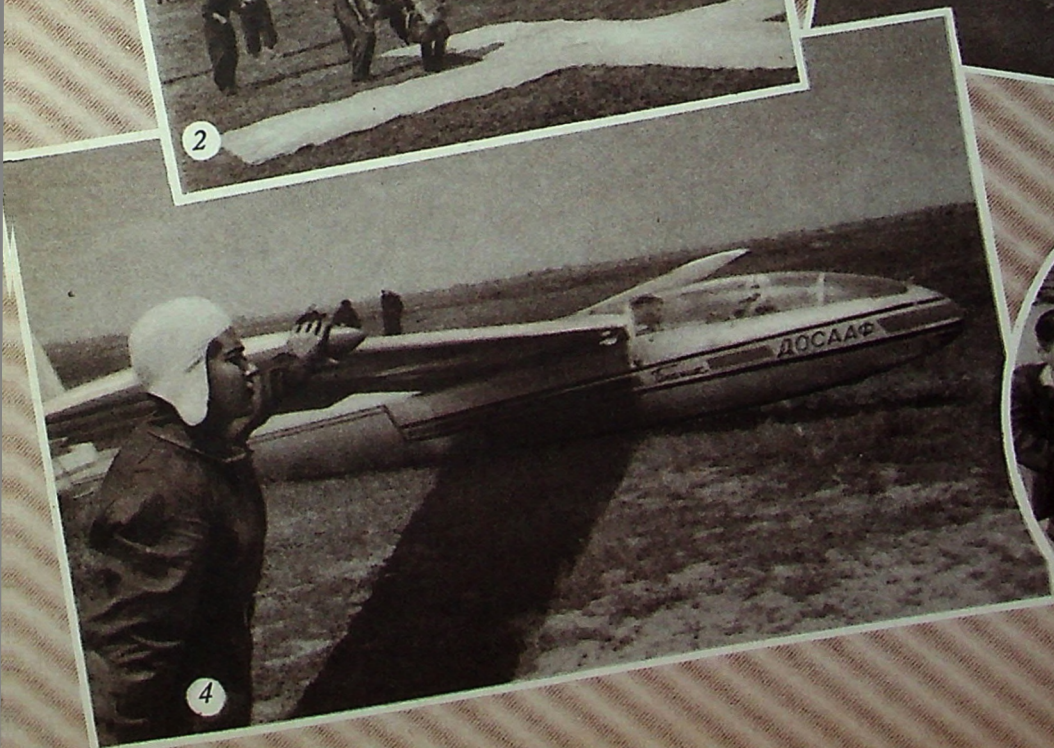
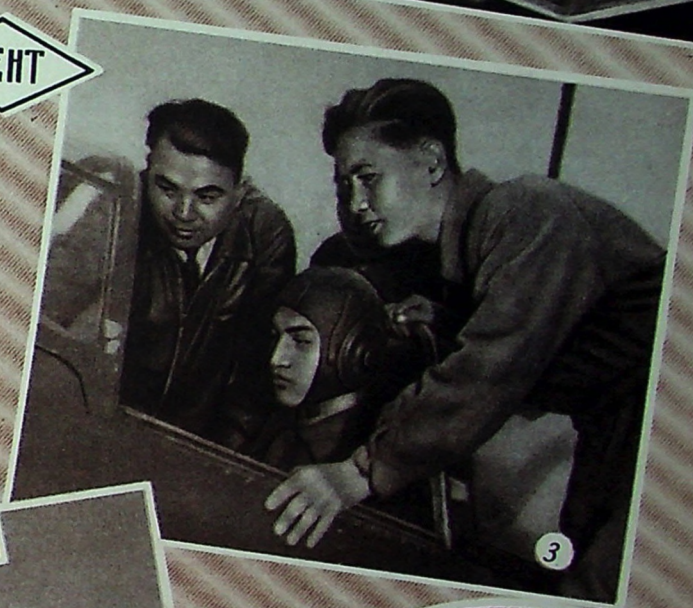
Регулярно занимаются самаркандские парашютисты. Своего самолета у них нет, они ждут его из Ташкента. А пока Ан-2 еще не прилетел, они проводят наземную подготовку. Вы видите парашютистов Узбекского сельскохозяйственного института, которые отрабатывают гашение купола парашюта (19). Этим кружком руководит инструктор-общественник, студент 2-го курса комсомолец В. Жирнов.

Неузнаваемо изменился Узбекистан за годы Советской власти! Теперь это — передовая социалистическая республика, обязанная своим счастливым настоящим и еще более прекрасным будущим ленинской национальной политике Коммунистической партии и Советского правительства!

ПО ВСЕМУ УЗБЕКИСТАНУ

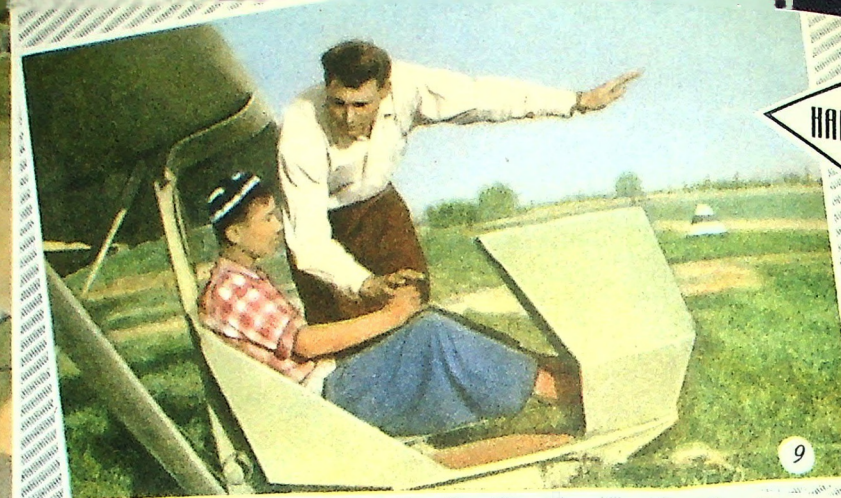


ТАШКЕНТ

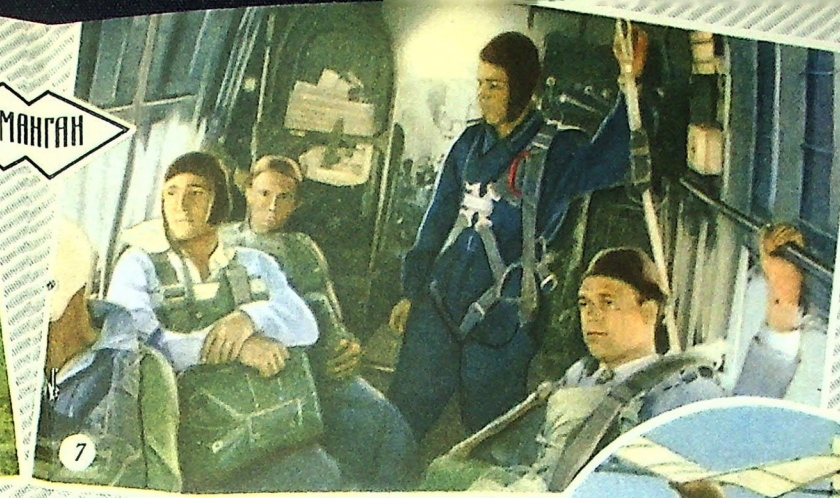




6



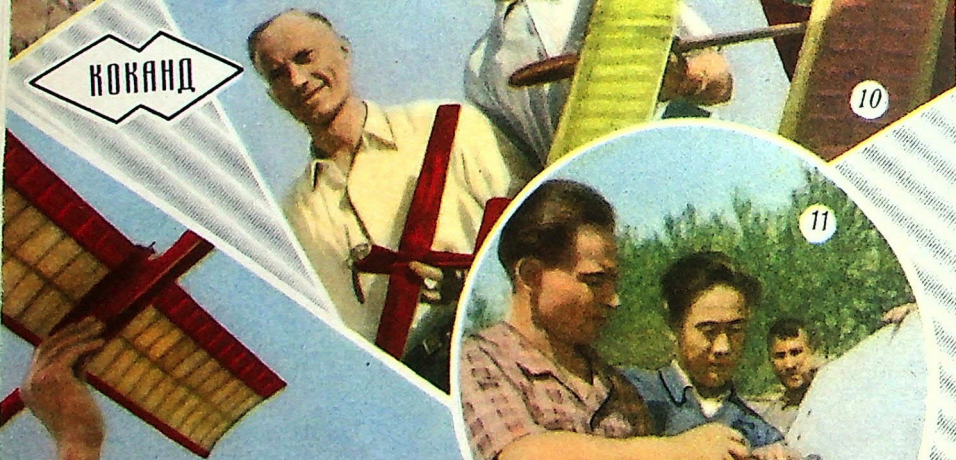
9



7



8



КОКАНД

10



ФЕРГАНА

12



14



БУХАРА

15



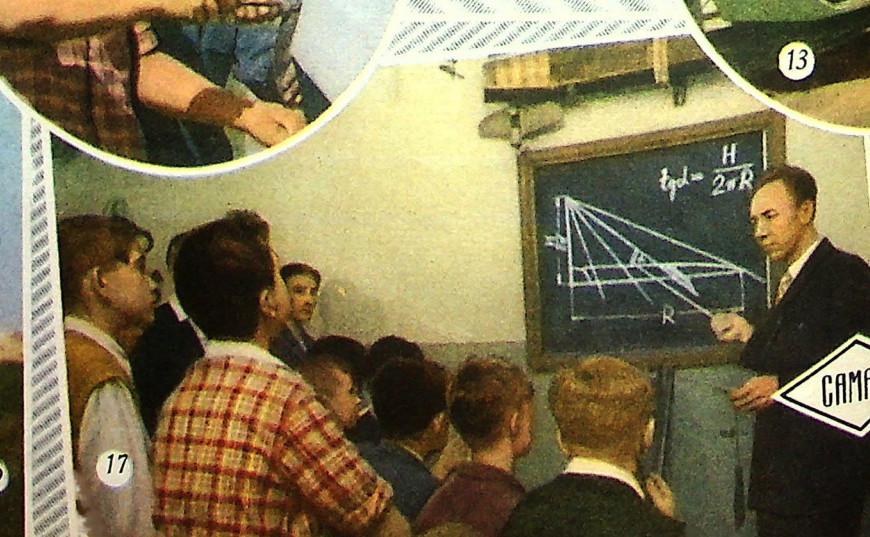
11



13



16

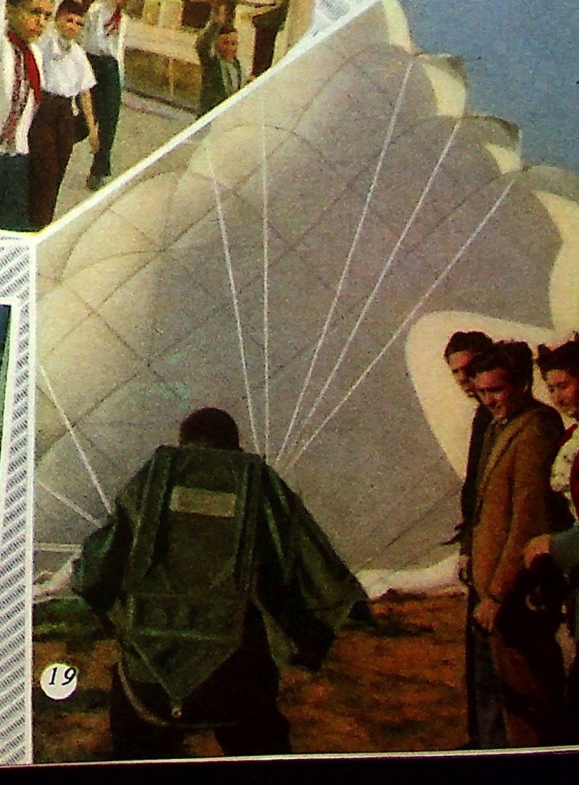


САМАРКАНД

17



18



19



На старте СПАРТАКИАДЫ!

Первые старты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта показали возрастную спортивную и конструкторскую выучку кружковцев областной станции юных техников. Их модели отличались стабильными полетами.

Впереди новые соревнования. К ним мы настойчиво готовимся. Семиклассник Анатолий Машкин (вверху слева) выступит с моделью планера. Много «болельщиков» привлечет запуск воздушного почтальона (в центре). Шестиклассники Алик Штефан и Виталий Садовщиков (вверху справа) завершают постройку модели-копии самолета Як-6. Победители республиканских соревнований студент Виталий Зайцев (внизу слева) и семиклассник Саша Иванов (внизу справа) намерены и впредь бороться за победу по радиоуправляемым и комнатным моделям.

М. Андриевский,
инструктор-авиамodelист областной
станции юных техников

Фото И. Кальницкого

г. Николаев, УССР.

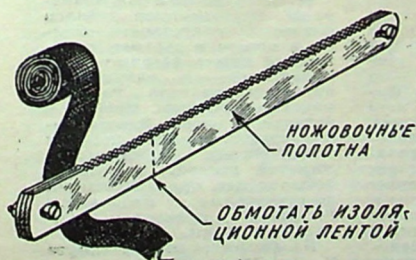




МАСТЕРСКАЯ АВИАМОДЕЛИСТА

КАК ПРОПИЛИВАТЬ ШИРОКИЕ ПАЗЫ В НЕРВЮРАХ

При постройке летающих моделей большого размера возникает необходимость делать широкие пазы для соединения деталей друг с другом (например, в нервюрах крыла, на задней кромке и т. п.). Обычно такие пазы делают лобзиком с последующей расчисткой надфилями. Более удобно для этой цели использовать приспособление, изображенное на рисунке. Оно состоит из нескольких ножовочных полотен, сложенных вместе и стянутых болтиками так, чтобы они не могли смещаться по отношению друг к другу. Сделав пробный пропил на негодном куске дерева, определяют, сколько полотен следует соединить, чтобы получился паз требуемой ширины.



Горячая пора у планеристов. Они напряженно учатся в воздухе и на земле. Впереди — большие старты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта и к ним энергично готовятся ленинградские планеристы.

Создано несколько спортивных групп. Одной из них руководят инструктор клуба Валентин Шакулин и общественный инструктор Юрий Маштаков, другой группой — Герман Петухов и Лев Костин. Слесари Маштаков и Костин в свое время были кружковцами, затем занимались в спортивной группе клуба. Первостепенные, они сами совершенствуются и помогают товарищам. Костин, например, постоянно занимается с техником Сергеем Никифоровым и слесарем Станиславом Ляховым.

Такое содружество способствует росту мастерства планеристов — общественных инструкторов, повышает качество подготовки спортсменов, обеспечивает регулярность занятий.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

НИ ВНИМАНИЯ, НИ ЗАБОТЫ

Уже свыше двух лет при рафинадном заводе, находящемся в Хуторе Михайловском, организован планерный кружок (сейчас планерная секция), но со стороны Сумского обкома ДОСААФ планеристы не ощущают ни заботы, ни внимания.

За все это время у нас ни разу не побывал представитель областного комитета, не помог в решении назревших вопросов. Как известно, общественный инструктор, каким я являюсь, должен получать методическую подготовку при планерной станции или аэроклубе. Однако до сих пор ничего не сделано для нашей учебы.

Неважно обстоят и дела с техникой. Решили мы выйти из трудного положения собственными силами, построить мотолебедку, которая нам очень необходима. Где взять трос? Обратились в Управление материально-технического снабжения ЦК ДОСААФ. Ответ получили довольно быстро, однако он не обрадовал. Нам сообщили, что из-за «ограниченности ресурсов» трос нам отпущен не будет.

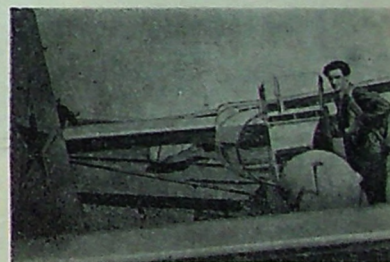
Примерно так же получилось и с инструментом для планера БРО-11. Из Сумского областного комитета написали, что инструмент подготовлен. Я поехал за ним и возвратился с пустыми руками.

Можно привести еще немало примеров. Мне хотелось бы знать, когда работники, которые руководят планерным спортом, будут практически помогать низовым организациям?

Д. БЕЛИК,

общественный инструктор

Хутор Михайловский,
Ямпольского района,
Сумской области.



Фотоснимки рассказывают о летном дне ленинградских планеристов. В небе парит планер. Безмоторную машину наш фотокорреспондент заснял в воздухе, находясь в планере, который пилотировал чемпион Ленинграда рекордсмен страны Валентин Шакулин. Рекордсмен — на снимке внизу справа. У студентки Ларисы Сурмач (вверху справа) сегодня, как она сказала, очередной воздушный урок. Как оценит инструктор ее предстоящий полет? На двух других снимках запечатлены: старт после полетов и разбор занятий.

Факты События Люди

40 ЛЕТ В АВИАЦИИ



Самолет Як-12 стремительно побежал по ровному полю аэродрома, увлекая за собою легкий планер. Достигнув заданной высоты, буксировщик отцепляет планер и идет на посадку. За первым вылетом следует второй, третий, четвертый... и так целый день.

Иногда случается, что планерист приземлится где-то далеко за пределами аэродрома. Тогда буксировщик вылетает на поиски и, обнаружив планер, садится на незнакомую площадку, цепляет его на буксир и тянет на аэродром. А здесь безотказный Як-12 уже ожидают другие планеристы.

Стоит ли говорить о том, как безукоризненно должна быть подготовлена техника к полету при такой нагрузке. Но командир планерного звена серпуховского аэроклуба И. Сергеев уверен, что самолет никогда не подведет. Ведь машина в надежных

руках. Ее обслуживает коммунист старший техник звена Константин Генрихович Арикайне.

Сорок с лишним лет назад семнадцатилетний юноша Константин Арикайне добровольно вступил в ряды Красной Армии. Его послали мотористом в Егорьевскую авиационную школу. С первых дней службы полюбил он авиационную технику, с которой не расстается до сегодняшнего дня. Константин Генрихович хорошо помнит «фарманы», «вуазены», «нюпоры», на которых ему пришлось работать в период гражданской войны.

В 1937 году Арикайне поступил в Серпуховский аэроклуб. Там он готовил к полету самолеты По-2, Р-1, Р-5. А когда началась Великая Отечественная война, его призвали обслуживать военные самолеты. Знаменательным событием военных лет стало для Арикайне вступление в ряды Коммунистической партии.

И вот снова аэроклуб. Свой богатый опыт обслуживания авиационной техники старший техник звена К. Г. Арикайне передает молодежи.

На снимке: К. Г. Арикайне за подготовкой самолета Як-12 к полету.

Фото З. Рыжкова



У МИКРОФОНА — ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНСТРУКТОР

Внимание! Слушайте спортивный выпуск последних известий, у микрофона — общественный инструктор мастер спорта Мира Хазанова.

Начинается выступление по радио спортсменки, известной не только в Брянской области, но и в Москве. С 1954 года она принимает участие в воздушных парадах на Тушинском аэродроме.

Инженер телеграфа Мира

Хазанова поступила в аэроклуб в 1950 году и с тех пор, по ее выражению, полюбила авиацию на всю жизнь. Более четырехсот часов провела в воздухе, летая грамотно, уверенно, смело. Семь лет подряд на внутриспортивных соревнованиях Мира занимает призовые места.

Хазанова настойчиво популяризирует авиационный спорт в печати, по радио, в многочисленных беседах. Сама спортсменка умело обучает планеристов. Она дорожит доверием людей, избравших ее членом президиума Брянского областного комитета ДОСААФ.

Благородный труд Меры Хазановой не остался незамеченным. Недавно ее наградили «Почетным знаком ДОСААФ СССР».

На снимке: Мира Хазанова после полета.

Фото В. Антонова

ОТЛИЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ!

Появление нового одного местного планера-парителя А-15 сразу же ознаменовалось установлением нового выдающегося мирового достижения в скоростном полете по 100-километровому треугольному маршруту. Очередную поправку в таблицу рекордов внес 6 мая днепропетровский планерист Михаил Веретенников.

Первый мировой рекорд в таком полете принадлежал швейцарскому планеристу Мауреру. Он был установлен 22 июля 1948 года и равнялся 89,6 км/час.

Затем цифры мирового рекорда стали медленно расти: 73,144 км/час (А. Медников, СССР), 84,939 (Г. Джонсон, США), 92,716 (И. Войнар, Польша), 97,066 (И. Мрак, Югославия), 107,04 (Р. Шредер, США). И вот теперь в таблицу рекордов вносится новая цифра: 111,388 км/час! Веретенников на 4 с лишним километра превзошел мировой рекорд, установленный в августе прошлого года Ричардом Шредером.

На этот раз борьба за новый рекорд была очень напряженной: соревновались

такие мастера безмоторного полета, как В. Ильченко, летевший на чешском планере «Стандарт», Б. Старостин, у которого был английский «Скайларк», В. Чуников (А-11) и М. Веретенников, полетевший на новом планере А-15.

Отличная погода позволяла стартовать дважды. И уже в первом полете Веретенников превзошел прежний всеобщий рекорд Б. Старостина (82,152 км/час). Всю дистанцию по маршруту Сумы — Ульяновка — Михайловка — Сумы (108,726 км) Веретенников пролетел за 1 час 15 минут. Он летел со средней скоростью 86,38 км/час.

Но это было только начало. Во втором полете Старостин на 1 минуту улучшил только что установленный Веретенниковым результат, пройдя дистанцию за 1 час 14 минут. Но новое достиже-

ние Старостина продержалось недолго. Летевший вслед за ним Веретенников показал отличный результат: от старта до финиша он пробыл в воздухе всего 58 минут 27 секунд!

Этот выдающийся полет протекал так. Отцепившись на высоте 820 м, планер Веретенникова пересек линию старта в 14 часов 56 минут 50 секунд. Высота была 950 м. Первый поворотный пункт планер прошел уже на высоте 1900 м, второй — на высоте 1800 м, а линию финиша миновал, когда у него оставалось еще 300 м высоты.

Фамилии советских планеристов уже давно не появлялись в таблице мировых рекордов. Сейчас в ней стоят фамилии Виктора Ильченко, который в 1953 году пролетел почти 830 км без посадки, и Ольги Клепиковой, «обогнавшей» в списке мировых.

рекордов еще в 1939 году. Когда ФАИ рассмотрит представленные материалы, список мировых рекордсменов пополнится фамилией Веретенникова. Он — не новичок в скоростных полетах. На его счету уже есть два всеобщих рекорда: в полетах по 300-километровому треугольному маршруту на одноместном планере и по 100-километровому треугольнику на многоместном.

Своего выдающегося успеха Веретенников добился, умело сочетая потерю высоты, набранной в восходящих потоках, со скоростью на маршруте, а также правильно учитывая силу и направление ветра.

18 июня на том же планере М. Веретенников добился нового замечательного успеха в полете в заранее намеченный пункт. Маршрут был продолжен от калужского аэродрома до села Раковки под Сталинградом. Пролетав в воздухе 9 часов, Веретенников пролетел без посадки около 700 км. Официальный мировой рекорд, в течение четырех лет принадлежавший французскому планеристу Р. Фонтену, превышен примерно на 23 км.

На снимке: мастер спорта М. Веретенников.

Факты События Люди

САМЫЕ ТРУДНЫЕ РЕКОРДЫ



Высотные прыжки с немедленным раскрытием парашюта считаются наиболее трудными в парашютном спорте.

Советские парашютисты неоднократно устанавливали рекорды в дневных и ночных высотных прыжках. В таблицы всесоюзных и мировых рекордов были вписаны фамилии Н. Гладкова, А. Петкевича, В. Романюка, Е. Заболоткина. В таблицах мужских рекордов стояли фамилии отличных советских парашютистов — Е. Владимировой, З. Озеровой и Л. Мазинченко, которые установили рекорды для

женщин и мужчин одновременно.

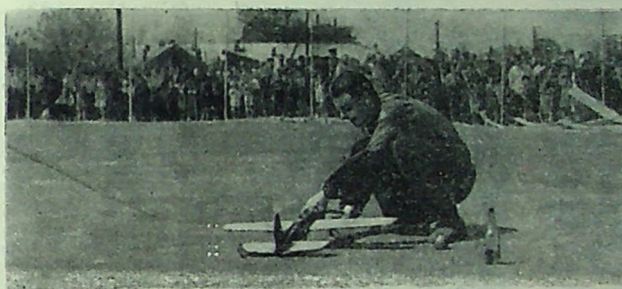
Но с осени 1958 года мужские мировые рекорды в высотных прыжках принадлежали болгарскому парашютисту Стефану Калапчиеву. Днем он прыгнул с высоты 13 738 м, а ночью — с высоты 12 623 м.

Недавно советский парашютист Петр Долгов вновь возвратил оба рекорда нашей стране. 3 июня он совершил ночной прыжок с высоты 12 974 метра, а утром 7 июня покинул борт самолета на высоте 14 835 м.

Интересно отметить, что оба эти прыжка выполнены методом катапультирования. Катапультирование на такой высоте было совершено впервые в истории парашютизма. П. Долгов прыгал с обычным пилотским парашютом и, оттолкнувшись от сиденья, раскрывал парашют на 8-9 секунды после отделения от самолета. Температура на высоте достигала — 56°, и прыжки выполнялись в специальном высотном костюме.

Покидая самолет на высоте почти 15 км от земли, Петр Долгов выполнил свой 1190-й прыжок с парашютом. Это было его пятидесятое катапультирование.

На снимке: П. Долгов.



КОРТОДРОМ В ГОМЕЛЕ

В Гомеле сооружен кортодром. В честь открытия кортодрома состоялся праздник «малой авиации». Спортсмены П. Протченко, М. Шалдыга, А. Корольков, Н. Полишко и другие демонстрировали запуски моделей различных классов. Интерес вызвала также выставка авиамodelьной техники.

Р. НОВИКОВ

На снимке: спортсмен аэроклуба А. Корольков готовит к запуску кордовую пилотажную модель.

ПУТЬ СОВЕТСКОГО АРТИСТА

Когда солист Большого театра Союза ССР Юрий Иосифович Галкин исполняет в опере «Демон» известную арию «На воздушном океане без руля и без ветрил...», то вряд ли слушатели могут подумать, что эти слова, рожденные в минувшем веке творческой фантазией Лермонтова, имеют какое-то отношение к характеристике самого артиста: а ведь именно на воздушном океане прошли молодые годы будущего певца.

Юрий Галкин родом из Сталинграда, сын волгари-грозничка. Завершив учение в фабзавуче, юноша работал на железной дороге в Ряз-ске, здесь окончил аэроклуб,

по комсомольской путевке пошел в авиационную школу и перед самым началом Великой Отечественной войны стал стрелком-радистом.

Экипаж бомбардировщика, на котором молодой авиатор летал с командиром полка в составе боевой части, нанеся удары по врагу на многих фронтах.

Известная в былые времена поговорка «Когда пушки грохочут — музы молчат» опровергнута советской жизнью. Даже в самые трудные моменты минувшей войны наши музы звучали во весь голос. Наряду с артистическими бригадами на фронтовых аэродромах вы-

НАШ ВОЗДУШНЫЙ АКРОБАТ

К Волге приближаются крылатые машины. Один за другим от них отделяются парашютисты. Раскрываются штепсельные куполы, и вскоре смельчаки оказываются на зеркальной глади воды. Их горячо приветствуют многочисленные зрители ежегодно собирающиеся на набережной в дни спортивных празднеств.

Среди этих спортсменов дирижер называется Иван Стегалин, одного из лучших куйбышевских парашютистов, мастерски выполняющего финиры воздушной акробатики.

Спортом смелых Иван Стегалин стал заниматься в 1943 году, когда служил в Советской Армии. К концу службы на его счету было 75 прыжков.

Опытный спортсмен работает теперь в аэроклубе, его «крестниками» являются многие сотни парашютистов. Воспитывая и обучая молодежь, Иван Стегалин продолжает совершенствовать личное мастерство. Неоднократно во главе команды он



участвовал в зональных соревнованиях, занимая призовые места. Летом прошлого года, совершая свой пятисотый юбилейный прыжок, он выполнил нормы мастера спорта.

Иван Стегалин увлекается и планеризмом, у него по этому виду спорта третий разряд. За безукоризненную работу, активное участие в общественной жизни спортсмен-парашютист имеет свыше двадцати различных поощрений и наград.

Б. НЕФЕДОВ

г. Куйбышев. На снимке: мастер спорта И. Стегалин.

Фото автора



«Хованщина», «Князь Игорь», «Борис Годунов», «Иоланта», «Кармен», «Травяная» — это далеко не полный перечень спектаклей, в которых солирует Юрий Иосифович Галкин. С его исполнительским мастерством познакомились и зарубежные слушатели в Швеции, Норвегии, Румынии, где на фестивале он заслужил звание Лауреата международного конкурса исполнителей.

На снимках: курсант авиационной школы Ю. Галин (1940 г.). Справа — он в роли Григория Грязного в опере Н. Римского-Корсакова «Царская невеста».

СПОРТИВНЫЙ САМОЛЕТ «ТРЕНЕР-326»

Инженер В. АНТОНОВ

В НАЧАЛЕ текущего года в наши аэроклубы поступил чехословацкий спортивный двухместный самолет «Тренер-326», являющийся дальнейшей модернизацией «Тренера-226».

Новый самолет предназначен для первоначального обучения летчиков-спортсменов, повышения мастерства воздушных акробатов в прямом и перевернутом полете. Кроме того, его можно использовать как буксировщик планеров.

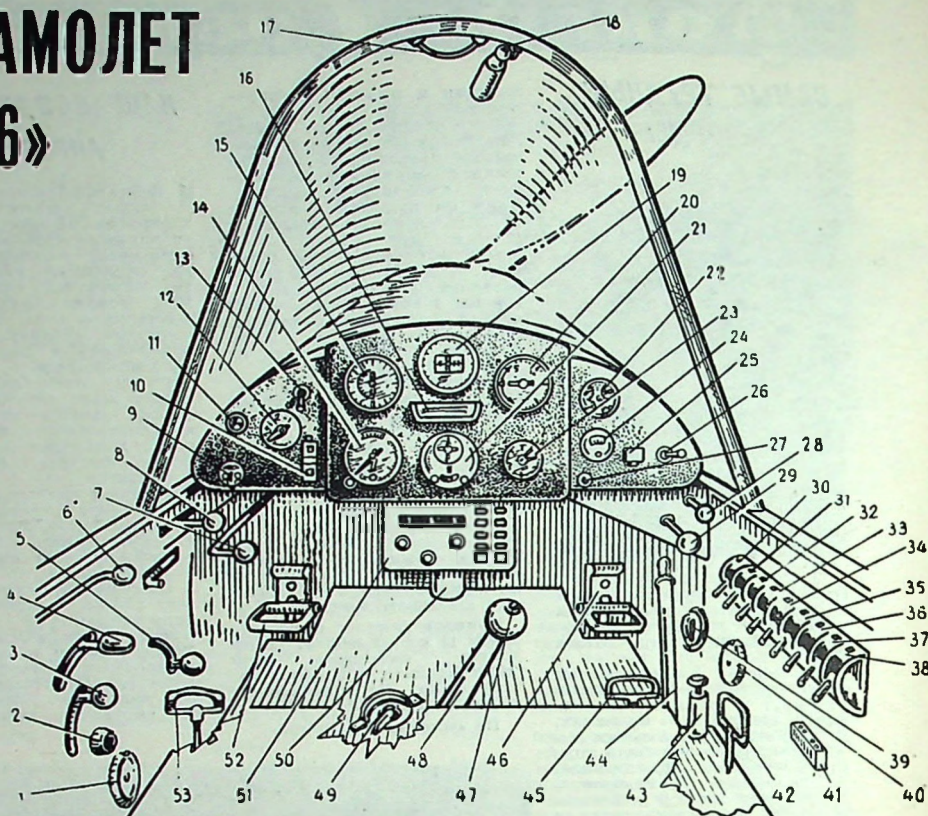
По внешним и конструктивным формам «Тренер-326» похож на «Тренера-226». Это — свободное несущий моноплан металлической конструкции с низким расположением крыла. На нем установлен шестицилиндровый однокранный двигатель воздушного охлаждения Вальтер-Минор-6-III мощностью 160 л. с. с двухлопастным деревянным винтом постоянного шага. Основные стойки шасси в полете убираются электромеханизмом в направлении назад. В убранном положении половина колеса остается снаружи крыла. Аэронавигационное оборудование обеспечивает выполнение дневных и ночных полетов. На самолете имеется прямо-передаточная ультракоротковолновая 10-канальная радиостанция.

Основная кабина — передняя. В ней расположены агрегаты для запуска двигателя, радиостанция, управление самолетом и двигателем. Полет одного пилота возможен только в передней кабине.

Подвижная часть фонаря (общая для обеих кабин) сдвигается назад. При необходимости она может быть аварийно сброшена вместе с направляющими пельсами из передней или задней кабины.

Бензиновая и масляная системы обеспечивают бесперебойное питание двигателя в прямом и перевернутом полете. В хвостовой части фюзеляжа установлен буксировочный замок для присоединения троса от планера. Управление замком — тросовое из передней кабины.

Основные летно-технические данные «Тренера-326» следующие: размах — 10,596 м; длина — 7,8 м, высота — 2,06 м; площадь крыла — 15,45 м²; средняя аэродинамическая хорда — 1,544 м; площадь горизонтального оперения — 2,49 м²; диаметр воздушного винта — 2 м; максимальная скорость у земли — 235 км/час; крейсерская скорость — 212 км/час; минимальная скорость с применением щитков — 100 км/час; посадочная скорость — 78 км/час; вертикальная скорость у земли — 4,4 м/сек; практический потолок — 5500 м; дальность полета на крейсерской скорости — 580 км (с подвесными баками 980 км); длина разбега со щитками — 250 м; про-



ПЕРЕДНЯЯ КАБИНА. 1 — управление триммером руля высоты; 2 — зажим рычага газа; 3 — рычаг высотной коррекции; 4 — рычаг газа; 5 — рычаг сброса буксира; 6 — рычаг аварийного сброса фонаря; 7 — топливный кран; 8 — ручной насос; 9 — указатель положения шасси; 10 — тумблер уборки шасси; 11 — контроль сети; 12 — переключатель магнето; 13 — главный выключатель; 14 — высотомер; 15 — указатель скорости; 16 — таблица поправок к приборам; 17 — ручка для вылезания из кабины; 18 — лампа УФО; 19 — компас; 20 — вариометр; 21 — авиагоризонт; 22 — четырехстрелочный индикатор; 23 — счетчик оборотов; 24 — вольтамперметр; 25 — кнопка обогрева ПВД; 26 — тумблер АНО; 27 — стартер; 28 — рычаг огнетушителя; 29 — рычаг подогрева карбюратора; тумблеры: 30 — генератора, 31 — приборов, 32 — стартера, 33 — шасси, 34 — радио, 35 — авиагоризонта, 36 — обогрева ПВД, 37 — освещения, 38 — СПУ; 39 — реостат УФО; 40 — управление триммером руля поворота; 41 — переходная колодка шнура радио; 42 — ручка регулировки педалей; 43 — шпирд; 44 — ручка управления щитками; 45 — ручка регулировки сиденья; 46 — тормозные педали; 47 — кнопка запуска передатчика; 48 — ручка управления самолетом; 49 — кран дополнительных баков; 50 — баллон огнетушителя; 51 — радиоприемник-передатчик; 52 — педаль управления рулем поворота; 53 — ручка аварийного выпуска шасси.

бег с применением щитков и тормозов — 165 м; расход топлива — 16,2 л на 100 км; вес пустого самолета — 637 кг ± 3%; максимальный полетный вес — 900 кг. Диапазон допускаемых центровок — 18,6 ÷ 28,6% САХ.

На самолете разрешается выполнять весь высший пилотаж в прямом и перевернутом полете, не превышая перегрузки в прямом полете 6, в перевернутом — 3.

Крыло цельнометаллическое двухлонжеронное, обтянуто плакированным листовым дюралюминием толщиной от 0,5 до 0,8 мм. Элероны цельнометаллические, статически и аэродинамически уравновешены с дифференциальным отклонением. Щитки — цельнометаллические, установлены на задней кромке крыла, управляются механически.

В законцовках крыла находятся аэронавигационные огни. На левой консоли крыла в передней кромке имеется трубка приемника воздушного давления (ПВД). Вместо законцовок крыла можно поставить дополнительные топливные баки емкостью по 35 л каждый. Основ-

ные баки емкостью по 45 л крепятся на поясах к переднему лонжерону крыла. В левой консоли находится маслобак емкостью 11 л.

Фюзеляж сварен из стальных труб. В передней его части главные стрингеры (лонжероны) заканчиваются четырьмя узлами, к которым крепится моторная рама. Передний лонжерон наставки крыла изготовлен из стальных труб, приварен к нижней части каркаса. Передняя часть фюзеляжа закрывается съемными капотами. В хвостовой части имеются узлы для крепления хвостового колеса, стабилизатора и киля.

Задняя часть фюзеляжа сверху прикрыта гаргротом из листового дюралюминия, укрепленного с помощью винтов. На верхней стороне гаргрота приклепан профиль, служащий направляющей для ролика подвижной части фонаря. На конце профиля — упор с пружинно-резиновым буфером, ограничивающим перемещение фонаря назад. Хвостовое оперение — свободное несущее цельнометаллической конструкции. Киль и стабилизатор к фюзеляжу кре-

ются с помощью трех узлов. Силовой набор стабилизатора, киля и рулей состоит из одного лонжерона и набора нервюр.

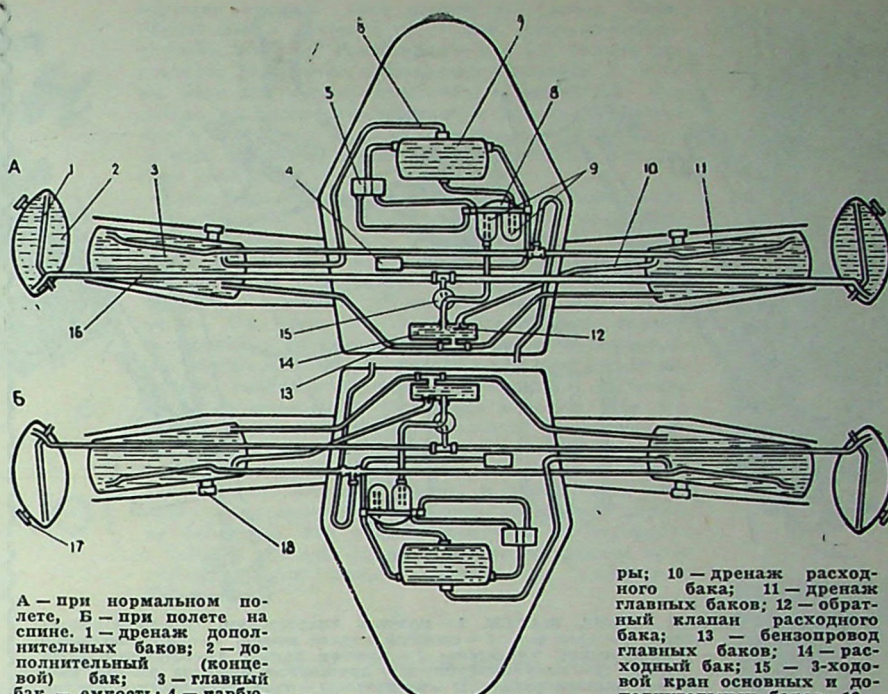
Управление самолетом смешанной конструкции, передача движения производится при помощи тяг и тросов. Педали, регулируемые по росту пилота. Управление триммерами — тросовое при помощи маховичка, на оси которого находится колесо. Оно соединено с тросами цепью.

Основные амортизационные стойки снабжены маслянопневматическими амортизаторами. Стойки прикреплены с помощью ушков в средней части основного лонжерона крыла и убираются в крыло. Костыльное колесо снабжено также маслянопневматическим амортизатором. Колесо отклоняется одновременно с отклонением руля направления, с управлением которого оно соединено. Управление колесом автоматическим выключается при отклонении его более 30°, после чего оно отклоняется независимо от руля направления (на 360°).

Основные колеса имеют гидравлические тормозы. Управление ими осуществляется при помощи рычагов на педалях из обеих кабин.

Двигатель развивает мощность 160 л. с. при 2500 об/мин, крейсерскую мощность 125 л. с. при 2300 об/мин. Максимально допустимое число оборотов 2750 об/мин. Двигатель установлен на моторной раме при помощи четырех резиновых амортизаторов.

Маслосистема состоит из маслобака, трубопроводов, сетчатых фильтров и помпы шестеренчатого типа. В бак вставлен фильтр и корпус с падающим клапаном, обеспечивающим суфлирование



ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ
СХЕМА БЕНЗОСИСТЕМЫ

ры; 10 — дренаж расходного бака; 11 — дренаж главных баков; 12 — обратный клапан расходного бака; 13 — бензопровод главных баков; 14 — расходный бак; 15 — 3-ходовой кран основных и дополнительных баков; 16 — трубопровод концевых баков; 17 — заливная горловина дополнительных баков; 18 — заливная горловина главных баков.

А — при нормальном полете, Б — при полете на спине. 1 — дренаж дополнительных баков; 2 — дополнительный (концевой) бак; 3 — главный бак — емкость; 4 — карбюратор Вальтер АК-45; 5 — топливный насос; 6 — дренаж резервного бака; 7 — резервный бак; 8 — ручной насос; 9 — бензофильтр.

бака через картер двигателя в прямом полете и при полете на спине.

Для предотвращения перетекания масла от насоса в бак, когда двигатель не работает, в подводящем трубопроводе установлен двухсторонний клапан. Он открывается только при всасывании масла насосом. При обратном ходе винта, что возможно при выключении двигателя, для предотвращения разрыва трубопровода, двухсторонний клапан обеспечивает перепуск масла в бак.

Смазка двигателя под давлением — циркуляционная с сухим картером. Суфлирование происходит с помощью падающего клапана. При переворнутом полете клапан находится в противоположном крайнем положении, его трубка погружена торцом ниже уровня масла и масло по ней засасывается через двухсторонний клапан шестеренчатый насосом и нагнетается в двигатель, собирается в крышке картера, а оттуда через шариковый клапан насосом подается в маслобак.

В случае отказа топливного насоса пожарный кран в кабине ставится на резервный бак, и тогда топливо из этого бака самотеком, за счет разности уровней, под давлением 0,05 кг/см², через фильтр поступает к карбюраторам.

При полетах на большие расстояния на консоли крыла вместо законцовок устанавливаются дополнительные баки. Порядок расхода горючего при этом следующий: после взлета и набора высоты 300 м трехходовой кран устанавливается в дополнительные подвесные баки. Тогда бензин (самотеком) подойдет к крану. Через фильтр бензин засасывается помпой. Путь его к карбюраторам тот же, что и при работе на главных баках. Выработка топлива из

баков контролируется по времени и по показанию манометра бензина.

Чтобы обеспечить бесперебойную работу двигателя при переходе с системы дополнительных баков на главные необходимо поставить кран на резервный бак и по истечении одной минуты переключить на главные баки. Пилотировать самолет в зоне с заправленными подвесными баками не разрешается.

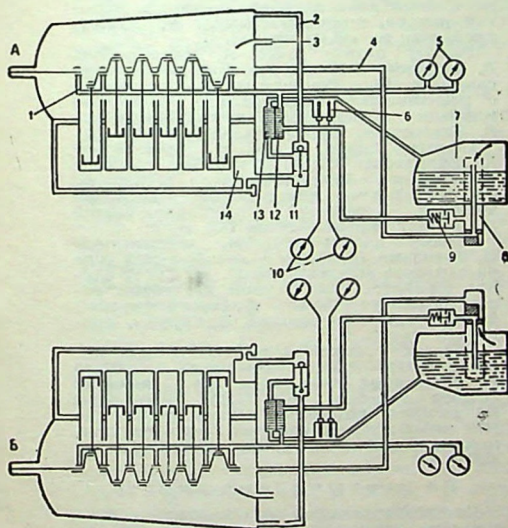
Для питания двигателя в переворотном полете используется топливо из расходного бака. Дренаж в этом случае осуществляется через трубопроводы основных бензобаков, а перетекание бензина в основные баки из расходного бака не происходит.

В переворотном полете топливо из бака подходит к карбюраторам в той же последовательности, что и при нормальном полете.

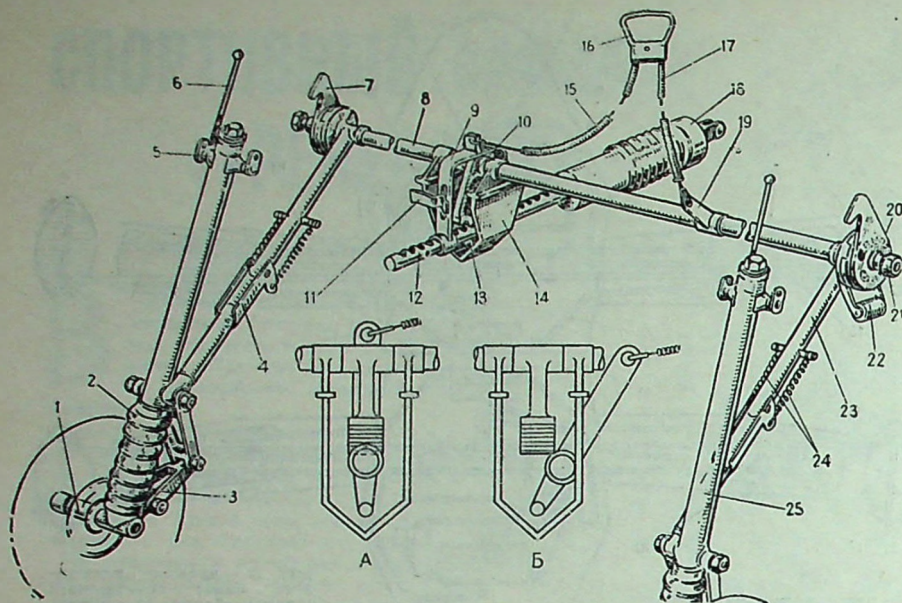
Полет в переворотном положении допускается до 4 мин.

Регулирование мощности двигателя при полете на спине не допускается.

Уборка и выпуск шасси производится электрическим реверсивным мотором, с помощью механизма: зубчатой рейки, полушестерни, жестко сидящей на соединительном валике, и складывающихся подкосов шасси. Верхние части подкосов жестко соединены через зубчатую муфту с валиком. Этим достигается одновременная уборка и выпуск левой и правой амортизационных стоек шасси. Система управления уборкой и выпуском шасси имеется только в передней кабине. Аварийный выпуск производится механически с помощью тросов и рукояток, расположенных как в передней, так и в задней кабинах. Сигнализация положения шасси в кабине электрическая и механическая на крыле.



ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА МАСЛОСИСТЕМЫ: А — в нормальном полете, Б — при полете на спине. 1 — подвод масла к подшипникам коленчатого вала; 2 — трубопровод, отводящий масло из картера при полете на спине; 3 — суфлер картера; 4 — дренаж бака; 5 — указатели давления масла 1-й и 2-й кабин; 6 — приемник термометров; 7 — маслобак; 8 — сподобноплавающий клапан; 9 — двойной запорный клапан; 10 — указатели температуры выходящего масла 1-й и 2-й кабин; 11 — шариковый клапан; 12 — нагнетающая часть маслонасоса; 13 — откачивающая часть маслонасоса; 14 — маслосорбник.



КИНЕМАТИЧЕСКАЯ СХЕМА ШАССИ. 1 — полуось амортистойки; 2 — предохранительный чехол штока; 3 — траверса; 4 — нижний подкос шасси; 5 — ушки подвески амортистойки; 6 — механический указатель; 7 — крючок замка; 8 — соединительный вал; 9 — рычаг рейки; 10 — полустерня; 11 — пружинная защелка рычага рейки; 12 — рейка; 13 — ось рычага рейки; 14 — кожух; 15 — трос для рассоединения рейки с шестерней; 16 — рукоятка аварийного выпуска шасси; 17 — трос для поворота соединительного валика; 18 — электромотор; 19 — рычаг; 20 — пружина крючка; 21 — гайка; 22 — резиновый демпфер; 23 — верхний подкос шасси; 24 — контр-пружина; 25 — амортистойка.

Для смягчения толчков при открытии замков зубчатые муфты имеют резиновые демпферы, которые в убранном положении шасси сжаты и содействуют отпиранию замков при аварийном выпуске шасси. В выпущенном положении амортизационные стойки шасси предохраняются от самопроизвольной уборки переходом складывающихся подкосов через «мертвые» положения. Переход «мертвого» положения происходит на величину 3,5—5 мм и в этом положении подкосы удерживаются механизмом выпуска шасси и двумя пружинами на каждом подкосе.

Когда включается электромотор, рейка совершает прямолинейное движение. В зацеплении с ней жестко сидит (на шлицах) полустерня. Она передает вращение валику, на концах которого закреплены верхние половины складывающихся подкосов. Поворачиваясь вместе с валиком, верхние подкосы поднимаются вверх и подтягивают за нижние подкосы амортистойки к крылу. В убранном положении шасси удерживаются на крючках замков.

При нормальном выпуске шасси, в первой фазе поворота соединительного валика (холостой ход — 10°) открываются замки шасси. При аварийном выпуске, в случае отказа электросистемы, с помощью тросов рейка выводится из зацепления с шестерней, открываются крючки замков, удерживающие шасси в убранном положении. Открытию крючков замков содействует сжатый резиновый демпфер. Шасси выпускаются под собственным весом. По окончании прохода «мертвого» положения контр-пружины дотягивают складывающиеся подкосы в законченное положение. После аварийного выпуска шасси необходимо произвести соединение рейки и шестер-

ней, соблюдая последовательность настройки электросистемы и механической части шасси.

Тормоза на «Тренере-326» гидравлические, управляются гидроцилиндрами и рычагами, закрепленными на педалях ножного управления обеих кабин; система тормозов закрытая отдельная для левого и правого колеса. При правильной их регулировке самолет удерживается без колодок на полных оборотах. Гидравлические тормоза двухколесные, колодки имеют форму клина и вдавливаются при торможении в клиновую канавку вращающегося барабана. Барабан тормоза соединяется с колесом при помощи запрессованных пальцев.

Источниками электропитания на самолете являются генератор 600 в и аккумулятор 12-А-30 мощностью 26 а.

Приемо-передающая радиостанция позволяет вести устойчивую двухстороннюю связь между землей и самолетом на расстоянии более 55 км и высоте полета 1500 м. Приемник и передатчик находятся в одном ящике. Выбор канала передачи производится путем нажатия на кнопку. Приемник в нижних пределах настраивается ручкой управления. Диапазон частот 108—132 МГц в одном диапазоне. Низкочастотная мощность 0,5 ватта (для наушников) и 3 ватта для репродуктора. Передатчик имеет диапазон частот 118—132 МГц. 10 управляемых (кристаллом) каналов имеют высокочастотную мощность 2 ватта.

Хорошее знание самолета, а также инструкций по эксплуатации и технике пилотирования позволит спортсменам-летчикам в полной мере использовать тактические возможности «Тренера-326».



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

По самолетному спорту

Скорость полета 693,547 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту, достигнутую В. Коккинаки (СССР) 2 февраля 1960 года на самолете Ил-18 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Д. Бауэру, превышен на 148,957 км/час.

Скорость полета 693,547 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 1 т, достигнутую В. Коккинаки (СССР) 2 февраля 1960 года на самолете Ил-18 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Д. Бауэру, превышен на 148,957 км/час.

Скорость полета 693,547 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 2 т, достигнутую В. Коккинаки (СССР) 2 февраля 1960 года на самолете Ил-18 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Д. Бауэру, превышен на 148,957 км/час.

Скорость полета 693,547 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 5 т, достигнутую В. Коккинаки (СССР) 2 февраля 1960 года на самолете Ил-18 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Р. Рузггу, превышен на 265,424 км/час.

Скорость полета 693,547 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 10 т, достигнутую В. Коккинаки (СССР) 2 февраля 1960 года на самолете Ил-18 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Р. Рузггу, превышен на 265,424 км/час.

Высоту полета 30 040 м, достигнутую Л. Флинтом (США) 6 декабря 1959 года на самолете «Мак Доннелл Ф4Н-1» (самолеты с реактивными двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший В. Ильшину, превышен на 1188 м.

Высоту полета 31 515 м, достигнутую Д. Джорданом (США) 14 декабря 1959 года на самолете «Локхид Ф-104 с» (самолеты с реактивными двигателями). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Л. Флинту, превышен на 1475 м.

Высоту полета 9917 м, достигнутую П. Иосизама (Япония) 9 декабря 1959 года на самолете «Фуэжи-Юко К. М. Супер Никко» (самолеты III весовой категории весом от 1000 до 1750 кг). Прежний мировой рекорд, принадлежавший Л. Струку, превышен на 473 м.

Дальность полета по прямой 11 211,83 км, достигнутую М. Конрадом (США) 24—26 ноября 1959 года на самолете «Пипер Команч Р-А-24-180» (самолеты III весовой категории весом от 1000 до 1750 кг). Прежний мировой рекорд, принадлежавший В. Оdomу, превышен на 3233,91 км.

По парашютному спорту

Дневной групповой женский прыжок на точность приземления с высоты 1000 м, совершенный Т. Карамышевой, И. Соловьевой и В. Гурьяшиной (СССР) 18 января 1960 года. Среднее отклонение от центра мишени составило 2,3 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший И. Кравченко, Г. Андреевой и Ф. Солдадзе, превышен на 6,47 м.

Дневной групповой прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный И. Сикорским, Д. Мухачевым, Г. Евсеевичем, Ю. Бовшиковым и В. Сахаровым (СССР) 22 января 1960 года. Среднее отклонение от центра мишени составило 1,14 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший М. Дмитрову, П. Косинову, Ю. Пеклину, превышен на 0,54 м.

Самолеты уходят в ночь...

М. ЧЕЧНЕВА,
Герой Советского Союза

ПУШКИ УМОЛКАЮТ НА ЗАПАДЕ

К УРС НА СЕВЕР. Поля Украины постепенно сменялись перелесками. Они ширились, становились гуще, выше и, наконец, под крылом самолета потянулись настоящие леса. Здравствуй, белостовольная березка! Здравствуй, ажурный клен! Вот мы и свиделись после двухгодовой разлуки. Не беда, что встреча эта произошла за сотни километров от Москвы. Вы-то все те же, что и в родном Подмоскowie, так же шумите на ветру, так же милы мне своей тихой приветливой красотой. Ну, а если я изменилась за это время, возмужала, посуровела и даже огрубела немного, то ведь вы не осудите меня. Сами знаете — война.

Так здравствуйте еще раз! И ты, Белоруссия, и ты, маленькая Сещ! Впереди — граница. Правда, она еще не близко, но скоро, очень скоро мы перешагнем и этот рубеж. А пока...

Пока те же боевые будни. В Сеще не сохранилось ни одного целого дома. Что же, не привыкать. Лес под боком, тепло. Вокруг аэродрома быстро возник подземный городок. Но не успели мы обжиться в землянках, как перелетели на другую площадку, что у деревни Пустынка. Более трех недель полк находился вне боевых действий. Это время было использовано для изучения района предстоящей работы, расположения средств противовоздушной обороны противника. Технический состав приводил в порядок материальную часть, основательно потрепанную в Крыму.

Мы ждали больших событий, и они наступили быстрее, чем могли предполагать. В ночь на 23 июня 1944 года войска 2-го Белорусского фронта форсировали реку Проню западнее Мстислава и, прорвав укрепленную линию гитлеровцев, погнали их к Могилеву. Когда советские войска расширили прорыв и устремились вперед, мы бомбили отходящие части противника на дорогах, у переправ, наносили удары по железнодорожным станциям.

Мы очень тщательно готовились к новым боям, полагали, что встретим сильное сопротивление. Но темпы наступления Советской Армии были столь стремительны, а враг отступал так поспешно, как говорится, дай бог ноги унести, что в течение целого боевого месяца мы почти ни разу не попадали под настоящий зенитный огонь. Фашисты имели еще немало техники, однако в ту пору им было уже не до организованной по всем правилам военного искусства противовоздушной обороны. Разумеется, это значительно облегчало нашу работу. Но в Бе-

лоруссии имелись свои трудности. Густые леса, обилие рек и речушек, отсутствие сколько-нибудь крупных заметных ориентиров — все это сильно затрудняло визуальное наблюдение с воздуха. К тому же цели все время находились в движении, что далеко не благоприятствовало их поиску. Мешало нам и отсутствие удобных для полетов площадок. А ведь мы почти нигде не засиживались больше трех дней.

Несколько дольше обычного наш полк задержался в большом селе Новосады. Село оправдывало свое название, оно все утопало в садах. Между двумя рядами домов тянулась широкая улица. Ее приспособили под летную площадку. Самолеты хвостами приткнули к палисадникам под гущу ветвей. Ох, какое это было спокойное время! В окрестных лесах прятались уцелевшие гитлеровцы. Некоторые из них покорно сдавались в плен, другие, наиболее отъявленные нацисты, пытались выйти из окружения, прорваться к своим. Нам все время приходилось быть настороже. Ночью выставляли усиленное боевое охранение.

Наступление ширилось и росло. 20 июля советские войска овладели Гродно, а через семь дней наши передовые части ворвались на южную окраину Белостока. Мы перебазировались на аэродром в Главаче и оттуда летали бомбить переправы противника через реку Супрасль — на границе с Польшей.

* *

В Польше части Советской армии готовились к ожесточенным сражениям. Противник тоже не бездействовал — создавал оборонительную линию по рекам Висле, Бобре, Бугу и Нареву. И хотя вначале шли бои местного значения — для нас — летчиков-ночников это был очень напряженный период.

Стабилизировав фронт, гитлеровцы организовали крепкую противовоздушную оборону, насытили ее огневыми средствами. Вдоль всей линии боевого соприкосновения непрерывной цепью расположились вражеские прожекторы. Враг вновь стал применять истребительную авиацию.

Особенно яростно действовали вражеские истребители в районе Ломжа-Остроленка. В одну из августовских ночей здесь погиб экипаж Макаровой-Белик. Для полка это было тяжелой потерей. Не стало одного из лучших экипажей. Таня Макарова к тому времени имела 628, а Вера Белик 813 боевых вылетов. Мы похоронили наших подруг в сквере помещичьего имения. Через несколько дней был подбит огнем вражеского истребителя самолет Кати Олейник. Пилот и штурман Ольга Яковлева получили ранения. С невероятным трудом им удалось довести сильно поврежденную машину до своего аэродрома.

Ночную атаку истребителя пришлось испытать и мне. В это время я летала с Александрой Акимовой. Москвичка, студентка педагогического института, она пришла в полк в начале его формирования. Год работала старшим техником по вооружению, а затем переучилась на штурмана. Начитанная, энергичная, очень душевная Саша понравилась мне и, хотя нелегко было расставаться с Рябовой, я быстро привыкла к новому штурману, полюбила ее за выдержку и большое самообладание.

Запомнилась ночь, когда мы бомбили позиции противника в районе Остроленка. Как всегда, после первого же разрыва заговорили зенитки, включились прожекторы. Огонь был очень плотный, нас долго держали в лучах, и когда мы, наконец, выбрались из опасной зоны, стрелка высотомера показывала 600 метров. Я прибавила оборотов винту. Нужно было спешить. Сквозь редкие облака светила луна. Я предупредила Акимову, чтобы она почаще просматривала задний сектор.

Минут пять мы летели спокойно, далеко позади оставили линию фронта. Вдруг рядом с самолетом пронеслась огненная трасса, и тут же чуть сбоку и выше мелькнул вражеский истребитель. Он кру-



На снимках (сверху вниз): гвардейцы Герои Советского Союза командир эскадрильи Ольга Сафирова, штурман звена Вера Белик, командир эскадрильи Надежда Попова.

Продолжение. Начало см. № 3, 4, 5, 6, 7 журнала.



то развернулся и вновь ринулся в атаку. Что предпринять? Высота и так невелика, снижаться дальше опасно. Но это единственный выход. Пока фашист повторял свой маневр, я резко изменила курс и отжала ручку. Когда до земли оставалось метров двести пятьдесят, гитлеровец снова настиг нас и дал длинную очередь, пропоров нам плоскости и фюзеляж. В последний момент удалось уклониться в сторону, и следующая очередь прошла мимо. Лишь на высоте 100 метров я выровняла самолет и восстановила прежний курс. Теперь наш самолет стал почти незаметным.

Из Курово полк перебазировался в хутор Далеке. Вблизи него оборудовали взлетно-посадочную площадку, под жилье заняли большую усадьбу сбежавшего помещика. Здесь мы пробыли довольно долго. К тому времени начался период затяжных дождей и туманов. Черно-свинцовые тучи непрерывной чередой ползли с запада, заливая и без того раскисшую землю холодными потоками воды. Нередко облачность опускалась над землей до высоты 25—30 метров. Но война есть война, и мы, несмотря на то, что видимость была почти нулевой, не прекращали боевой работы.

Пришел октябрь. Северо-западнее Варшавы развернулись ожесточенные бои. Затем на нашем участке фронта наступило относительное затишье. В декабре советские войска возобновили наступление, выбили противника с восточного берега реки Нарв и создали плацдарм на западном. Это в преддверии Восточной Пруссии. Началась подготовка к решительному броску. К этому событию готовились и мы — летчицы ночного 46-го гвардейского бомбардировочного Таманского Краснознаменного авиационного полка.

* *

Наступила пора решительного штурма. От Балтики до Карпат заговорили пушки. 13 января 1945 года удар по врагу нанесли и войска 2-го Белорусского фронта. В первую же ночь развернул боевые действия наш полк. Низкая облачность в районе Жабичин сильно мешала точному бомбометанию, но экипажи все же совершили около пятидесяти боевых вылетов. К ночным полетам вскоре прибавились дневные. Мы обрабатывали вражеские позиции под Носельском, Новы-Двором, Плоньск-Гура, Вороницы, Плоцком, разрушали переправы у Грауденца и Нозенбурга. Советские войска неуклонно двигались вперед и через две недели мы вышли к границам Восточной Пруссии. Наш полк перебазировался в Бурше, что вблизи Млавы, а в начале февраля в Шарлоттенвердер, уже на территорию самой Германии.

Вторая половина февраля застала нас в небольшом городке Слупе. Уже чувствовалось приближение весны. Наступила оттепель. Аэродром раскис до такой степени, что самолеты приходилось вытаскивать из липкой тяжелой грязи на руках. Шасси увязали в пропитанном влагой грунте, и мощности мотора не хватало, чтобы оторвать самолет от земли. Пришлось построить для взлетно-посадочной площадки деревянный настил. Интенсивность летной работы, конечно, уменьшалась, но полк продолжал боевые действия.

С оттепелью пришла непогода. То моросил мелкий дождь, то сыпал мокрый липкий снег. Мы летали под самой кромкой облаков, однако высота редко превышала 400—500 метров. В этих условиях большую опасность, чем зенитные орудия, для нас представляли крупнокалиберные пулеметы. Мы часто возвращались с изрешеченными плоскостями. Техники срочно латали их, но крылья некоторых машин стали походить на лоскутные одеяла.

В конце февраля девять наших летчиц Надежде Поповой, Руфине Гашевой, Екатерине Рябовой, Ирине Себровой, Наталье Меклин, Евгении Жигуленко присвоили звание Героя Советского Союза, Ольга Санфирова, Татьяна Макарова и Вера Белик удостоились этого высшего воинского отличия посмертно. Теперь в полку стало четырнадцать Героев. Орде-



Боевой путь 46-го гвардейского бомбардировочного Таманского Краснознаменного ордена Суворова III степени авиационного полка

нами и медалями была награждена большая группа девушек.

В марте погода еще больше ухудшилась. Влажный ветер приносил с собой туманы и обильный снег. Но полеты не прекращались. Через тьму, снег и ветер наши пегонькие У-2 пробивались к вражеским объектам и всегда в срок обрушивали на противника свой смертоносный груз. За весь этот период, несмотря на исключительно сложные полетные условия и ожесточенный обстрел с земли, полк не имел потерь.

Затем до середины апреля мы действовали главным образом в районе Данцигского «котла» и на Штеттинском направлении, а затем перебазировались на аэродром Бухгольц. В апреле мы получили свою последнюю коллективную награду. За овладение городом Кезлин полк был награжден орденом Суворова III степени. Известие это застало нас уже в Бухгольце, северо-западнее Берлина. Мы празднично отметили это последнее событие фронтовой жизни полка.

Последние дни войны. Пятого мая вместе со штурманом эскадрильи Таней Сумароковой я поднялась в воздух. Курс на Свинемюнде. Здесь в порту скопилось немало уцелевших от разгрома вражеских войск. Они спешно грузились на транспортные суда и пытались удрать морем. Наша авиация днем и ночью непрерывно бомбила порт. Взметая огромные глыбы свинцовой воды Балтики, коверкая железобетон портовых сооружений, рвались днем и во тьме ночи авиационные бомбы. Над городом не смолкала орудийная канонада. Время существования гитлеровской империи было на исходе. Знамя с серпом и молотом уже возмыло над рейхстагом. Берлин пал. От фашистской армии оставались лишь отдельные разрозненные, хотя еще и сильные в своей предсмертной агонии, но уже обреченные на бесславный конец, воинские подразделения. Одну из них мы добивали на берегу Балтийского моря в Свинемюнде.

Бомбы вниз, и поточнее! Быть может, они последние. Помнится, когда пятидесятикилограммовые «гостинцы», начиненные взрывчаткой, оторвались от плоскостей, и самолет слегка качнуло, мне подумалось, что, возможно, моя личная фронтовая летопись оборвется на этом 810 по счету боевом вылете. Предчувствие не обмануло меня. В следующую ночь полетов не было, на другую тоже, и третью мы провели на земле под крышей. Но, пожалуй, эта третья мирная ночь выдалась наиболее бурной и бессонной из сотен тех, которые мы прожили на фронте.

В помещичьей усадьбе, где разместился наш полк, все давно спали. И вдруг начался странный переполох. Не успела я спросонья сообразить, в чем дело, как дежурная по полку Римма Прудникова, буквально ворвавшись в нашу комнату закричала во весь голос:

— Девчата! Победа! Мир. Да вставайте же!

Она бросалась от одной кровати к другой, стаскивала со спящих одеяла и, словно охмелев от радости, кричала возбужденным голосом: «Мир! Победа! По-о-бе-да!»

На снимках (сверху вниз): гвардейцы Герой Советского Союза штурман эскадрильи Руфина Гашева, Герой Советского Союза командир звена Наталья Меклин, штурман эскадрильи Татьяна Сумарокова, штурман эскадрильи Александра Акимов.



В авиационной спортивной комиссии

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила в качестве новых всесоюзных рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По самолетному спорту

Скорость полета 857,277 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 10 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 1 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Коккинаки, превышен на 137,781 км/час.

Скорость полета 857,277 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 15 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 1 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Коккинаки, превышен на 137,781 км/час.

Скорость полета 857,277 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 20 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 1 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 857,277 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 25 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 1 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 959,94 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту, достигнутую В. Ковалевым (Москва) 2 апреля 1960 г. на самолете Ту-104Е (самолеты с реактивными двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Ю. Алашееву, превышен на 62,442 км/час.

Скорость полета 959,94 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 1 т, достигнутую В. Ковалевым (Москва) 2 апреля 1960 г. на самолете Ту-104Е (самолеты с реактивными двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Ю. Алашееву, превышен на 62,442 км/час.

Скорость полета 959,94 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 2 т, достигнутую В. Ковалевым (Москва) 2 апреля 1960 г. на самолете Ту-104Е (самолеты с реактивными двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Ю. Алашееву, превышен на 62,442 км/час.

принадлежавший Ю. Алашееву, превышен на 62,442 км/час.

Скорость полета 959,94 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 5 т, достигнутую В. Ковалевым (Москва) 2 апреля 1960 г. на самолете Ту-104Е (самолеты с реактивными двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 959,94 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 10 т, достигнутую В. Ковалевым (Москва) 2 апреля 1960 г. на самолете Ту-104Е (самолеты с реактивными двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 959,94 км/час по замкнутому 2000-километровому маршруту с грузом 15 т, достигнутую В. Ковалевым (Москва) 2 апреля 1960 г. на самолете Ту-104Е (самолеты с реактивными двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 877,212 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 9 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Коккинаки, превышен на 183,665 км/час.

Скорость полета 877,212 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 1 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 9 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Коккинаки, превышен на 183,665 км/час.

Скорость полета 877,212 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 2 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 9 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Коккинаки, превышен на 183,665 км/час.

Скорость полета 877,212 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 5 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 9 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Коккинаки, превышен на 183,665 км/час.

Скорость полета 877,212 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 10 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 9 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Коккинаки, превышен на 183,665 км/час.

Скорость полета 877,212 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 15 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 9 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 877,212 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 20 т, достигнутую И. Сухоминым



Инструктор-летчик Днепропетровского аэроклуба Н. Токарев перед вылетом.

Фото В. Антонова

(Москва) 9 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Рекорд установлен впервые.

Скорость полета 877,212 км/час по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом 25 т, достигнутую И. Сухоминым (Москва) 9 апреля 1960 г. на самолете Ту-114 (самолеты с поршневыми и турбовинтовыми двигателями). Рекорд установлен впервые.



Летчик Советского Союза
турман эскадрильи Екате-
рина Рыкова.

Мы сперва опешили от неожиданности, а потом вскипело бурное, буквально ошеломляющее ликование. На дворе поднялась стрельба, кто-то достал ракетницы, и темное майское небо расцвело вспышками красного, зеленого и белого огня.

Только перед зорькой девушки несколько угломились, разошлись по комнатам. Но никому не спалось. Все лежали с открытыми глазами и либо тихонько переговаривались друг с другом, либо молча предавались своим думам. Не брал сон и меня. Я нагнула на плечи шинель, вышла на улицу, присела на крыльцо, осматрелась. Было тихо-тихо. После недавней суматохи, шума и криков тишина казалась еще более глубокой. Невдалеке за поломанной оградой дремал окутанный сизоватым туманом сад. Справа от него поблескивало мокрым асфальтом шоссе, а у самой обочины, задрав вверх, наподобие орудийных стволов, оглобли, валялась перевернутая, раздавленная чем-то тяжелым, должно быть гусеницами танка, телега.

Небо уже поблекло, звезды мерцали не так ярко. Наступал рассвет, первый рассвет первого дня мира. Как и положено, он шел оттуда, где лежала моя земля. Я долго смотрела, как восток апел

зарю новой, как она разгоралась все ярче, сильнее. Наконец за лугом блеснул диск солнца, взметнулись во все стороны лучи. Они прошли насквозь плотный туман, заиграли миллиардами бриллиантовых брызг на росистой майской траве.

Здравствуй, солнце! Здравствуй и ты, Мир! Мы долго ждали тебя, и ты пришел. Впрочем, нет. Мы сами завоевали тебя. И пусть тебе отныне всегда сопутствует тишина и вот это спокойное светлое небо.

...Я смотрела на мир того незабываемого утра, жадно вслушивалась в его тишину, наблюдая, как растекается с востока, убыстряя свой бег, рассвет. Он уходил все дальше, стирая с лица Европы тень ночи. И это сделали мы — советский народ, мы — люди в серых шинелях. И если меня спросят, почему именно нам удалось достичь этого, я отвечу коротко. Потому что нами руководит великая партия коммунистов, потому что мы больше всех ненавидим войну и любим мир, созидание, труд. Потому что мы были и останемся солдатами мира!

И мы принесли Мир на землю. Мы честно исполнили свой солдатский долг!

(Окончание следует)

После напряженного трудового дня неплохо прогуляться по любимому городу. Оживленно беседуют начальник клуба Александр Липовка, спортсмены — студент Евгений Шереметьев, монтажница Наташа Ильина, слесарь Валентин Миронов и инструктор клуба Валентин Вангесов. Всех их объединяет любовь к авиационному спорту.

Вот, например, Миронов, слесарь прядильно-ниточного комбината, организовал парашютный кружок и руководит им. Много молодых рабочих и работниц привлечено к занятиям парашютизмом.

Монтажница комсомолка Наташа Ильина пришла в клуб три года назад. Поводом для этого послужила специальная передача по ленинградскому радио, посвященная парашютистам клуба. А теперь на счету Наташи — 103 прыжка, она имеет второй спортивный разряд, подготовила 80 первокурсников.

Таких, как Миронов, Ильина — много. Комсомолы Евгений Шереметьев, Светлана Шишкина, секретарь Совета клуба, организатор внутриклубных соревнований Алла Урняш, Борис Палагасев, Борис Ластовенко, Леонид Ячменев... Все они — активисты парашютной секции, словом и делом агитируют за парашютный спорт. Алла Урняш — руководитель кружка первичной организации ДОСААФ медицинского института, Борис Палагасев — общественный инструктор коллектива ДОСААФ металлического завода имени Сталина. Новые кружки работают в педагогическом, холодильном, кораблестроительном и других институтах. Усилиями активистов за последнее время создано 103 кружка.

Каждой организации ДОСААФ — парашютный кружок! За это борются ленинградцы. Члены клуба мастер спорта Г. Андреева, перворазрядники Р. Николина, И. Сергеева, В. Миронов, В. Андреева обязались каждый подготовить 3—4 спортсмена своего разряда или на разряд ниже.



МЕХАНИЗИРОВАННЫЙ ВЗЛЕТ ПЛАНЕРА

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ в нашей стране получает все больший размах. Из года в год совершенствуется и планерная техника. Примитивные способы запуска заменяются передовыми. Сконструированы и выпущены промышленные образцы новых наземных агрегатов для запуска планеров в воздух — лебедки. Дело идет к тому, что самолет уже теряет свое значение в планерном спорте.

В самом деле, подъем планера на высоту 300—500 м с помощью лебедки является теперь обычным и осуществляется за 30—50 сек, тогда как для буксировки самолетом на это требуется до 10 мин. А ведь с высоты 500 м можно отрабатывать не только элементы техники пилотирования, но и выполнять парящий полет. Конечно, буксировка самолетом еще необходима, скажем, для выполнения высшего пилотажа на акробатических планерах с высоты более 500 м.

Используется самолет-буксировщик и при различных перелетах планеров по воздуху, например, при возвращении на аэродром вылета после выполнения парящего полета. Однако такая практика устарела и требует пересмотра. На мировых чемпионатах уже давно предусматривается возвращение планеров на аэродром вылета только с помощью автотранспорта. Известно, что такой способ широко практикуется за рубежом. Это дает большую выгоду. В фургоне на прицепе за автомашиной разобраный планер может перевозиться в любую погоду, круглые сутки и на скорости до 100 км/час, тогда как для буксировки его по воздуху нужна летная погода, только светлое время су-

В. СИМОНОВ,
мастер спорта

ток, причем скорость буксировки будет почти такой же.

В этой связи сами за себя убедительно говорят следующие примеры: на мировом чемпионате в Польше в 1958 году планеры, улетавшие от старта на расстояния до 500 км, возвращались с помощью автотранспорта уже на следующий день. Вместе с тем известно, что планерист Ефименко, пролетевший в июле 1952 г. (самом пологом месяце) 637 км за один день, возвращался обратно на буксире за самолетом ровно 20 дней — были плохие метеорологические условия.

Подобная практика в транспортировке планера является существенным тормозом в развитии планерного спорта.

Выполнение парящих полетов целиком зависит от наличия особых метеорологических условий, которые даже в летний период бывают далеко не ежедневно. Именно это обстоятельство и характеризует «прихотливость», сезонность планерного спорта.

Если к тому же добавить, что в настоящее время считается полезней начинать парящий полет с высоты 300—500 м, а не с 1000 м, то роль самолета в планеризме еще более уменьшится. Очевидно, планерный спорт спо-

собен развиваться самостоятельно, без самолетов, а подъем планера в воздух с помощью лебедки может стать основным способом запуска.

Поэтому спортсмен-планерист должен хорошо знать все правила организации полетов с лебедки и уметь четко действовать в особых случаях. К ним относятся все те случаи и условия, при которых возникает угроза безопасности полета.

Разумеется, трудно дать готовые рецепты правильных действий при любом из особых случаев. Они могут возникнуть от множества, порой самых неожиданных причин. Тем не менее планерист обязан уметь быстро и правильно оценить происходящее, чтобы в любых положениях благополучно завершить полет.

Рассмотрим подробнее весь полет планера от взлета до приземления и действия спортсмена при этом.

Когда планер трогается с места, возможны сильные рывки, и трос ослабнет (рис. 1). Нет никакой надобности рисковать, пытаться удержать планер в равновесии, и взлететь во что бы то ни стало. Экипаж должен отцепить планер, а сопровождающий (если ему все же удалось удержать крыло) — опустить его на землю, водитель лебедки — прекратить тягу.

Может произойти и так, что после полной готовности планера к взлету (когда трос прицеплен и сопровождающий поднял крыло с земли) поступила команда: «Отставить взлет!». В этом случае экипаж отцепляет трос, а сопровождающий вновь опускает крыло на землю. После выяснения причины задержки подготовка к взлету выпол-



Рис. 1. При возникновении сильных рывков в начале движения планерист должен произвести отцепку, сопровождающий — опустить крыло на землю, водитель лебедки — прекратить тягу.

няется в той же последовательности, что и первый раз.

Не исключена также самоотцепка одного из поводков уздечки буксирного троса при движении планера с места. Если это случится, следует немедленно отцепить трос, не рассчитывая на возможность взлета с помощью другого, оставшегося в зацеплении поводка уздечки. В случае самоотцепки одного из поводков после взлета планера, можно продолжать взлет и набор высоты на одном поводке, будучи наготове к непроизвольной отцепке в любой момент.

Если на буксирном тросе во время взлета оказываются посторонние предметы — стартовое полотнище, другой буксирный трос и прочее (рис. 2) — необходимо немедленно прекратить тягу, отцепить планер и совершить посадку.

Если тяга прекращается на различных этапах взлета и подъема, вследствие ли обрыва троса, разрыва предохранительных пластин или неисправности двигателя лебедки, надо перевести планер в угол планирования с увеличением скорости на 10—15 км/час и моментально отцепить планер от буксирного троса, сделав для этого два-три полных движения рычагом отцепки (рис. 3).

Резкий перевод планера в набор высоты после выдерживания над землей может создать излишне большой угол подъема (более 45°), что приводит к перегрузке, а в результате к разрыву предохранительных пластин троса. Чтобы избежать этого, следует увеличивать угол подъема с постепенным отходом от земли, а именно: после отрыва планера от земли выдержать его 2—3 сек. на высоте 0,5—1 м для набора скорости 65—70 км/час, затем плавным взятием ручки на себя перевести планер в набор высоты с углом 15—20° и, отделившись от земли на 25—30 м, довести угол до 40—45° (рис. 4).

Если во время взлета обнаружен сильный снос в ту или иную сторону, то спортсмен, не изменяя угла и режима взлета, обязан рулем направления повернуть планер в обратную сторону сноса, не допуская крена.

При быстром увеличении скорости полета на взлете угол подъема следует увеличивать, при уменьшении скорости по прибору — уменьшать угол. Если скорость на подъеме оказывается близкой к максимальной для данного типа планера и требования спортсмена по радио уменьшить тягу не выполняются, он обязан перевести планер в угол планирования и произвести отцепку. При малой скорости планерист должен потребовать по радио увеличить тягу.

Неравномерная тяга лебедки свидетельствует о ее неисправности. В этом случае планер отцепляется. Дальше нужно действовать так, как было сказано выше, сообщаясь, конечно, с высотой отцепки. При раскачивании плане-

ра во время набора высоты угол подъема рекомендуется уменьшить.

Внезапное прекращение тяги как на взлете, так и на подъеме (независимое от причин, вызвавших это) обязывает спортсмена немедленно отцепить планер и перевести его в угол планирования. Решение о посадке, которая во всех случаях совершается против ветра, принимается в зависимости от высоты: при отцепке на высоте до 50 м посадка производится прямо перед собой; на высоте 50—80 м планерист делает отворот влево на 45° , затем вправо на 45° ; на высоте 80—100 м выполняется разворот влево на 90° , затем вправо на 90° . Во всех этих полетах для потери высоты используются воздушные тормоза. При отцепке на высоте 100—130 м необходимо выполнить разворот влево на 120—130°, затем вправо на столько



Рис. 3. В случае неожиданного прекращения тяги спортсмен немедленно переводит планер в угол планирования и отцепляет буксировочный трос.

же (посадка происходит с использованием воздушных тормозов или скольжения); на высоте 130—200 м выполняется разворот влево на 180° , затем вправо на 180° (воздушные тормоза применяются для потери высоты).

Отцепив планер на высоте более 200 м, следует построить прямоугольный маршрут из четырех разворотов, в среднем на 90° каждый.

Выход из последнего разворота во всех указанных случаях должен заканчиваться на высоте не ниже 30 м, а вывод из скольжения — не ниже 10 м.

Бывает, что заданная высота достигнута, планер переведен из угла подъема в горизонтальный режим полета, а тяга лебедки не прекращается. Как же действовать спортсмену? Он обязан, не долетев до вертикали над лебедкой, перевести планер в угол планирования (со скоростью по прибору на 15—20 км/час больше нормальной), затем отцепить трос и, убедившись в отцепке, построить нормальный маршрут полета, произвести посадку.

Случается, что высота набрана, тяга прекращена, спортсмен сработал рычагом отцепки, а буксирный трос не отцепился. Как тут поступить? Не вводя планер в разворот, спортсмен должен еще и еще раз сработать рычагом на отцепку. Если это не поможет, а планер уже приблизился к вертикали над лебедкой, необходимо доложить по радио о случившемся, ввести планер в спираль над лебедкой и ждать сигнала, подтверждающего, что трос обрублен (рис. 5). После этого принимается решение о посадке с тросом, соблюдая все меры предосторожности.

Следует иметь в виду, что бывают случаи, когда планерист, не отцепив троса (после прекращения тяги на лебедке) и не доложив об этом, пытается выполнить разворот и строить маршрут для расчета на посадку. В такой обста-

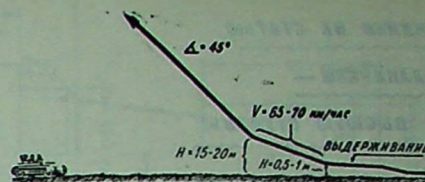


Рис. 4. По избежание вредных перегрузок взлет следует производить, постепенно увеличивая угол подъема. Переводить планер в набор высоты с углом 45° можно на высоте 15—20 м и скорости 65—70 км/час.

новка остается только одно — срочно обрубить трос, сообщив об этом спортсмену по радио и подтвердив сообщением красной ракетой.

При посадке планера с тросом спортсмен, во-первых, должен избегать захода на посадку через препятствия, за которые может зацепиться трос, а во-вторых — в течение всего полета и в момент приземления удерживать рычаг буксирного замка полностью взятым на себя, то есть в открытом положении.

Планерист, водитель лебедки, руководитель полетов и все лица, обслуживающие полеты, обязаны помнить, что радиосвязь может отказать. Поэтому всегда наготове должны находиться другие сигнальные средства. Радио следует использовать без замысловатых кодов. Лучшее всего при полетах с лебедки пользоваться открытым текстом.

Разбирать необходимо каждый особый случай, подробно анализируя вызвавшие его обстоятельства и причины. Строгое соблюдение инструкций, умелые действия в особых случаях полета — надежная гарантия полной безопасности полетов с лебедки.

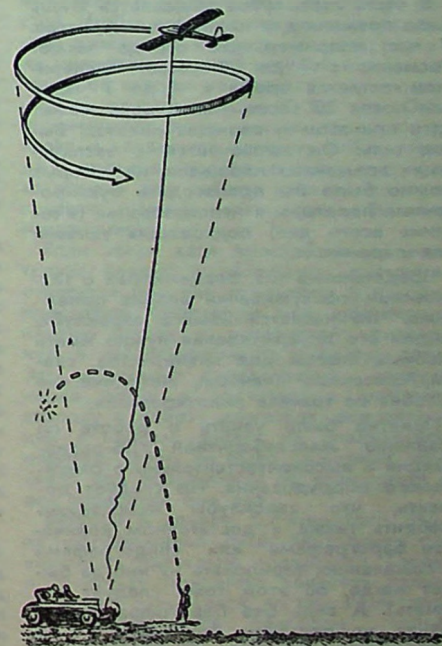


Рис. 5. В случае неотцепки спортсмен должен ввести планер в спираль над лебедкой, выдерживая нормальную скорость, доложить об этом по радио и ждать сигнала с лебедки о том, что трос обрублен.

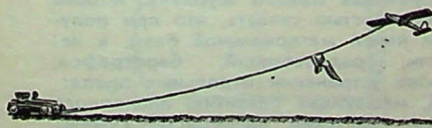


Рис. 2. Если на буксирный трос попадет посторонний предмет, планерист должен немедленно произвести отцепку.

ВЫШЕ МАСТЕРСТВО, БОЛЬШЕ РЕКОРДОВ!

В. ВОРОНКОВ,

инструктор-летчик-планерист

СТАТЬЯ «Планеризм — на высшую ступень!» поднимает важные и давно назревшие вопросы, от решения которых зависит очень многое. Радуют нас перспективы, радует и то, что планерный парк непрерывно пополняется. Сейчас мы имеем такие планеры, как «Приморец», «Бланик», А-11, А-13. В недалеком будущем появится рекордный цельнометаллический скоростной планер-паритель А-15.

Вместе с тем хотелось обратить внимание на недостатки, мешающие развитию планерного спорта.

В части аэроклубов выделяется очень мало времени для полетов планеристов. У нас, например, два отряда летают посменно с 7 до 20 часов. Планеристам остается время с 4 до 7 часов или после 20 часов. Какая речь может идти при этом о парящих полетах! Выход есть. Он заключается в эксплуатации временных площадок, на которых можно было бы производить буксировочные полеты, и в использовании (в течение всего дня) подходящих условий для парения.

Предложение тов. Владимировой о техническом обслуживании вполне приемлемо. Что касается нашего аэроклуба, то для его осуществления нужно иметь учебные классы для планеристов, схемы, списанные планеры, методические пособия по технике пилотирования.

Приятно было узнать о работе по созданию малогабаритной УКВ-радиостанции и высокочувствительного специального оборудования. Но следует добавить, что аэроклубы необходимо снабдить также в достаточном количестве барографами или спидографами (к сожалению, тарировать их иногда бывает нелегко, об этом тоже следует подумать). А ведь без барографа парить нельзя, не полетишь без него и на установление рекорда.

Мы полностью согласны с автором статьи в отношении метеорологической подготовки планеристов. Нам представляется, что наряду с пересмотром программы нужно в кратчайший срок соз-

дать специальный учебник. Ведь как обстоит дело в настоящее время? Лекции по метеорологии читают техники-синоптики, не имеющие даже представления, что такое парение, парящий полет, какие для этого требуются условия. Положение явно ненормальное.

Вряд ли последуют возражения и против предложения о том, чтобы планеристы научились управлять автомашиной. Но где им получить необходимые знания? Лучше всего было бы решить этот вопрос так: создать при аэроклубах особую группу из постоянного летного состава планерного звена. Если это провести в жизнь, то уже в будущем году весь летный состав будет иметь водительские права. Не мешает также обучить вождению автомашин курсантов Центральной планерно-вертолетной школы, откуда к нам поступают кадры инструкторского состава.

Среди спортсменов-планеристов, обучающихся в аэроклубах, есть, как известно, немало людей, обладающих водительскими правами. Но ведь ни один начальник аэроклуба, ни один заведующий гаражом не допустит их к управлению машиной, если не получит необходимых указаний.

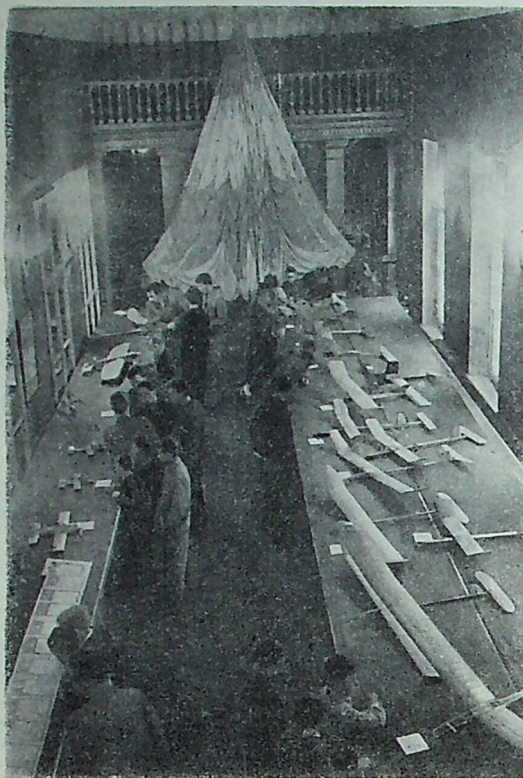
Особо мне хотелось остановиться на руководстве полетами. До сих пор получалось так, что командиры звеньев не допускались к выполнению этой важной

обязанности. Почему? Ведь это хорошие специалисты, имеющие большой опыт! Обычно руководят полетами начальники аэроклубов и начальники летных частей. Обладая отличными знаниями в самолетовождении, они нередко имеют общее представление о полете планера на буксире, с лебедки. Так не лучше ли так поставить дело, чтобы больше доверять командирам звеньев, оставив за руководством аэроклуба контроль за их работой.

По-прежнему остро стоит вопрос с внеаэродромными посадками. Отдельные руководители предпочитают, чтобы планеристы парили над аэродромом. Так, мол, спокойнее. От подобных рассуждений надо отказаться, и как можно скорее. Тогда мы выше поднимем мастерство наших планеристов и завоеваем больше рекордов.

В заключение мне хотелось бы еще раз подчеркнуть чрезвычайную актуальность дискуссии, которая открывается на страницах нашего журнала. Можно с уверенностью сказать, что при получении новой материальной базы, в частности, радиостанций, барографов, а также устранении отдельных препятствий, мешающих развитию планерного спорта, советские планеристы сумеют в самые короткие сроки добиться выдающихся достижений.

г. У ф а.



*В Ленинградская
авиационно-
спортивная...*

Это — выставка авиамодельной техники, развернутая в городском Доме обороны. Такая форма пропаганды авиамоделизма очень распространена. Подобные выставки организуют Дворец и дома пионеров, профсоюзные клубы. 42 выставки за один год!

Показательные выступления авиамodelистов также привлекают много молодежи. Они устраиваются в парках, на кортдроме и клубном аэродроме. И все это агитирует за авиамоделизм.

Итак, мы закончили свой краткий рассказ о спортивном коллективе Ленинградского авиаспортклуба ДОСААФ Ленинградцы, не довольствуясь достигнутым, преисполнены решимости еще энергичнее постигнуть авиационные знания в массы, добиться новых, еще более значительных успехов на стартах Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Текст М. ЛЕБЕДИНСКОГО

Фото И. СНЕГИРЕВА

ДВИГАТЕЛЬ И ВИНТ ГОНОЧНОЙ МОДЕЛИ

И. РАДЧЕНКО,

чемпион СССР по авиамodelизму

ЧТО ЯВЛЯЕТСЯ ЗАЛОГОМ спортивных успехов строителя кордовых гоночных моделей? Отличная конструкция — скажут некоторые. Но ведь по своей конструкции они почти одинаковы. Главное, думается мне, в винтомоторной группе модели.

Моя модель оснащена двигателем с резонансным клапаном; это серийный двигатель МК-12С, все детали которого переделаны, изменены или изготовлены заново. Подобные переделки под силу любому спортсмену.

Картер. Я значительно изменил картер двигателя, убрав распределительный диск, через который проходило всасывание. Каким образом? Ножовкой отпил патрубком карбюратора. После этого картер поставил на оправку и в его задней стенке сделал проточку диаметром 19 мм. Для уменьшения внутреннего объема картера гильза посажена на 3 мм ниже, чем у серийного двигателя (спилил трехмиллиметровый пояс). Разметка для спиливания должна быть очень точной: важно выдержать параллельность условных плоскостей, проведенных через спиливаемое сечение и поверхность, на которую устанавливается гильза; нужно также сохранить перпендикулярность осей гильзы и вала в собранном двигателе.

После спиливания 3 мм пояса (его стачивают и на станке), на ровной металлической плитке или же на стекле мелкой наждачной шкуркой и протирочной пастой добиваюсь возможно более чистой поверхности спила. Следует учитывать, что нарушение параллельности и волновая поверхность спила приведут к трудной заводке и плохой работе двигателя. Воздух все время будет стравливаться в образовавшиеся зазоры

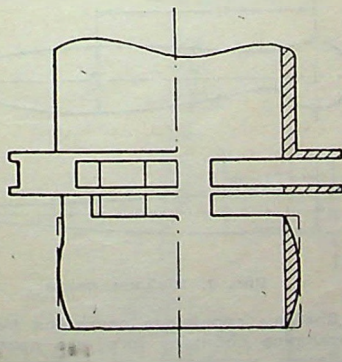


Рис. 1. Гильза (штриховой показаны контуры серийной гильзы).

между поясом гильзы и картера. При движении поршня вниз не создается достаточного поджигания топливовоздушной смеси в картере и смесь плохо поступает в рабочую камеру гильзы. При движении же поршня вверх через эти зазоры воздух поступает в картер, нарушая нормальные условия процесса всасывания, так как нет достаточной разности давлений внутри картера и атмосферного.

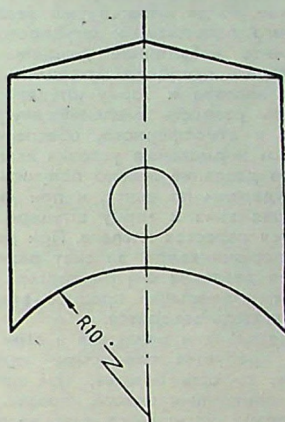


Рис. 2. Поршень.

Далее нужно шабером спрямить участок картера в месте пересечения двух цилиндрических поверхностей: вертикальной — для гильзы и горизонтальной — для носка вала, чтобы движение топливовоздушной смеси было по возможности прямым, плавным, без скачков и крутых поворотов. Вся внутренняя поверхность картера тщательно шлифуется нулевой наждачной шкуркой с маслом МС или МК, а чтобы уменьшить гидравлические потери — полируется пастой.

Гильза. На серийных двигателях гильзы бывают двух вариантов: с юбкой нормальной длины и укороченной. На моем двигателе высота юбки 9 мм, то есть такая, как у гильзы с укороченной юбкой.

Как же доводить гильзу с укороченной юбкой? На электроточиле юбка в нижней своей части стачивается (рис. 1), в верхней же части, то есть в районе впускных окон, спиливается частично точилом, а в основном надфилем, но так, чтобы не затронуть поверхности пояса гильзы. Далее поверхность спила обрабатывается мелким наждаком и полируется.

Вал, поршень, шатун, носок вала. Вал остается почти без изменений.

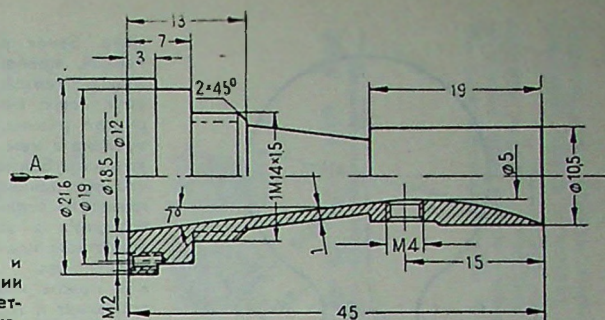


Рис. 3. Штуцер (отверстие под винт крепления клапана условно повернуто по часовой стрелке на 100° при виде по стрелке А).

Я сточил 3,5 мм пальца мотылевой шейки, чтобы он не задевал лепестка клапана во время работы двигателя.

Поршень несколько изменил (рис. 2). Это вызвано компоновкой двигателя и возможностью открывания внутренней полости картера, когда поршень находится в районе верхней мертвой точки (обеспечивается более качественная топливовоздушная смесь). Можно было бы и в нижней части поршня сточить его кольцевой пояс, но в этом случае рабочая часть поршня слишком мала по высоте, что приводит к значительному сокращению ресурса — от давления стираются боковые поверхности.

Шатун — новый, с межцентровым расстоянием 22,8 мм, на 3 мм меньше, чем у шатуна серийного двигателя. Он изготовлен из дюралюминия Д-16, его шейка круглая, но может быть и скругленной. На шатуне не должно быть никаких следов напильника.

Шатун тщательно полируется мелким наждаком с маслом МС или МК и пастой. Чтобы его головка не задевала за винт крепления клапана, на палец поршня между его задней стенкой и верхней головкой шатуна надевается дюралюминиевое кольцо толщиной 1,5 мм. Оно ограничивает перемещение тела шатуна назад и исключает поломку его и гнезда крепления клапана, а также устраняет помехи для работы клапана (нижняя головка шатуна ограничивала бы его отклонение).

Если носок вала прослаблен, то есть травит воздух, необходимо расточить отверстие под вал диаметром 8 мм, запрессовать бронзовую или дюралюминиевую втулку и разверткой развернуть в ней отверстие по диаметру вала. Это исключает стравливание воздуха через носок и значительно улучшает заводку и работу двигателя. Все операции с носком делать на специальной оправке, чтобы не было смещения осей гнезд под подшипники по отношению к оси отверстия под вал.

Штуцер и клапан. Штуцер (рис. 3) — из дюралюминия Д-16. Внутренняя поверхность тщательно полируется. Торцы, к которому прилегает лепесток клапана, также полируется, но при этом строго выдерживается плоскость торца, обеспечивающая плотное прилегание лепестка клапана. Для ограничения отклонения лепестка клапана ставится ограничитель из стальной пластинки толщиной 0,3—0,4 мм, изгибаемой по дуге

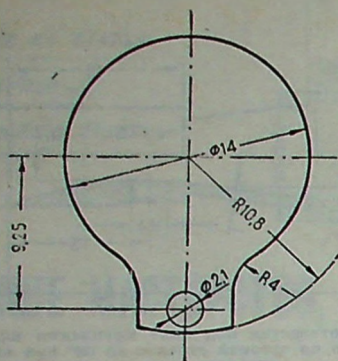


Рис. 4. Лепесток клапана.

и определяемой отклонением лепестка клапана. Форма ограничителя самая различная, но желательно, чтобы она совпадала с формой лепестка клапана, а это уменьшит его деформацию. По высоте, равной 7—8 мм, ограничитель доходит до середины или же чуть выше середины лепестка клапана.

Лепесток клапана (рис. 4) — из стали толщиной 0,15 мм. При вырезании лепестка клапана устраняются концентраторы, особенно на шейке клапана, так как от этого в большой степени зависит срок его работы. Штуцер устанавливается в картере так, чтобы винт крепления клапана располагался внизу, а ось жиклера была наклонена к плоскости горизонта на 10°. В этом случае не нужно резать моторную раму.

Жиклер тот же, что и на серийном двигателе.

Для крепления штуцера к картеру вытачивается круглая гайка из дюралюминия; между гайкой и стенкой картера — паранитовая прокладка, обеспечивающая герметичность соединения.

Головка цилиндра. Головка цилиндра (рис. 5) — из дюралюминия Д-16, отличается от головки цилиндра серийного двигателя большей высотой и большим размером ребер охлаждения (увеличивается охлаждаемая поверхность, исключая перегрев двигателя). Нижнее ребро головки цилиндра служит лучшей компоновке двигателя с обтекателем, чтобы поток воздуха по возможности не заходил во внутреннюю полость обтекателя ниже этого ребра.

Компоновка, винт, топливо. Компоновка двигателя с бачком максимально уменьшила длину топливопроводного ка-

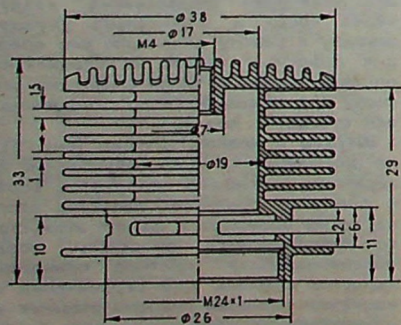


Рис. 5. Головка цилиндра.

нала. Бачок расположен сразу же за гайкой, крепящей штуцер к картеру. Между гайкой и бачком, а также вокруг всего бачка проложена микропористая резина, устраняющая пенообразование в нем горючего. На штуцер надет патрубок наддува воздуха в картер, что обеспечивает более лучшую распыляемость топлива и его смешивание с воздухом в зоне между жиклером и лепестком клапана. Патрубок сделан из целлулоида.

В новом клапане лепесток плотно прилегает к торцу штуцера, и отрегулированный двигатель заводится с одного-двух ударов по винту. По мере же приработки лепесток клапана не прилегает к торцу штуцера, получается малый зазор между лепестком клапана в его верхней части и торцом штуцера, задерживающим заводку двигателя.

Чтобы завести двигатель, необходимо иметь в картере достаточное количество топлива, пропускаемого клапаном. Но чтобы клапан вступил в работу в случае, когда имеется уже зазор между его лепестком и штуцером, нужно какое-то избыточное давление внутри картера, способное прижимать лепесток клапана к торцу штуцера и создавать разность давлений внутри картера и атмосферного, обеспечивая этим самым нормальные условия всасывания. Такое давление можно получить резкими ударами по винту, и при движении поршня вниз к торцу штуцера прижимается лепесток клапана. При движении же поршня вверх за счет резкого падения давления внутри картера происходит нормальный процесс всасывания и двигатель заводится.

Для заводки двигателя в этом случае уже требуется три-четыре удара по винту, то есть больше, чем при плотном прилегании нового клапана. Заводка резко улучшается при наличии на бачке специальной дренажной трубки.

Конструкция бачка (рис. 6). Дренажная трубка с внутренним диаметром 2 мм припаяна так, что верхний конец ее проходит сбоку около выхлопных окон и расположен на их уровне. В самом носке трубки просверлены два отверстия диаметром 1,5 мм. Во время заправки бачка топливо через одно из

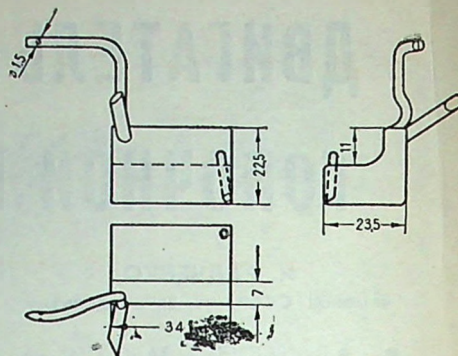


Рис. 6. Топливный бачок.

отверстий попадает в выхлопное окно и часть его задерживается в окне. Строго нужно следить, чтобы поршень при заправке перекрывал выхлопные окна, ибо в противном случае двигатель окажется перезалитым и его трудно завести. Излишек топлива стекает по нижнему ребру головки цилиндра и картеру вниз; затем через специальное отверстие в нижней части фюзеляжа вытекает наружу под фюзеляж, а через второе отверстие топливо выливается струйкой наружу, значит, бачок уже заполнен. Ввод дренажной трубки упрощает работу механизма на старте во время гонок моделей: исключается дополнительная зашприцовка топлива в окна цилиндра, что резко сокращает заводку двигателя.

Топливо применяю такого состава: керосин 50%, эфир 25%, масло МС 18%, касторовое масло 6%, амилнитрит 1%. Зимой увеличиваю количество эфира до 30%, а масел до 20%. При очень высокой температуре (20° и более) доводил процентное содержание амилнитрита до 0,5%.

Винты. Наиболее хорошо зарекомендовали себя винты широколопастные, диаметр которых 190—200 мм и относительно малый шаг. На рис. 7 дан шаблон винта: диаметр 200 мм, шаг 160 мм. Двигатель с резонансным клапаном выгоден во всех отношениях лишь в том случае, когда винт работает, как говорят, «в резонанс» с клапаном, то есть частоты клапана и винта примерно совпадают. Чем ближе лежат пределы их частот, тем экономичнее и мощнее двигатель.

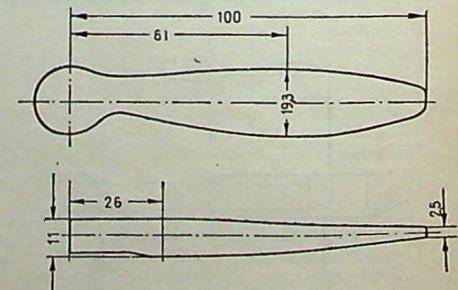


Рис. 7. Шаблон винта.

Доводка серийного двигателя МК-12С позволила добиться того, что двигатель работает устойчиво, он экономичен и прост в обращении.

г. Харьков.

Всесоюзные заочные
соревнования по резиномоторным
моделям В-1

ТЫСЯЧА УЧАСТНИКОВ

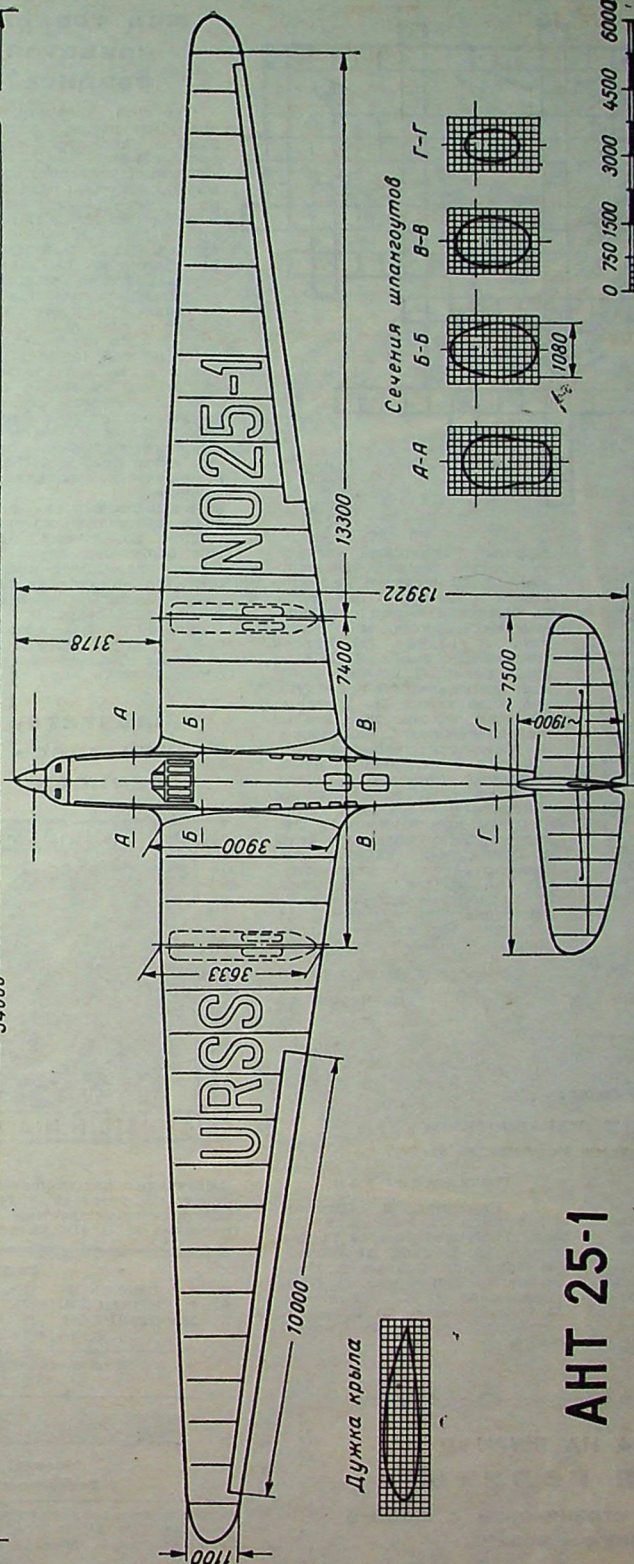
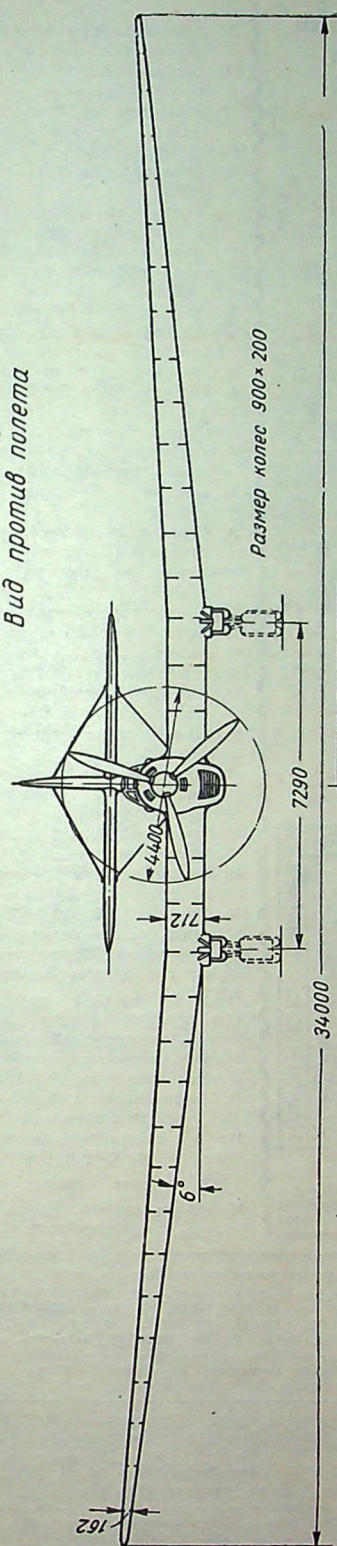
Юные авиаконструкторы Баку готовятся к выступлениям на стартах всесоюзных заочных соревнований по резиномоторным моделям В-1 на приз журнала «Крылья Родины». В кружках и аэромодельных лабораториях авиапортлаба, Дворца пионеров, профсоюзных клубов завершается постройка моделей. Для участников соревнований организованы консультации лучших конструкторов города.

В спортивной борьбе примет участие тысяча бакинских пионеров и школьников.

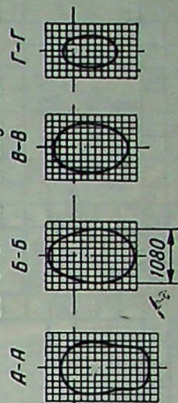
В. МАТВЕЕВ,
мастер спорта

Построй модель-макет самолета!

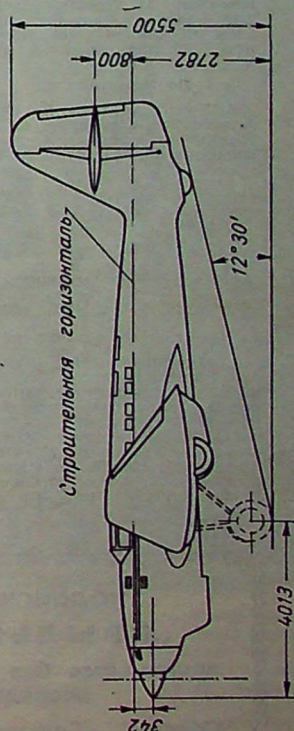
Вид против полета



Сечения шпангоутов



АНТ 25-1

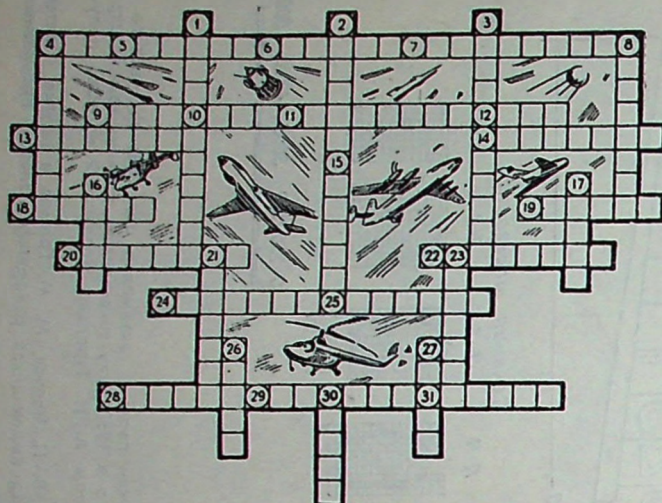


На чертеже изображен первый экземпляр цельнометаллического самолета, созданного в 1933 году талантливым коллективом конструкторов под руководством А. Н. Туполева. Воздушный корабль получил наименование АНТ-25.

На этом самолете В. П. Чкалов, М. М. Грозов и другие советские летчики совершили ряд выдающихся рекордных полетов, прославивших авиацию нашей Родины.

Схема самолета АНТ-25, которую мы публикуем, может быть рекомендована авиамodelным кружкам для постройки моделей-макетов.

Кроссворд — чайнворд



По вертикали:

1. Фигура пилотажа. 2. Выдающийся советский летчик-истребитель. 3. Фигура высшего пилотажа. 4. Приспособление для придания прочности двум плоскостям. 8. Летательный аппарат. 10. Летчик. 12. Авиационный конструктор. 15. Участник беспосадочного перелета Москва — США через Северный полюс. 18. Вид криволинейного полета самолета. 17. Советский ученый в области аэродинамики, создатель геликоптера. 21. Часть передаточной или приемной радиоустановки. 23. Легкомоторный самолет. 26. Приспособление для взлета и посадки самолета. 27. Способ воздушного боя. 30. Нападение с воздуха.

По горизонтали:

4. Путь самолета по определенному маршруту. 5. Летательный аппарат. 6. Авиационный конструктор. 7. Из-

вестный советский летчик. 9. Чертеж земной поверхности. 10. Помещение для хранения и стоянки самолетов. 11. Устройство для определения местонахождения самолета в воздухе. 13. Летчик чкаловского экипажа. 14. Русский военный летчик, впервые применивший в воздушном бою таран. 18. Помещение для пилота. 19. Одна из географических координат. 20. Самозаписывающий прибор для определения атмосферного давления. 22. Один из создателей многокрылого самолета в России. 24. Авиационный конструктор. 25. Лидирующий группы самолетов. 28. Груз для обеспечения равновесия самолета или планера во время испытания. 29. Устройство для обучения авиаторов. 31. Снаряд для сигнализации и космических полетов.

Составил Н. ПОГОРЕЛЮК
(г. Черновцы)

Ответы

КРОССВОРД «ПАРАШЮТИЗМ»
[См. «Крылья Родины» № 7]

По горизонтали:

2. Романюк. 5. Штиль. 6. Авиатор. 9. Поток. 10. Падение. 12. Затычка. 14. Пряжка. 15. Стрела. 16. Котельников. 20. Мазаниченко. 22. Островский. 24. Чемпион. 26. Оссовский. 29. Ранец. 31. Оленин. 33. Полет. 34. Купол. 36. Вылет. 37. Аргон. 38. Спорт. 39. Гашение. 40. Карбин.

По вертикали:

1. Парашют. 3. Шторм. 4. Фонарь. 7. Вышка. 9. Относ. 11. Наполнение. 13. Траектория. 16. Кольцо. 17. Точка. 18. Конус. 19. Воздух. 21. Норматив. 23. Снижение. 25. Протаскивание. 27. Головин. 28. Подтягивание. 30. Раскачивание. 32. Громов. 35. Стратосфера.

Почему мой товарищ прилетел позднее?

Я и мой товарищ, тоже спортсмен-пилот, отправились в очередной тренировочный полет.

С аэродромовского аэродрома мы взлетели одновременно и после разгона перешли к набору высоты. Нам предстояло лететь к намеченному пункту, находящемуся на расстоянии 288 км. Для проверки действия наших радиостановок мы поднялись на разные высоты, выдерживая одинаковые показания скорости по приборам.

Когда мой самолет достиг 5000 м, а машина товарища — 3000 м, мы связались по радио и установили, что стрелки указателей скорости установились на 447 км/час. Эта скорость сохранялась в течение всего полета. Небо было безоблачным, воздух спокойным.

Через полчаса после вылета я совершил посадку в пункте назначения. Немногом более чем через 3 минуты приземлился мой товарищ. Он отстал на 20 км.

Мы тщательно проанализировали наш полет.

Почему же мы закончили полет в разное время? Какова была фактическая скорость каждого самолета?

Прочтите, что здесь написано



Начните расшифровку с одной из угловых букв, и вы прочтете известное выражение К. Э. Циолковского.

Редакционная коллегия:

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

Художественный редактор Е. Аграновский
Корректор Р. Выгонская

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ

Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е1-68-56, Е1-68-08 и Е1-63-33

Сдано в производство 27.VI 1960 г. Подписано в печать 29.VII 1960 г. Вум. 60х92/8. 2 1/2. Б. л. 5,6 п. л. Г-63320 тир. 40 000 экз. Издательство ДОСААФ. Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26. Цена номера 3 руб. Зак. 407.

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

В Ленинградском авиационно-спортивном	1
Во главе авиационного прогресса	2
Технические знания — в массы!	3
Рекордсмены	3
В. Желтов. Армейское спасибо	4
На счету — три мировых достижения	6
П. Рывкин. Володя Почаев — победитель соревнований	7
На старты Спартакиады!	8
П. Ларин. Успех куется на земле	9
Л. Овчаров. Летчик (стихи)	10
А. Кавунов. Высотный полет на планере	10
Вот это скорость!	11
Е. Степанов. СССР — Франция — Чехословакия	12
А. Зотов. Товарищеская встреча	14
А. Сергеев. Вертолетики из Молдавии	14
«Человек не пропал без вести»	15
По всему Узбекистану	16
Д. Белик. Ни внимания, ни заботы	17
Факты. События. Люди	18
В. Антонов. Спортивный самолет «Тренер-326»	20
В Международной авиационной федерации	22
М. Чечнева. Самолеты уходят в ночь... (Продолжение)	23
В Авиационной спортивной комиссии	25
В. Симонов. Механизированный взлет планера	26
В. Воронков. Выше мастерство, больше рекордов!	28
И. Радченко. Двигатель и винт гоночной модели	29
АНТ-25-1	31
На первой стр. обложки: Ленинград. Невский проспект. Авиационные спортсмены. (слева направо) Р. Никольна. В. Андреев, И. Сергеева. Фото И. Снегирева.	
На 4-й стр. обложки: фотостюл И. Снегирева.	
В помощь авиамodelисту	
Модели и двигатели зарубежных спортсменов.	

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ „КРЫЛЬЯ РОДИНЫ“

принимается без ограничений с любого очередного месяца.

Отделы «Союзпечати», конторы и отделения связи обязаны полностью удовлетворить спрос на наш журнал.

Десантники



7



8



9



10



11

Сложна и многообразна боевая учеба десантников. Исключительно внимательным нужно быть при укладке парашютов (7). Свои особенности имеет десантирование на вертолетах. На аэродром прибыл артиллерийский расчет десантников. Перед посадкой офицеры инструктируют воинов (8). Высадка произведена образцово. Артиллеристы направляются на огневую позицию. Вертолеты возвращаются на базу (9). Физически закаленными, выносливыми и ловкими должны быть десантники. В большом почете у них спорт. Воины так и говорят: „Спорт — брат родной подготовке боевой“. (10, 11).

Фото Е. Савалова и В. Кунькова

57
Л АТ. 1803
ТЕХ БИБЛИОТЕКЕ
11 1.12 КР РОД

