

ISSN 0130—2701

У-180; 2К-38;
HURRIER, AV-8B.

КРЫЛЫЯ

РОДИНЫ

7·90



Фото Вячеслава Тимофеева

1990. № 7 (478)

Ежемесячный журнал

Выходит с октября 1950 года

© «Крылья Родины», 1990.

Издатель — ДОСААФ СССР

Издательство ДОСААФ СССР «Патриот»



ЗНАКОМЬТЕСЬ: ВАША РЕДКОЛЛЕГИЯ

Заместитель командующего ВДВ, начальник управления воздушно-десантной службы генерал-лейтенант Лебедев Виталий Михайлович родился в 1939 году. С 1958 года в Вооруженных Силах. В 1959 году поступил в Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище, закончил с отличием, служил командиром взвода. На службу не напрашивался, как он говорит, от нее и не отказывался. Во всяком случае командование направило Лебедева в Военную академию имени М. В. Фрунзе.

В области парашютно-десантной подготовки Виталий Михайлович, понятно, настоящий мастер: долгие годы провел в войсках, что называется, в самой гуще крылатой пехоты.

Трудновато ему работать в редколлегии — жизнь генерала на крыле, особенно сейчас — из командировки в командировку. Но вернувшись из дальних странствий, сразу же спешит в редакцию: вот свежие новости, есть идея...

Беседу с генералом Лебедевым вы читаете на стр. 8.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР С. ЛЕВИЦКИЙ
РЕДАКТОР НОМЕРА Е. ПОДОЛЬНЫЙ

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

Художественный редактор А. Грищенко.
Корректор М. Ромашова.

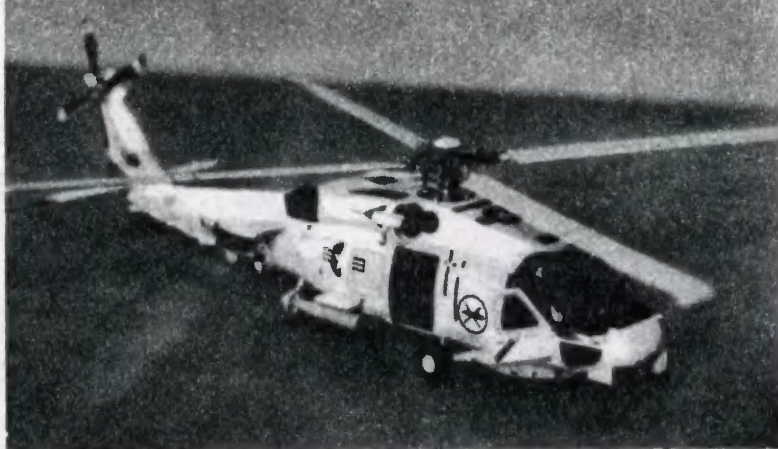
Сдано в набор 14.05.90 г. Подписано в печать 7.06.90 г. Г-43109. Формат 60 × 90¹/₈. Бумага глубокой печати № 1. Глубокая печать. Усл. печ. л. 4,5. Уч.-изд. л. 7,113. Усл. кр.-отт. 9,0. Тираж 85 000. Зак. 1130/3. Цена 40 коп.

Адрес редакции:

107066, Москва, ул. Новорязанская, дом 26.

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

3-я типография Воениздата
123007, Москва, Хорошевское шоссе, д. 32а
Телефон: 941-31-01

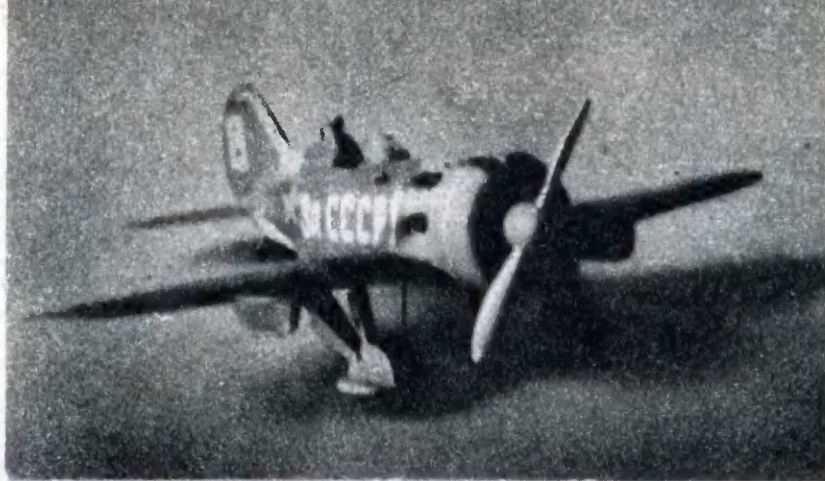
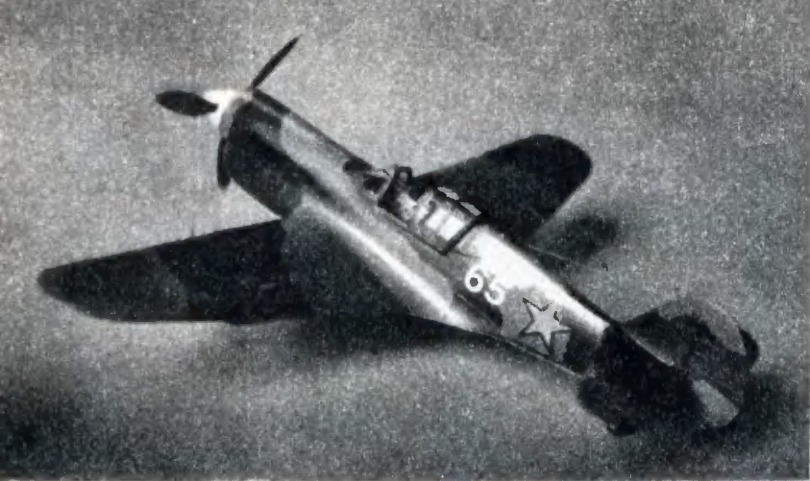


Диорама с самолетом Ла-7 трижды Героя Советского Союза Ивана Кожедуба, выполненная братьями Кузнецовыми из подмосковного города Одинцово.



Жюри за работой. Слева направо: Андрей Аксенов, Виктор Бакурский, Иван





АВИАЦИЯ В МОДЕЛЯХ
Репортаж читайте на стр. 6.

Команда клуба ИТСМ «Искра» из города Черновцы

Зрители у стенда с моделями.

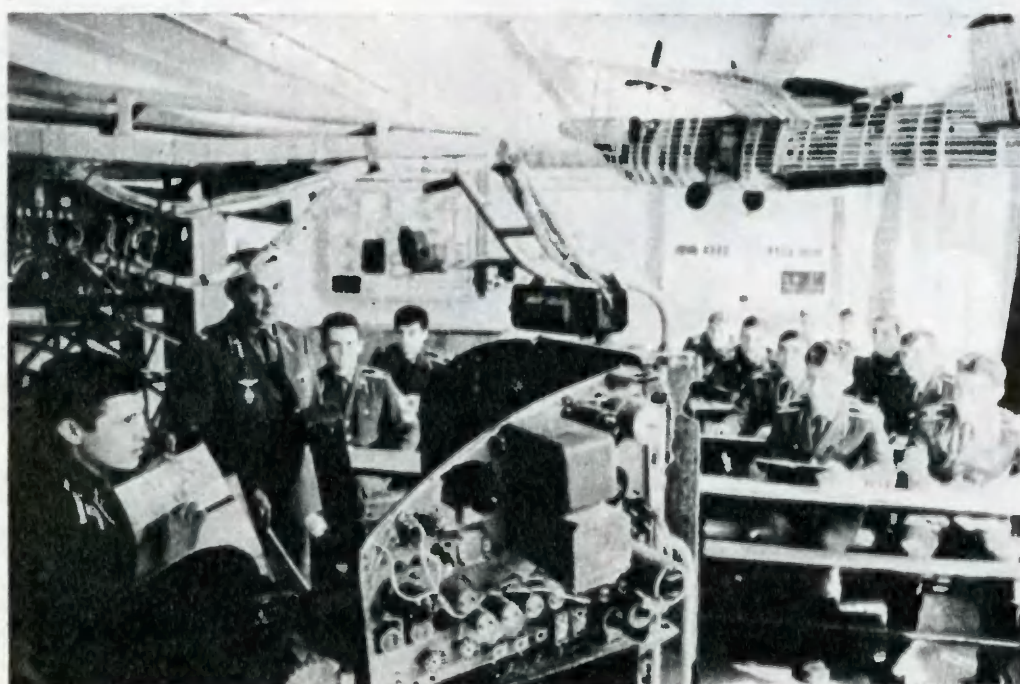
Родионов, Сергей Николенко, Михаил Маслов, Николай Валуев.

Фото Вячеслава Тимофеева



Эти снимки сделаны в Ачинском военном авиационно-техническом училище имени 60-летия ВЛКСМ, рассказ о котором читайте на стр. 4—5.

Фото Александра Джуса



Ольга КОЛЕСНИК

ВАШЕ СОЛО В АРКТИКЕ

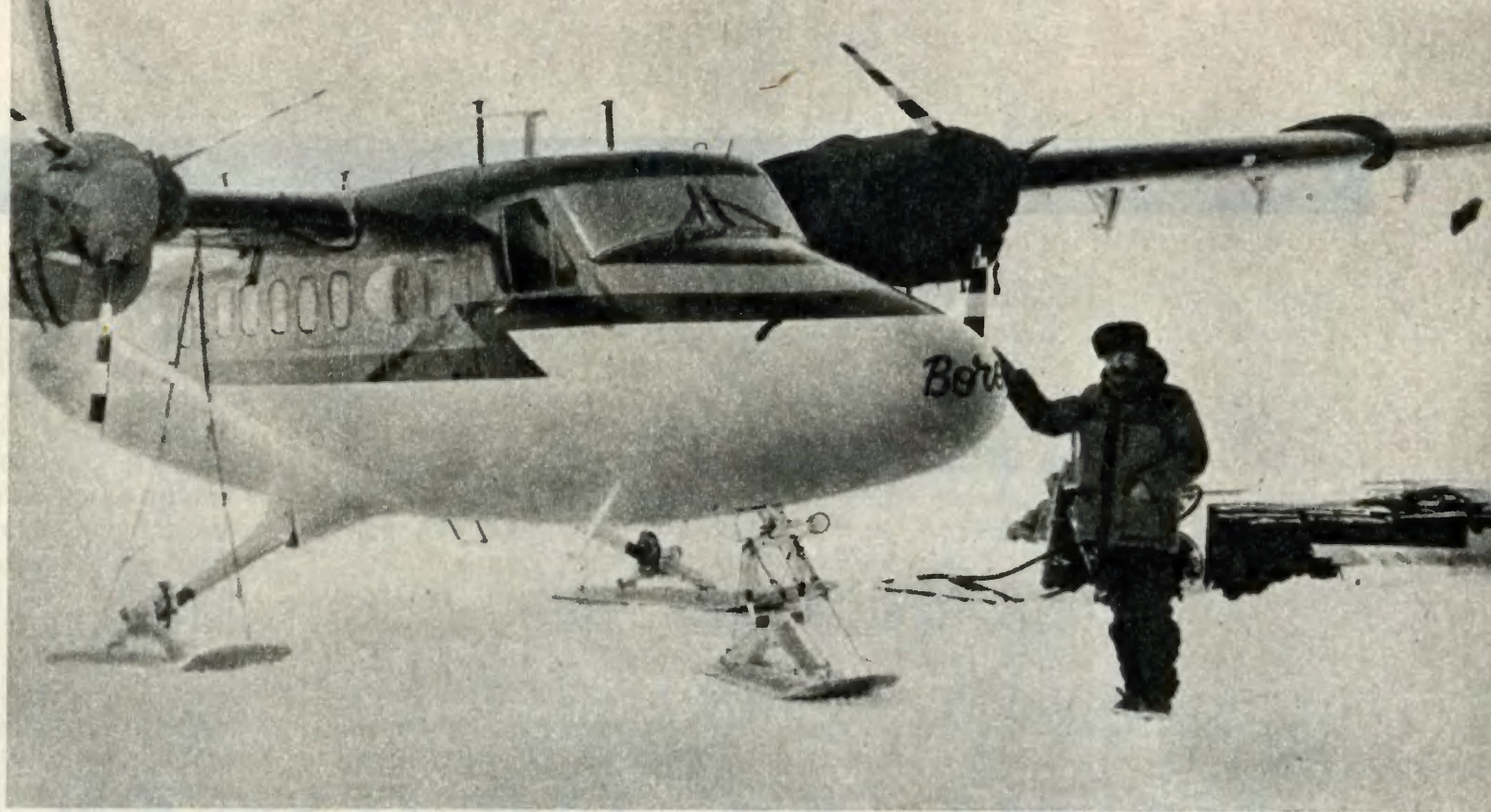
Две экспедиции в Арктике Дмитрия Шпаро и Владимира Чукова хорошо известны всем. Неизвестна только обратная сторона медали: сколько пришлось работать полярным летчикам, чтобы обеспечить эти небезопасные предприятия.

Когда к Северному полюсу направились канадцы, Министерство гражданской авиации вообще распорядилось выделить вертолеты, самолеты, обеспечить путешественников гостиницами, конечно, не за свой, «министерский», счет. Сотни тысяч убытка списали «на расход» Якутское и Красноярское авиапредприятия. В десятки тысяч рублей обошелся, к примеру, полет четверки Ан-2, когда по сигналу SOS искали Чукова...

Вот почему авиапредприятия поддерживали инициативу создания советской фирмы «Соло-полюс», для организации безопасной и интересной работы экспедиций в Арктике, тяга к которой всегда у человека огромна. Конечно, уже не за чужой счет. И вот известный путешественник Федор Конюхов находит спонсоров, оплачивает свои полеты, обеспечение собственной безопасности. Ибо неорганизованное путешествие в Арктике — это просто авантюра...

Итак, к полюсу трудяга Ми-8 несется над смоляными разводьями между сахарных льдин. Натужно гудят двигатели, ощущаешь будто застывшую от холода тишину белого горизонта. Кажется, что видишь черное дно. Мурашки пробегают по спине, когда вспоминаешь «шутку» полярных летчиков: Ан-2 держится на плаву 2 минуты, Ми-8 — ноль. Но потом неприятные ощущения сглаживаются: техника наша, конечно, старовата, но надежна. И уже не страшно, когда командир решает пробежаться на посадке по двенадцатисантиметровому льду. Полярные экипажи готовы выполнить сложнейшие полеты.

Почему фирму называли «Соло»? Это слово имеет прямое значение — каждый



из нас с помощью авиаторов может исполнить свое соло мужества. Только по-разумному, с пользой для дела, а не ради сенсации на грани трагедии. Неспроста большой интерес сразу после создания фирмы проявили к ней серьезные исследователи и путешественники многих стран.

Генеральный менеджер фирмы Борис Пестряков (родился в Игарке, закончил Новосибирский государственный университет, большой патриот Севера) увлеченно рассказывает, как руководители авиапредприятий Левандовский, Халин и другие, взялись за выгодное (это сейчас очень важно) дело. Диксонское и Хатангское авиапредприятия заключили соглашение по оплате аренды авиатехники (государственные расценки). Средства от спортивного туризма пойдут на строительство, социальные острые нужды авиаторов, промышленное освоение Крайнего Севера.

Полеты над Севером еще раз убедили: полярная авиация — особая. Не техникой (о ней мы уже без особого восторга упоминали), людьми.

К примеру. Анатолий Трофимович Халин — заслуженный пилот СССР, Валентин Арсентьевич Удалов — заслуженный штурман СССР. Говорят, что воздушная Арктика начинается именно с этих людей, после полетов с ними. Или Владимир Константинович Яшин, лауреат Государственной премии. Он не так давно летал в Африку, мог бы и в Союзе выбрать маршруты «потеплее». Нет, в рамки обыденности характер не вписывается. Нужна трудная дорога, чистота человеческих отношений. Кто так же сможет приободрить словом, ужином лучше любой хозяйки накормить?

Полярная авиация, конечно, ждет молодежь, в том числе выпускников АСК. Она сразу выявляет людей: кто есть кто.

До сих пор мы вели речь об инициативе людей, их умении самостоятельно принимать решения. Но... именно самостоятельность авиации Севера наносит ей ощутимый урон. Скажем, в Министерстве гражданской авиации противников у нового дела нет. Но и помощников тоже. Ибо центральный механизм теперь работает, когда ему самому чего-то нужно. Ну а уж если для обычной авиации недостает ресурсов, то что говорить о полярной. Здесь все дороже. 10 часов искали во льдах чудака-путешественника — это 10 тысяч рублей.

И снова вернемся к авиатехнике, ее надежности и отставанию. Широко разрекламированный Ан-74 на Севере «не пошел». Пробовали к нему лыжи — не получилось, а на колесах сесть на лед не может. Что и говорить: Ил-14 был удачнейший вариант. Но последние машины где-то долетывают последние часы и минуты, а взамен... Прилетела «Двойная выдра» из Канады, покрасоваться для зависти (на фото).

КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР. 25 АПРЕЛЯ «ПРАВДА» ОПУБЛИКОВАЛА ЗАМЕТКУ «СОЛОПОЛИС МОЛЧИТ», ДЕСКАТЬ, ФИРМА НЕ ОКАЗАЛА ПОМОЩИ ТУРИСТАМ, КОТОРЫЕ ПУТЕШЕСТВОВАЛИ ПО СЕВЕРУ. КОНЕЧНО, ГАЗЕТА ДОПУСТИЛА ОШИБКУ В НАЗВАНИИ ФИРМЫ: ПО ПОВОДУ ЖЕ ОБВИНЕНИЙ МЫ СВЯЗАЛИСЬ С ПЕСТРЯКОВЫМ. ВОТ ЧТО ОН РАССКАЗАЛ.

— ТУРИСТЫ ИЗ ЛИТВЫ И МИНСКА В САМОМ ДЕЛЕ БЫЛИ ДОСТАВЛЕНЫ НА АВИАСРЕДСТВАХ ФИРМЫ НА ОСТРОВА ГРЭМ-БЕЛЛ И ХЕЙСА. ОБЕСПЕЧИЛИ МЫ ИХ РАДИОСТАНЦИЕЙ, НАВИГАЦИОННЫМИ ПРИБОРАМИ, С ПОМОЩЬЮ ЧЕГО КАК РАЗ И УДАЛОСЬ ЭТИХ ЛЮДЕЙ СПАСТИ. ЗАПЛАТИЛИ 12 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ ЗА ВЕРТОЛЕТ, ВЫЛЕТЕВШИЙ ПО СИГНАЛУ SOS...

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ МЫ РАССКАЖЕМ ОБ ЭТОМ ПРОИСШЕСТВИИ ПОДРОБНО.



На макушке земли; на стр. 3: среди льдов немало вечных могил авиатехники; прилетела «Двойная выдра».

Сергей ЛЕВИЦКИЙ

МЕЧТА ОБ АЧИНСКОЙ «СПИРАЛИ»

Рассказывают: грозный комендантский патруль столицы остановил старшего лейтенанта ВВС, который «непочтительно себя вел», точнее — ругал генерала Сухопутных войск. Грубиян оправдывался: «Да я — отец этого генерала. Но каков сынок! Не пишет матери». «А вы кем служите?» — спросил удивленный начальник патруля. «Техником самолета», — последовал полный достоинства ответ.

Анекдот? Да. Правда? Тоже — да. Командиру мотострелковой роты доверяют десяток боевых машин пехоты, и он имеет капитанскую категорию, а то и майорскую в учебном подразделении. Технику же самолета вручают многомиллионной стоимости машину, которая по мощи огня равна дивизии, доверяют жизнь экипажа (самолет, как БМП, к обочине при поломке не притрешь) и присваивают старшего лейтенанта на всю сознательную жизнь.

Сгустил автор краски! — слышу протест, особенно от тех, кто никак не хочет решить проблему «седого старлея». Не спорю в одном: почти треть счастливых-техников все-таки поступает в академию, другие вузы. Знаю, что есть и такая отдушина: щедрый командир может «переходившего» два срока техника (лучшего) представить к воинскому званию на ступень выше, чем по занимаемой должности... Но еще никем толком не учтенная масса отличных специалистов «бежит» на более престижную (по категориям воинских званий) политработу, в штабные кабинеты. Инженерно-технический состав

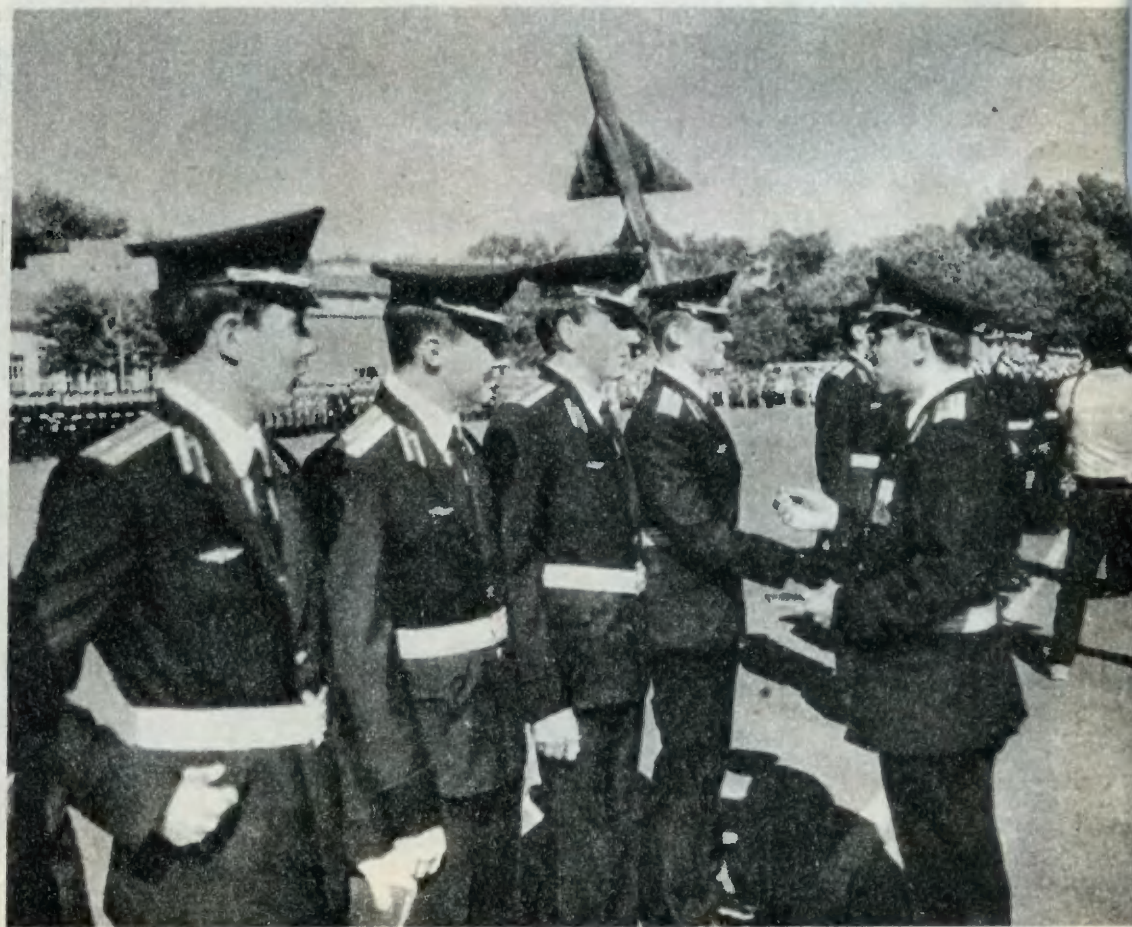
у нас, скажем наконец правду, далеко не в своей цене. Давно уже армия становится профессиональной, как ВВС, но впереди по-прежнему «скачут кавалеристы».

Вот и напугал автор молодого человека, который мечтает стать авиационным специалистом, или разбередил чью-то аэродромную душу. Но лучше так, честнее, чем яростно рекламировать военные авиационно-технические училища (хоть и есть за что). Лучше сказать правду, чтобы проблема в конце концов решилась для тех, кто мечтает работать на сложнейшей технике.

— **Обязательно** решится, — убежденно говорит начальник Ачинского военного авиационно-технического училища имени 60-летия ВЛКСМ генерал-майор авиации Владимир Павлович Барабаш. И к словам его нельзя не прислушаться. Ведь служит в армии 33 года, очень многое повидал на аэродромах, был заместителем главного инженера ВВС Забайкальского военного округа, выполнял интернациональный долг во Вьетнаме, Монголии, за четыре года вывел училище из отстающих в лучшие.

— Решится потому, что дальше так жить просто нельзя!

У Владимира Павловича отнюдь не та идея — лишь «украсить» погоны техников дополнительными звездочками, тем самым прибавить десятку к оплате за воинское звание. Вся система подготовки инженерно-технических специалистов, по его мнению, безнадежно отстала от жизни. Если летчика готовят



(будут готовить даже с 9 класса в спецшколах-интернатах) в авиаспортклубах ДОСААФ, потом в вузах, учебных центрах, то об инженерно-технических специалистах такой заботы нет как нет. А учебные инженерно-технические заведения — это пестрый цыганский табор: высшие, средние, школы младших специалистов. И вот приходит в полк лейтенант, инженер, а ему — шелчок по носу — назначаетесь техником, так как практики работы на самолетах маловато. Механики же на аэродромах сейчас вообще значатся по графе Красной книги. И никак не наведут в этом порядок аппараты главного инженера, управления кадров, вузов ВВС. А уж о ДОСААФ и его богатых возможностях никто и не вспоминает.

— Между тем наше училище может заменить 2 школы младших авиаспециалистов, 2 школы прапорщиков, — говорит генерал Барабаш. — Такую возможность представляет разработанная нами поэтапная подготовка по системе «Спираль».

Что же это такое? «Спираль» — 2 месяца курса молодого бойца, 4 месяца обучения на аэродроме в качестве механиков. Потом служба (срочная, с прицелом на получение специальности) в частях дальней авиации (у училища должен быть один хозяин: ПВО так ПВО, ВВС значит ВВС, и по родам авиации). В частях дается молодым специалистам курс технической подготовки по программам училища. Через полтора года обучения в Ачинск возвращаются пусть не все механики, но пожелавшие выучиться на старшего механика (прапорщика). Через полгода — курсанты становятся прапорщиками, и срочная служба закончена.

Теперь прапорщики едут учиться в войска, где немало свободных должностей для данной категории. Опять не все вернутся в училище через год (решат служить в другом качестве). Но такой конкурс даст блестящих специалистов, кто на завершающем этапе учебы получит офицерское звание. О таких лейтенантах-выпускниках, а не горе-инженерах мечтают сейчас в авиации. И только после офицерской службы в качестве техников должен производиться отбор в высшие учебные заведения, академии.

Во всем ли прав начальник училища? Может, и есть пробелы в его пусть и старательно рассчитанном проекте. Беда в том, что никто не берется «Спираль» хотя бы испытать. Главный инженер ВВС генерал-полковник авиации В. Шишкин говорит, что не «они» заказчики, а вузы ВВС(?). Но у «вузов ВВС», оказывается, свои заботы... Только начальник училища не успокаивается, полон решимости доказывать свою правоту. Думаю, что молодежь заинтересовал столь неординарный человек, и многие из юношей, стоящих перед жизненным выбором, поедут в Ачинск учиться, помогать в делах новых и интересных. А училище, что и говорить, внимания заслуживает.

В 1914 году построили на окраине Ачинска мощные кирпичные казармы, такие, что и сейчас стену не продолбить. Было здесь «святое» место, где выступал И. Сталин. Здесь начинал службу легендарный начальник ВВС Я. Алкснис. В марте 1917 года в казармах располагался большевистский совет. В 1947 году генштаб издал Директиву об организации в сибирском Ачинске авиашколы механиков дальней авиации, преобразованную чуть позже в военное училище.

С тех пор училище, конечно, не узнать, так разнятся фотографии из музея с нынешними спальными корпусами, спорт-городками, учебными комплексами. А начальник училища ворчит: «Аквариумы в Сибири строить — это надо же додуматься!»...

Чистота, уют на аллеях военного городка и в помещениях. Беседую с курсантами: о судьбе «седого старлея» никто пока представления не имеет — в ранцах молодых лежат маршальские жезлы. Есть среди курсантов выпускники АСК. У них, как правило, не сбылось желание стать летчиками. Фамилии просят не называть, видно: тяжело далось крушение мечты (ведь летали, прыгали с парашютом, а медкомиссия «забраковала»).

Сетуют курсанты: почему в АСК зачастую нет технических секций, клубов? Чтобы заранее можно было готовить себя к инженерно-технической специальности.

К примеру, как это делает само училище — действующий в нем клуб «Авиатор», куда «пол-Ачинска» ребят ходит. Занятия проводят «фанатики» авиации — офицеры Анатолий Куимов, Валерий Антонович: история, изучение техники. Есть и курсантское самодеятельное конструкторское бюро. Его возглавил лейтенант Андрей Годунов. Из авиаспортклуба ДОСААФ бюро получило в подарок «як». Есть у курсантов дело — вдохнуть в него жизнь полета.

И что очень интересно нашим читателям: в училище имеется богатая коллекция стендовых моделей. Тут копии современной боевой техники, чертежи которой пока «большие ОКБ» не публикуют. Может, подполковник Владимир Коломейцев, энтузиаст-моделист, и помог бы кому-нибудь из истых любителей, наших читателей, в обмене чертежами?

Многие «неформалы» клуба «Авиатор», курсантского конструкторского бюро, авиаспортивных секций училища знают о решениях V Пленума ЦК ДОСААФ СССР, и хотели бы стать членами Союза оборонно-спортивных обществ (предложение по преобразованию оборонного Общества), чтобы (хоть и под надежной «крышей» училища) «не вариться в собственном соку», иметь надежный статус, осуществлять, как видим, очень необходимую взаимопомощь. Кстати, этот Союз уже возникает. Стихийно, небольшими ростками. Например, председатель Ачинского горкома ДОСААФ Владимир Бондаренко, в прошлом выпускник училища, предоставил возможность курсанту Малышенко прыгать с парашютом. Есть еще совместная программа — освоение дельтапланов.

Начальник политотдела подполковник Анатолий Олюнин, продолжая тему престижности профессии техника, горячо говорит:

— Пора все с головы на ноги ставить! Но надо помнить о том, что не за званья, за должности служим. Как можно жить без любимой профессии, такого дорогого аэродромного грома?!

Кто приезжает в Ачинское училище? Это юноши из Сибири, Забайкалья, с Урала, ежегодно «десант» из белорусского города Барановичи (старая добрая традиция). И эти, с запада страны, советуют: не бойтесь, ребята, мол, далека Сибирь. Смело приезжайте учиться, жить у нас интересно, весело. Лишь белоручкам и лентяям придется с собой крепко поругаться.

И сыплют подтянутые «накачанные» парни курсантскими новостями: какие в училище хорошая библиотека и уютное кафе «Полет». Как старший лейтенант Андрей Чуприков провел рок-фестиваль на «международном уровне». И спорт — выбирай вид на вкус. А по авиамодельному есть даже кандидаты в мастера.

Самое интересное, конечно, происходит, на аэродроме. Не маленькую модель — гигантский ракетноноситель снаряжаешь ты к старту, к бою. Только здесь испытываешь особое чувство волнения.

На снимках: курсант С. Лавренов готовится к ответу на государственном экзамене. Вручаются дипломы. Старший лейтенант А. Чуприков — душа компании.

Фото Вячеслава Соловей.



Анатолий КОРОВИН

В СИЭТЛ! В СИЭТЛ!

Как все получится: об этом еще предстоит судить полумиллиону зрителей на аэродроме в Сиэтле в США и сотням миллионов телезрителей во всем мире. Уже 40 стран решили вести трансляцию этого великолепного зрелища. Так что же будет? Летом в Сиэтле пройдут Игры доброй воли, а 18 и 19 августа на аэродроме имени Пейна состоится международный воздушный фестиваль. На него впервые приглашены наши летчики, парашютисты, авиамоделисты. На эмблеме праздника изображены серп, молот, звезда вместе со звездами и полосами американского флага. Надпись: «Салют американской и советской авиации». Это девиз фестиваля в воздухе.

Воздушные фестивали в Сиэтле проводятся третье десятилетие. Но такого масштаба еще не было. В полетах будут участвовать все лучшие машины мира. С большим интересом ждут хозяева — американский клуб «Канти» — и гости «Мрию» с «Бураном», МиГ-29, Су-27, Су-26М, Як-55М.

Общественным директором фестиваля является Крис Истердей, исполнительным директором — Чарльз Круль. Они очень хорошо знают советскую спортивную авиацию.

Согласно предварительной договоренности с СССР дали анонс: советская команда выступит с оригинальным каскадом фигур высшего пилотажа, парашютисты покажут номера купольной акробатики, а авиамоделисты представят новые действующие модели самолетов и ракет.

Фестиваль «заработает» деньги, на них будут закуплены медикаменты и лечебная аппаратура для людей, пострадавших во время аварии в Чернобыле. Это ли не благородный акт со стороны авиаторов-спортсменов!!

От нашей страны в Сиэтле будут представлены ДОСААФ СССР и Министерство авиапромышленности СССР. Точнее — спортсмены и летчики-испытатели ОКБ имени Микояна, Сухого, Яковлева и Антонова. Собирается показать себя Федерация любителей авиации СССР на своих самодельных машинах. Приедут в Сиэтл космонавты, почетные гости из СССР и многих других стран мира. Фестиваль должен стать шагом к сотрудничеству авиаторов, проявлением доброй воли народов.

Программа спортсменов из СССР весьма богата. В ней 12 номеров, среди которых групповой пилотаж на Су-26М выполняют летчики В. Смолин и А. Шпиговский. Индивидуальный пи-

лотаж продемонстрирует знаменитая Любовь Немкова. 12 спортсменов-парашютистов — сборная по купольной акробатике — покажут 6 воздушных пируэтов. Авиамоделисты под руководством Ю. Сироткина повезут в Сиэтл радиоуправляемые копии самолетов Злин-50, Ан-28 и ракетносителя «Союз»-Т. Все наши спортсмены — чемпионы мира. Среди них В. Федосов, В. Журавель, С. Житков, В. Янушаускас... Покажут прыжки с флагом, выстроят в небе этакерку, «тройной веер», «ромб», «звезды» и другие.

Управление авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР под руководством генерал-лейтенанта авиации Сергея Николаевича Маслова продолжает непростую творческую работу.

Участие в фестивале станет проверкой перед Всемирными авиационными играми, которые собирается международная авиационная федерация (ФАИ) провести в 1991 году во Франции.

Итак, в Сиэтл!

От редакции. «Крылья Родины» будут подробно освещать этот уникальный фестиваль.

Виктор БАКУРСКИЙ

АВИАЦИЯ В МОДЕЛЯХ

В апреле в Москве прошел очередной, шестой по счету, Всесоюзный смотр-конкурс стендового моделизма, организованный по инициативе Московской областной федерации ИТСМ, Московского областного спортивно-технического клуба моделизма, Военно-исторического общества и Всесоюзного общества авиационистов.

Конкурс был необычным. Во-первых, он проходил в Политехническом музее, о чем жителей столицы проинформировали расклеенные плакаты и объявления по радио. Во-вторых, длился он не один-два дня, как обычно, а три недели, что позволило ознакомиться с представленными моделями более чем 6 тысячам человек. В демонстрационном зале была развернута фотовыставка, посвященная истории развития советской авиации. Подготовили ее сотрудники отделения научно-техниче-

ской информации ЦАГИ. В выходные дни в конференц-зале музея демонстрировался полнометражный цветной кинофильм о 37 авиационно-космическом салоне в Ле-Бурже. Интересным дополнением к выставке-конкурсу были и видеофильмы по авиационной тематике, демонстрировавшиеся непосредственно в выставочном зале.

Для иногородних участников конкурса была организована поездка в музей ВВС в Монино.

Правда, не все прошло гладко и так, как хотелось. Главная проблема заключалась в размещении участников слета в гостиницах. Надо прямо сказать, что это была задача не из простых и многим ребятам пришлось изрядно помучиться, прежде чем они смогли найти жилье. Кстати, именно поэтому о предстоящем смотре-конкурсе не было зара-

нее объявлено в нашем журнале. Оргкомитет рассылал приглашения только ведущим клубам стендового моделизма.

Конкурс прошел успешно. В нем участвовали клубы ИТСМ Москвы и Московской области, Ленинграда, Киева, Львова, Архангельска, Черновцов, Краматорска, Пензы. Большой просторный зал и витрины с внутренней подсветкой позволили всем посетителям спокойно осматривать модели. Это именно то, о чем мы мечтали на конкурсах в Реутове и Красногорске. Ну а самое главное, что несколько тысяч мальчишек прикоснулись к прекрасному миру стендового моделизма. Свидетельство тому — записи в книге отзывов.

Более подробно о конкурсных моделях, работе жюри и победителях мы расскажем в одном из ближайших номеров.

В ВОЗДУХЕ — СТАРИК ХОТТАБЫЧ

Недавно в спорткомплексе авиационного завода «Красный Октябрь» проводились пятые городские соревнования клубов юных техников (КЮТ) Министерства авиационной промышленности СССР по кордовым моделям с электродвигателями. (Этот класс моделей пока не имеет официального статуса и культивируется только четырнадцатью городскими КЮТами отрасли.)

Четко выполнила все фигуры обязательной программы модель «Илья Муромец» с четырьмя двигателями ДК-5-19 клуба юных техников 1-го Московского приборостроительного завода. Интересную произвольную программу подготовили энтузиасты КЮТа «Бригантина». После выполнения обязательных элементов самолет сбросил бомбы, был обстрелян наземной ракетной установкой и даже контактировал с НЛО. Заслужили аплодисментов зрителей моделисты клуба юных техников «Смена» со своей пилотажной моделью.

1 место третий год подряд заняла команда КЮТа завода «Знамя Революции». Практически без ошибок отлетал ее триплан. В этом клубе классу моделей электролетов уделяется большое внимание. Особенно в зимний период, когда авиамоделисты скованы погодными условиями. Ребята тренируются в спортзале подшефной школы № 209, получают навыки пилотажа, экспериментируют, пробу-

ют, и это дает свои результаты.

Сейчас в кружке более 30 моделей различных типов самолетов, в том числе экспериментальных, не имеющих аналогов. Прогресс этого клуба виден всем — он всегда на шаг впереди. Электродвигатели постоянного тока для моделей ребята изготавливают сами. Они далеки от совершенства, но свои функции выполняют полностью.

Изготовление двигателей не прихоть руководителя кружка экспериментального моделирования А. Курбатова, а мера вынужденная, так как отечественная промышленность их не выпускает, импортные очень дороги и приобрести их нелегко.

Проблема материально-технической базы моделистов не нова. Отсутствует современная радиоаппаратура управления моделями, электродвигатели постоянного тока различной мощности, нет массового выпуска хороших двигателей внутреннего сгорания различной кубатуры, современных авиапосылок, невозможно приобрести малогабаритные аккумуляторы разных типов. Существует масса и других проблем.

Давно пора промышленности серьезно заняться вопросами материально-технической базы, отсутствие которой является сильным тормозом для всех видов моделирования. Решение этой задачи позволит готовить грамотных, умеющих нестан-

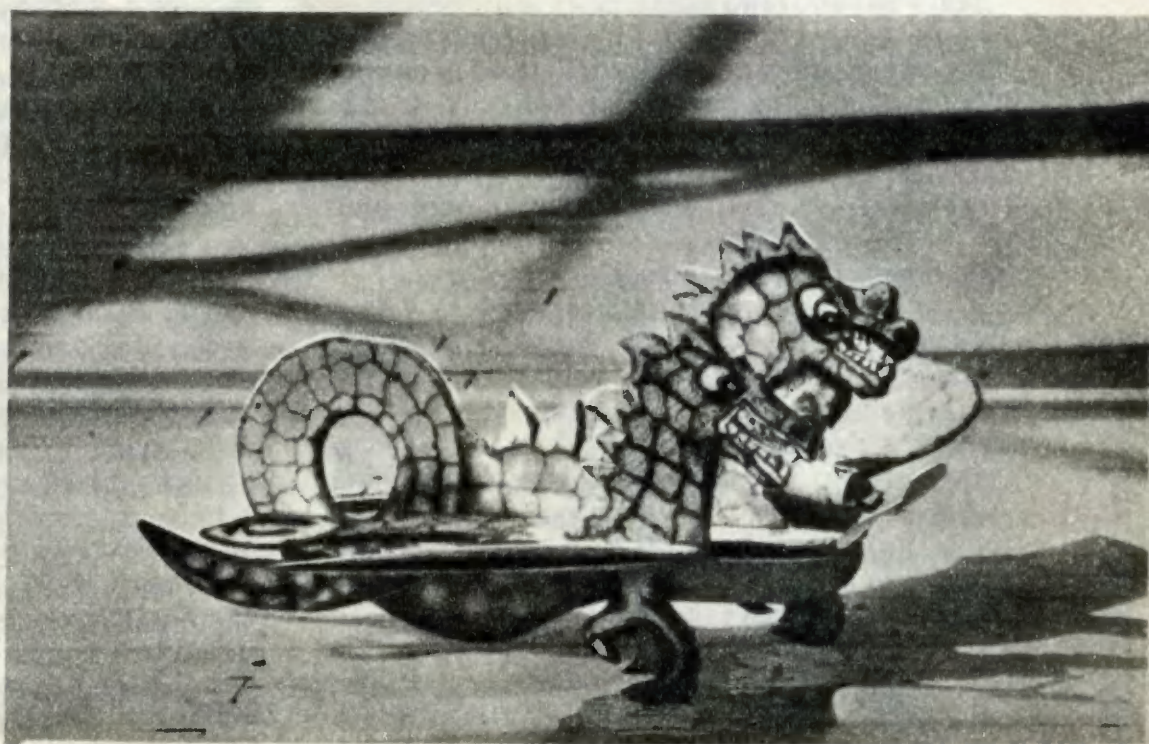
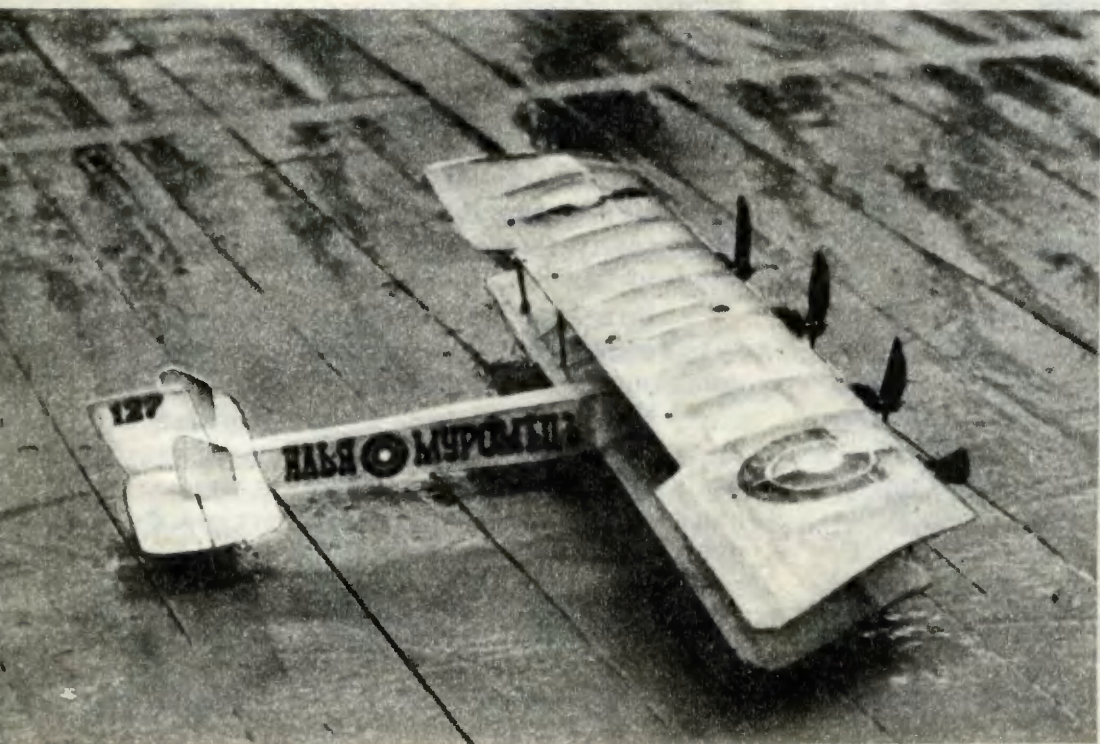


дартно мыслить ребят, которые через несколько лет придут на производство. Занятия техническим творчеством обязательно поможет им.

В конце соревнований КЮТ «Знамя Революции» подготовил сюрпризы. Стартовал ковер-самолет со Стариком Хоттабычем, трехглавый дракон атаковал воздушные шары, экспериментальная кордовая модель вертолета взлетела и некоторое время висела в воздухе, что вызвало бурю восторга у зрителей.

Соревнования закончились, проблемы остаются. Хотелось бы к следующим стартам, а они будут через год, снять хотя бы часть из них.

Валентин ХАНИН,
главный судья соревнований.



КОМУ ДОРОГ ПАРАШЮТНЫЙ КУПОЛ

На вопросы «КР» отвечает
генерал-лейтенант
Виталий ЛЕБЕДЕВ

— Виталий Михайлович, о «голубых беретах» написано немало книг, есть кинофильмы и песни. Словом, популярность солдат крылатой пехоты среди молодежи очень высока. В редакцию приходят письма даже от девушек, которые просто требуют, чтобы их зачислили в воздушно-десантные войска. Что можно ответить нашим читателям по этому поводу?

— Те, кто служит в ВДВ, проходят особый отбор. Эти люди после соответствующего обучения должны иметь исключительно высокую физическую, боевую и моральную подготовку, в совершенстве владеть приемами рукопашного боя, вести огонь из любого стрелкового оружия, уметь управлять автомобилем и боевой машиной, быть готовыми к риску и самопожертвованию во имя выполнения поставленной командованием задачи. Теперь авторы писем пусть соразмерят свои возможности. Тем более наши хрупкие и нежные девчата... Ох, не их это дело, ВДВ!..

— Но ведь раньше были девушки-парашютистки, даже воевали...

— Ну, тогда и техника была совсем не та: карабин или ППШ, финский нож да несколько гранат. А основной десантной машиной были тихоходы Ли-2. А дальше, это уж и я помню, когда был солдатом-десантником, в экипировку вошли гранатометы, легкие минометы. Более мощными стали и наши носители — Ту-4, Ан-8, Ан-12. Сейчас же основной наш «аэроплан» — Ил-76, небесная обитель для более сотни бойцов с полной боевой выкладкой.

— Интересно, что же в нее входит?

— Стоит рассказать. Дело в том, что экипировка десантника — особая статья. Над ней ломали голову десятки специалистов. С появлением нового оружия и боеприпасов она отстала от требований дня. Разработано новое обмундирование — удобное и надежное. Сконструировали и рюкзак новый — компактный и емкий. Туда, как патроны в патронники, плотно входят продукты, емкости с водой, ИЗ, средства противохимической и противоядерной защиты, медикаменты, боезапас.

— Виталий Михайлович, а парашют тоже входит в экипировку?

— Нет, его правильнее назвать оружием, как самолет у летчика. Сейчас у нас на вооружении парашют Д-6. Он надежен в работе, легок и прост в устройстве и эксплуатации. Но есть у него и недостаток: при массовом десантировании достаточно высокая вероятность схождения парашютов. А Д-6 в этих случаях очень капризен. Бывали и неприятности... Сейчас над созданием нового парашюта для десантников плодотворно работают ряд конструкторов и наши парашютисты-испытатели мастера спорта СССР Влади-

мир Бессонов, Александр Петриченко, Валерий Катков...

— Но, надо полагать, этим вооружение десантников не ограничивается?

— Этим оно только начинается... Современные воздушно-десантные войска оснащены бронетанковой и колесной техникой, среди которых преобладают великолепные и безотказные БМД-2, самоходные зенитные установки ЗУ-23-2, а также всеми видами боеприпасов.

— Виталий Михайлович, в авиационных организациях ДОСААФ готовится контингент из молодых ребят для службы в крылатой пехоте. Дело это сложное. У аэроклубовцев много забот, а заодно и претензий к военкоматам и командованию ВДВ: недостаточно четко организуется учет и распределение допризывников, слабое шефство, очень мизерная материальная помощь АСК. Хотелось бы иметь больше помощи и внимания от вас.

— Вопрос существенный. Мы, конечно, стараемся помочь материально будущим десантникам. Но не следует переоценивать наши возможности. Вы знаете, что ассигнования на содержание армии сокращаются. Тем не менее, мы и впредь постараемся оказывать помощь нашим подопечным.

— Интересно, как в крылатой пехоте вчерашние обыкновенные ребята в короткий срок становятся грозными бесстрашными воинами?

— Прежде всего здесь заслуга преподавателей, инструкторов, командиров и политработников. Известен афоризм Чехова: «Выжимать из себя раба». Так вот, здесь капля за каплей «выжимают» из человека малодушие, трусость, нерешительность, телесную и духовную слабость. Прививают высокие принципы защитника Отечества. Да не на словах, — на деле!

Интенсивная, под повышенной нагрузкой подготовка солдат и курсантов включает в себя стрельбу из любых положений, даже под куполом парашюта, тренажи, работу с техникой, боевые приемы рукопашного боя, отработку этапов десантирования, прыжки с парашютом на любую местность, обкатка танками, проход через огонь, марш-броски с полной выкладкой до 20 километров с преодолением всех видов преград...

— Это почти невероятно...

— Все делается постепенно, нагрузки увеличиваются планомерно, на научной основе. За здоровьем десантников строго следят медики, психологи... Зато уж потом, после демобилизации (Виталий Михайлович лукаво улыбается) с любым из наших парней девушки могут смело идти в турпоход: десантник и в обиду не даст, и в любую гору подругу на руках вынесет.

Сержантский состав у нас готовят в специальных учебных заведениях, где кроме общей подготовки они обучаются еще и управлению расчетом, а также навыкам познания людей, — психологии, педагоги-

ке и методам воспитания подчиненных. Офицерский корпус готовится в прославленном Рязанском высшем училище ВДВ, которым руководит Герой Советского Союза генерал-лейтенант Альберт Евдокимович Слюсарь. За 4 года училище готовит высококвалифицированных инженеров-десантников, профессионалов, владеющих всеми видами вооружения и техники и способных вести бой в любой обстановке. Примером тому — недавнее учение войск ВДВ. По приказу командующего войсками ВДВ генерал-полковника Владислава Алексеевича Ачалова в воздух в полном боевом составе была поднята усиленная парашютно-десантная часть. Ее воины-гвардейцы во время десантирования продемонстрировали исключительно высокую боевую готовность, мобильность и слаженность действий. Министр обороны СССР Дмитрий Тимофеевич Язов дал самую высокую оценку этим маневрам.

— Виталий Михайлович, сегодня со страниц печати не сходит полемика о роли внутренних войск и ВДВ в устранении региональных конфликтов. Нашим парням в голубых беретах приходилось действовать не только в Афганистане, но и в Ереване, Сумгаите, Баку, Тбилиси... Сегодня приходится говорить о Прибалтике.

— Правительство нам поставило задачу, и только одну: преградить путь агрессивным действиям противоправных элементов. Не было случая, чтобы наши солдаты первыми применили оружие. Более того, многие из них сами стали жертвами провокаций боевиков. Среди наших солдат и офицеров немало раненых, есть и убитые. Именно в результате провокаций появились жертвы и среди гражданского населения. Солдаты и офицеры ВДВ проявили выдержку и стойкость, они показали образец верности Присяге и Конституции СССР, защитили права и достоинства советских граждан, независимо от их национальности. В Литве бойцы ВДВ вынуждены были взять под охрану государственные и промышленные объекты союзного значения, созданные трудом всего советского народа. Наши солдаты патрулируют приграничные районы в Белоруссии, Латвии, Калининградской области. Но все эти меры — вынужденные и, безусловно, нетипичные для ВДВ. Все мы, от солдата до командующего верим: придет час благоразумия.

— Виталий Михайлович, а чем еще могут воздействовать воины-десантники на конфликтующих людей?

— Ну конечно же, в первую очередь, примером своей интернациональной дружбы. Ведь у нас служат воины всех национальностей: украинцы, русские, белорусы, казахи, татары, узбеки, армяне и азербайджанцы, эстонцы, латыши, литовцы... Воздушно-десантные войска за дружбу народов стоят стеной!

Беседу вел Евгений ПОДОЛЬНЫЙ

Владимир ВОРОНИН

ЗАПРЕДЕЛЬНЫЙ УГОЛ АТАКИ



Летчик Александр Федотов. Один из тех испытателей, чья яркая жизнь была практически скрыта от всех. Его имя стало широко известно лишь только после его гибели. Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, шеф-пилот ОКБ, создающего «миги», лауреат Ленинской премии, генерал-майор авиации, многократный рекордсмен мира по высшим авиационным достижениям. Эти звания и титулы сами по себе говорят веско, но далеко не обо всем.

Мне посчастливилось соприкоснуться по службе с Александром Васильевичем в течение семи с половиной лет, последних лет его жизни. И тогда, и теперь, спустя годы, считал и считаю, что мне не доводилось встречать личность более цельную, более привлекательную. Ко всем характерным чертам людей этой профессии — мужество, хладнокровие, острый ум, развитое чувство долга — у него добавлялись необычайно развитая эрудиция, неутоленная жажда познания, прежде всего, конечно, во всех аспектах авиационного дела. Если предположить, что просто на роду было написано стать летчиком-испытателем, то совершенно бесспорно, что настойчивой работой он сделал себя лучшим среди лучших в своем ремесле. На его разборы полетов собирались маститые специалисты всех профилей, как на лекции, и, как правило, выносили оттуда для себя что-то новое, подчас совершенно неожиданные и оригинальные решения. С авиационными инженерами А. В. (как его между собой называли коллеги) мог обсуждать на равных любые технические нюансы, к его мнению прислушивались, от него черпали новые идеи.

Тот день, 4 апреля 1984 года, ставший черным днем для всех сотрудников летно-испытательной базы, начинался обычно. Дальний истребитель-перехватчик, на котором собрался лететь Федотов вместе со штурманом Валерием Зайцевым, был подготовлен заранее. За несколько дней на самолете была выполнена доработка топливной системы. Для чего отстыковали и вновь пристыковали крыло. Задание — облет самолета с проверкой порядка выработки топлива.

Взлет прошел стандартно, без замечаний.

Но прошло чуть более минуты полета, как загорелся сигнал выработки левого крыльевого бака. Создалась нештатная обстановка. Еще через полминуты сработал сигнал выработки правого крыльевого бака. На третьей минуте сработал сигнал выработки 5-го бака, на пятой — правого и левого килевых баков...

Говорят, что талантливый человек проявляет свою индивидуальность в самых разных делах. Это как нельзя лучше относится к А. В. Генерал Федотов прекрасно писал маслом и акварелью, занимался графикой, был очень музыкален. Шутили: А. В. способен ездить на всем, что имеет хотя бы одно колесо или лыжу, и летать на всем, что хотя бы теоретически способно взлететь.

Александр Васильевич привлекал к себе: доброжелательность, щедрая — сродни гагаринской — улыбка, постоянная готовность оценить смешное и пошутить самому. А за этим, внешним, — очень чуткое, доброе отношение к людям. В памяти хранятся немногие, но дорогие для меня личные контакты.

Помню, я чем-то расстроен, огорчен, что, видимо, отчетливо отпечатано на моей физиономии. Впрочем, в суете летного дня никто этого не замечает и никому до этого нет дела. Кроме А. В.: «Ты что такой грустный? Какие трудности? Ну, хочешь сейчас с ветерком прокачу на спарке?! Сразу настроение поднимется!» И мы оба смеемся, потому что прекрасно знаем, что я ни с какой стороны к полетам не допущен. Или еще. Впервые вижу его в новенькой генеральской форме. Стройный, подтянутый, как-то особенно, по-федотовски, элегантный. Он встречает мою восторженную улыбку и тут же отвечает своей: «Ну что, и впрямь нормально выгляжу?»

Как-то Федотов вывозил на двухместном опытном истребителе военачальника, генерал-полковника авиации. По долгу службы встречаю самолет на стоянке.

А. В. спускается из кабины по стремянке, видит меня, делает вид, что страшно напуган: «Ты, пожалуйста, меня не выдавай. Уж очень хотелось генералу опробовать новую машину. Ну, не смог я ему отказать!» И опять — неотразимая улыбка. Все, кто рядом, тоже по-доброму смеются. Эти, не столь уж значительные эпизоды, как мозаичные камушки, складываются в портрет человека.

...Вернусь в тот трагический день. Что мог подумать летчик в подобной ситуации? Или «врет» система измерений (ложные электрические сигналы, увы, не редкость), или, что более вероятно, учитывая множественность и логичную последовательность сигналов, топливо хлещет через какую-то щель за борт. Предпосылка к летному происшествию была налицо, но ничего угрожающего Федотов в этом не усмотрел. Его решение: возврат на точку, о чем он совершенно буднично и спокойно передал в эфир РП. О причинах говорить не стал: не хотел зря беспокоить. Как позже расскажет РП, дело обычное: когда летает такой ас, он все берет на себя. Вскоре Федотов вновь вышел на связь: «Приближаюсь, скоро пройду над вами на высоте 3000 м, возможно, сразу попрошу захода на посадку». На земле ждали и были готовы принять.

Мысль о возможной утечке топлива не могла не беспокоить, поэтому, сохраняя полное спокойствие при выполнении классической «коробочки», Федотов в районе 3-го разворота обращается к РП с просьбой посмотреть, нет ли за самолетом следа.

— Нет, — отвечает РП, — шлейфа не вижу.

Идет 15-я минута полета, самолет на высоте 1200 м со скоростью 700 км/ч приближается к последнему, 4-му развороту. И здесь следует самое неприятное: одновременно срабатывают сигналы выработки 1-го, 2-го и 6-го баков!..

Он был прекрасным воспитателем молодых летчиков, выработавшим свою методику подготовки кадров. В числе учеников его школы блестящие мастера, Герои Советского Союза, его ближайшие преемники Валерий Меницкий и Тахтар Аубакиров. Прекрасно заявили о себе молодые Анатолий Квочур и Роман Таскаев. Традиции школы Федотова не умирают, — ведь и сегодня передают молодым летчикам свой богатый опыт его бывшие подчиненные, коллеги и друзья: Петр Максимович Остапенко, Борис Антонович Орлов, Авиард Гаврилович Фастовец, Виктор Васильевич Рындин.

...Такой обширный набор сигналов об отсутствии топлива на борту мог только укрепить версию летчика об утечке топлива с огромным расходом (1000 кг/мин), минуя двигатели. Это значит, что в любой момент, лишенные «питания», они остановятся. Мог ли представить себя Федотов в пассивной роли ожидающего этого момента, чтобы покинуть машину? Нет, конечно, все его мысли и силы были направлены на благополучное завершение полета. Но счет с этого мгновения пошел на секунды. И вот еще один, теперь уже последний, тревожный сигнал: «Аварийный остаток!». Стало ясно, что завершить 4-й разворот времени просто не хватит. В эфир летит резкая, отрывистая фраза: «Вираз, — и на посадку сразу!»

Сомнений у Федотова больше нет: топливо практически отсутствует, нужно резко вписать машину в посадочную глиссаду и курс. Позже анализ показал, что ни в стендовых условиях, ни методом математического моделирования невозможно реализовать всю ту систему ложных команд, которая проявилась в полете и вероятность которой близка к нулю. Невозможно представить, что кто-то другой на месте Федотова не «поддался» бы показаниям СТР, к тому же разницу веса в 10—12 т

для тяжелой машины не почувствуешь. Правда, бороться за спасение самолета в этой ситуации стал бы не всякий летчик.

Дальнейшие события впечатались в мгновения. Резкий вираз спровоцировал выход тяжелой машины на предельный угол атаки, произошло сваливание самолета и вход в крутое пикирование на малой высоте. В тот же миг Федотов осознал трагизм создавшегося положения, его действия были безупречны и молниеносны.

Видный специалист-аэродинамик Герман Иванович Загайнов сравнит их с действиями компьютера. Но земля приближалась еще быстрее, со скоростью 100 м/с. Сделано все, чтобы предотвратить неизбежное. Но слишком велика масса самолета и совсем нет запаса по высоте. Приведенная твердой рукой в исполнение система аварийного покидания сработала четко: блеснули на солнце сброшенные фонари кабин, начало отделяться кресло штурмана...

Была ли изложенная причина катастрофы единственной? Этот вопрос вставал, и не раз, перед членами государственной аварийной комиссии, и на то были основания. Например, частые «дачи» Федотова РУДами. К сожалению, отсутствие объективной информации (как, например, магнитофонной записи переговоров между членами экипажа) не позволило ответить: почему? Однако заслуженный летчик-испытатель СССР Валерий Меницкий и по сей день убежден, что отказ индикации СТР в том полете был отнюдь не единственным.

Возникает еще вопрос: мог ли Александр Васильевич воспользоваться системой аварийного покидания раньше? По мнению аэродинамиков это было совершенно неприемлемо. Перевернутое положение, в котором находился в тот момент самолет, не оставляло шансов на спасение ни штурману Валерию Зайцеву, ни самому пилоту, и, вполне естественно, Федотов отчетливо понимал это. Они остались вместе до конца.

На торжественном открытии мемориальной доски на доме в городе Жуковском, где Александр Васильевич жил, было сказано много хороших слов. А я невольно оглядывался по сторонам в поисках юных лиц: слышат ли они, понимают ли, с каким человеком посчастливилось им жить по соседству на одной улице, в одном доме?

ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Игорь НИКИТИН,
кандидат технических наук

НЕЧЕГО ЛОСЕЙ СЧИТАТЬ

«Поиск-06» на испытаниях в Якутии

На Ржевском авиаремонтном заводе начато серийное производство мотодельтаплана «Поиск-06». Он разработан в СКБ Московского института инженеров гражданской авиации по заказу геологических организаций. Это многоцелевой двухместный мотодельтаплан, или как еще называют подобные ЛА — дельталет. (Масса конструкции — 160 кг, взлетная — 330 кг. Количество кресел — 2. Площадь крыла — 19,7 м². Тип двигателя — РМЗ-640, запас топлива — 22 л. Диаметр винта — 1,58 м, статическая тяга — 120 кг).

...И вот Якутия. В аэропорту нас встречает небольшой отряд геологов, с которыми будем работать. Быстро выгружаем пакет с крылом, мототележку и пару ящиков с ЗИПом. Далее предстоит добираться вертолетом. За день согласовываем со службой УВД все необходимые вопросы, связанные с органи-

зацией полетов. Задача наша упрощается тем, что в районе работ нет трасс местных воздушных линий, да и внетрассовые полеты бывают редко.

На следующий день с утра грузимся в вертолет Ми-8 и, оставив за собой алмазные прииски, берем курс к верховьям реки Муна, одного из притоков Лены.

Примерно часа через полтора высаживаемся на обширной речной косе, вблизи заброшенного поселка. Селение — несколько полусгнивших срубов. Выгрузив мотодельтаплан и снаряжение геологов, вертолет уходит вниз по течению реки. Он должен через 60—80 километров в условленных по карте местах оставить бочки с бензином, одна остается у нас.

Кругом — первозданная тишина, нарушаемая лишь звоном полчищ комаров.

Наш маленький летный отряд: я и инженер Миша Попов — занимается сборкой аппарата. Геологи, во главе с команди-

ром отряда Валентином Афанасьевым, обустривают лагерь. Приблизительно через час после высадки мы готовы к полетам.

Первый полет в поле всегда событие, и на площадку собирается весь отряд в составе 6 человек.

Двигатель «шестерки» заводится с пол-оборота, отруливаю метров на 70, поворачиваю вдоль реки и даю полный газ. Сейчас главное не поймать камень в винт, ведь вся наша ВПП сплошные камни. Мы впервые применили новые предохранительные щитки на колесах, и сейчас они проходят первую проверку. Слышу, как камни стучат по щиткам, и от этого разбег кажется длиннее. Наконец, аппарат взмывает в воздух. Кажется, пронесло. Забегая вперед, скажу, что щитки сослужили нам неплохую службу. За сотню взлетов с каменистых и галечных площадок был все-

го один случай попадания камня в винт.

На вариометре около 4 м/с, набираю высоту пологой спиралью над площадью взлета. Предосторожность на случай отказа двигателя — в этом случае вынужденная посадка на лес сулит мало приятного. С высоты 100 метров вокруг открывается такой простор, что дух захватывает. Воздух прозрачный, видимость «миллион на миллион» и сравнительно ровный ландшафт слабо всхолмленной лесотундры создают ощущение бесконечности пространства.

Минут через 15 сажусь, теперь по программе вылет вдвоем.

Набрав 300 метров высоты, поворачиваю аппарат вдоль реки. Михаил на заднем сиденье буквально поет от восторга. После московского Тушина пейзаж вокруг просто фантастический.

У геологов восторг по другому поводу. Техника наша им приходится по душе. Не ожидали, что все так просто. Приехали, собрали, залили топливо, дернули ручку и полетели.

Утром геологи уходят на маршрут вверх по реке. Там километрах в двадцати от нашей временной базы есть еще один поселок. Обследовав за день русло реки, отряд должен заночевать в этом месте.

Моя первая задача заключается в том, чтобы слетать вечером в этот поселок, по возможности подобрать площадку и сесть. Если такой возможности не будет, то мне условными сигналами сообщат, что нужно доставить и сбросить отряду (спальники, продукты, лодки и т. д.).

Вечером, нацепив на себя «Карат» (радиостанция КВ), ухожу в свой первый производственный рейс. Михаил остается на связи. Пока делаю разворот над площадкой — связь нормальная, на удалении 1 км уже ничего не слышно. Отсутствие связи восторга не вызывает, но маршрут вдоль реки, а значит, с поисками, в случае чего, проблем не будет.

Через 20 минут выхожу на поселок: вокруг домов бродят какие-то люди в черном, и все не наши. Оказалось, что в этом месте работает еще одна партия геологов.

Подыскиваю площадку, но все не то. Сесть можно, а со взлетом будут проблемы. По опыту уже знаю, что если с воздуха площадка не очень, то с земли она еще хуже. Возвращаюсь к поселку и наконец нахожу свою пятерку. Ребята знаками показывают, что все у них нормально и они ни в чем не нуждаются.

Покружившись над поселком, ухожу домой. За километр до своей «авиабазы» устанавливаю устойчивую двухстороннюю радиосвязь с Михаилом. Особенно хорошо слышно, когда я нахожусь над ним. Но тут и голосом можно докричаться. К слову сказать, радиосвязь в этот раз у нас так и не наладилась. А при выполнении подобных работ она просто необходима.

Геологи, с которыми мы работаем, занимаются поисками алмазных месторождений. Методика поиска включает отбор и анализ проб с русла реки и ее притоков. Выполнять такие работы лучше всего в период, когда реки максимально мелеют. Проще брать пробы со дна. Но в этом случае возникает сложность с перебазированием. При сплаве вдоль реки груженные лодки постоянно садятся на мель, их

приходится тащить волоком или даже переносить груз на руках. Тратится много времени и сил. Вот и возникла идея часть грузов и людей перевозить по воздуху, а сплавляться по реке налегке.

Обработав за 3 дня первый участок, готовимся к сворачиванию лагеря. Валентин по карте указывает мне точку номер два, куда мы должны перебазироваться. Это ниже по течению, километрах в 25—30. В районе будущей базы имеется хороший ориентир — характерный изгиб реки. Ближе к вечеру (взяв с собой только запасной винт и инструменты) вылетаю налегке с задачей подыскать подходящую посадочную площадку и место для нового лагеря.

Запасной винт на тот случай, если при взлете или посадке будет серьезно поврежден основной. Вдали от базы помощь придет не скоро, и нужно иметь все необходимое для мелкого ремонта или замены деталей, повреждение которых вероятно.

Двадцать пять минут пролетают быстро, начинаю подыскивать площадку. Осмотрев и забраковав с высоты 10—15 метров две, останавливаюсь на третьей — небольшой косе длиной около 150 м и шириной примерно метров 20. Перед посадкой прохожу на высоте двух-трех метров и, убедившись в хорошем состоянии площадки, принимаю решение садиться. На выравнивании выключаю зажигание, чтобы случайно не повредить винт вылетевшим из-под колеса камнем. После небольшого пробега аппарат замирает на месте. Сейчас особенно остро чувствуются достоинства мотодельтаплана. Ведь тридцать километров здесь, на севере, это далеко не равнозначно 30 км в европейской части страны, а я преодолел это расстояние за 30 минут. Осмотрев площадку, взлетаю и через полчаса приземляюсь на точке номер 1. Утром начинаются челночные рейсы. Моя загрузка — ящики, спальники, палатки, канистры с бензином и прочее имущество.

Разгрузившись и взлетев в очередной раз, в двух километрах от площадки

замечаю расходящиеся круги воды в небольшом озерце. Заинтересованный этим явлением, меняю курс и на подлете к озерцу с удивлением обнаруживаю торчащую из воды голову с рогами, которая периодически ныряет. Оказывается, так лось спасается от комаров. Встаю над озером на высоте около 20 метров в вираж и наблюдаю за животным. Лось — ноль эмоций, занимается своим делом. Полет — сплошное удовольствие, болтанка отсутствует, видимость отличная. И вдруг, как будильник в голове, а сколько осталось горючего? На обратный путь хватало, но это без учета посещения «зоопарка». Резко отворачиваю и беру курс на базу. Предчувствую, что не дотяну, поэтому набираю 400 м высоты. Наконец, в 5—6 км впереди вижу посадочную площадку точки № 1. До дома и «склада ГСМ» рукой подать. В этот момент двигатель фыркает и замирает, слышно только шипение воздуха, рассекаемого крылом. Передо мной в полутора-двух километрах длинная коса, она ближе к базе. Внизу — остров длиной метров 300—400. При вынужденной посадке главное не метаться, решаю садиться на острове — это надежнее.

Теперь основное — расчет на посадку, здесь мазать уже нельзя. Захожу по пологой спирали с избытком высоты, лишнюю всегда можно убрать за счет отворотов, а вот если не хватит, то двигателем уже не дотянешь. Выбираю место поровнее, где растет трава. Сверху вроде ровно, а на пробеге — ямы, ухабы. Аппарат подбрасывает на них, стучат амортизаторы, но все уже позади. Первым делом заглядываю в бак, так и есть — сухо.

Проходит время. Начинаю посматривать вверх по течению. Вдруг у изгиба реки, примерно в километре от меня мелькает серая тень оленя. Предполагаю, что его спугнули. Действительно, через 5 минут появляется первая лодка: пришла помощь.

Мотодельтаплан «Поиск-06» и перевезенный им груз.



Александр КУЗОВКИН,
Александр СЕМЕНОВ

ИЗ ДОСЬЕ «ЛЕТАЮЩИХ ТАРЕЛОК»

На этом снимке, сделанном в нашей стране всего несколько лет назад, в небе отчетливо виден НЛО.



НЛО кочуют из номера в номер периодических изданий. Большинство из свидетельств очевидцев оказывается бабочками-однодневками. Поэтому научный поиск очень затруднен. Попробуем выделить все-таки наиболее «стабильную» точную информацию.

То, что с 1947 г. получило наименование «НЛО», люди наблюдали очень давно, но в каждую эпоху называли это по-разному — «колесницы богов», «огненные щиты», «небесные корабли», «неизвестные дирижабли», «секретное оружие немцев»... Удивительно, что, например, в Индийском эпосе «Махабхарата» можно прочесть даже технические детали: «Летающие машины имели форму сферы и передвигались в воздухе с помощью ртути, которая создавала сильный ветер и толкала машину. Люди, сидящие в машине, могли преодолеть огромные расстояния за очень короткое время».

Во второй половине XX века, на пороге атомной эпохи, внимание на НЛО стали обращать прежде всего военные. В кратком меморандуме президенту Франклину Рузвельту от 26 февраля 1942 г. начальник штаба генерал Джордж Маршалл сообщал о воздушной тревоге над Лос-Анджелесом, в ходе которой подразделения 37-й батареи ПВО произвели в общей сложности 1430 орудийных выстрелов по 15 неопознанным целям, летавшим с различными скоростями на высотах от 3 до 6 тысяч метров.

В журнале «Ньюсуик» от 5 января 1945 года был опубликован репортаж о ходе боевых операций в Европе. В нем рассказывалось о том, как лейтенант ВВС США Дональд Мейерс вел свой истребитель для участия в ночном бою над Германией. Нервы его были напряжены — в любую минуту он ожидал нападения вражеского самолета или атаки зенитной артиллерии. Вдруг совсем рядом возник странный свет. Испуганный летчик увидел два огненных шара на концах крыльев самолета. Мейерс, уверенный, что имеет дело с новым секретным оружием нацистов, ждал взрыва. Однако, пролетев несколько километров рядом с истребителем, шары исчезли так же неожиданно, как и появились...

Но эти и более ранние инциденты еще не дали толчок к изучению НЛО. Внимание к ним обострилось в период «холодной войны». Пентагон использовал этот феномен для оказания психологического давления на противника. Сначала была пущена в обращение версия о том, что НЛО — «секретное оружие русских».

Как ни странно, она оказалась живучей. В последний раз она фигурировала в западной прессе накануне Женевской встречи Горбачева и Рейгана и была связана с небезызвестной заметкой в «Труде» «Ровно в 4.10».

В 1950 году прозвучало по радио, а потом было опубликовано в журнале «Ридерз дайджест» выступление политического комментатора Генри Дж. Тейлора, в котором он утверждал, что «летающие тарелки» — это часть грандиозного научного эксперимента, успешно проводимого в США, и далее намекал, что Пентагон располагает теперь оружием, могущим решить судьбы мира. «Я не знаю, для чего используются «летающие тарелки» — сегодня это важная государственная тайна, — заявлял Тейлор, — однако, когда наши вооруженные силы найдут нужным открыть этот секрет, все будет потрясено». Правда, в 1953 г., всего через 6 лет после того, как ВВС США начали работы по проектам изучения НЛО, глава Комитета ПВО Североамериканского континента генерал Бенджамин Чидлоу высказался уже несколько иначе: «Мы имеем огромную массу сообщений о летающих тарелках. Мы воспринимаем все это очень серьезно, так как потеряли уже много людей и много самолетов, пытавшихся атаковать НЛО».

Изучение НЛО в США начали военные. В 1947 году по приказу командующего ВВС были развернуты работы по проекту «Знак» во главе с майором Эдвардом Руппельтом. Отвечал за них центр Авиационной технической разведки. Однако в целях обработки общественного мнения проект ВВС несколько раз объявлялся закрытым и получал другие названия: «Недовольство», «Клык», а с 1952 г. — «Синяя книга».

Возглавляемый майором Гектором Кинтаниллой, он, как официально утверждалось, безрезультатно закончился в 1969 г. Неудачной попыткой обелить скомпрометировавшую себя политику Пентагона по вопросу НЛО стало создание в 1966 г. «независимой» комиссии под руководством профессора Эдварда Кондона (проект «Колорадо»). Выразив несогласие с этой политикой и выйдя из работ по программам Пентагона, консультантом которых был 18 лет, профессор Аллен Хайнек в 1974 г. организовал Национальный центр по изучению НЛО. В этом же году в США начала функционировать специальная станция по слежению.

ЦРУ также не осталось в стороне от

вопросов, связанных с НЛО. В 1953 г. по его инициативе была организована комиссия под председательством профессора Робертсона. 12 августа того же года появилась инструкция № 200—2, в которой, в частности, указывалось, что «по требованию представителей печати будет выдаваться вся относящаяся к делу открытая информация по событиям, которые удалось идентифицировать».

В 1954 г. в Министерстве вооруженных сил Франции был создан отдел по сбору показаний о проявлениях НЛО. Во Французском Национальном Центре космических исследований с 1977 г. стала действовать лаборатория по изучению неопознанных аэрокосмических явлений.

Итальянское министерство обороны разослало во все рода вооруженных сил и центры оперативной срочной информации вопросник для сбора сведений о наблюдениях НЛО.

В 1960—1970 годах в мире образовалось довольно много общественных организаций, занимающихся изучением НЛО. Наиболее видными из них явились созданная майором Дональдом Кихоу в Вашингтоне и субсидируемая Корел и Джимом Лоренценами в Таксоне. Следует отметить также MUFON и возглавляемый майором в отставке Колменом фон Кевикким ICUFON. В ФРГ, в Висбадене Карл Вейт возглавил DUIS, в Дании, в Мельмхольме майор в отставке Ганс Петерсен — IGAP. В то время подобные организации возникли в Болгарии, Югославии, Италии, Дании, Перу, Швеции, Мексике, Аргентине. К изучению феномена НЛО приступили Канада, Финляндия, Великобритания, Швейцария, Япония, Новая Зеландия. Были проведены первые международные совещания, например, в 1967 г. конгресс в Майнце. В 1976 г. в Линкольнвуде, а затем в 1977 г. в Чикаго прошли научно-технические конференции, а также международные конгрессы по НЛО во Флоренции и в Акапулько. С 1980 г. изучение НЛО начало академическое общество в Китае со штаб-квартирой в Ухани и отделениями в Пекине, Шанхае и 8 провинциях. В 1982 г. в Японии появилась «политическая партия» по освещению проблемы НЛО.

В феврале 1978 г. отдел НАСА по внешним связям заявил, в частности, что «сообщения о НЛО, проникающих в воздушное пространство США, интересуют военных, как естественная часть разведывательных данных оборонного значения».

Осенью 1978 г. на 33-ей Генеральной Ассамблее ООН в ее 1-ом полити-

ческом комитете, рассматривался вопрос об организации международного изучения НЛО. Документальной основой для этого явился Меморандум ICUFON. В нем содержались обширные сведения, демонстрирующие прежде всего военно-технический и военно-политический аспекты проблемы. После этого информация о проводимых ведущими государствами запада НЛО-разработках резко сократилась. В печати стали публиковаться искаженные, поверхностные сообщения о феномене. Произошли и другие изменения, например, автор серьезных уфологических работ Жак Валле стал высказывать нелепые идеи о том, что НЛО — «советское секретное оружие»; в США «рассекречены» некоторые данные о НЛО, которые давно уже фигурировали среди объясненных. Следует отметить, что именно в этот период в США начала разрабатываться доктрина, известная сейчас как «Стратегическая оборонная инициатива» (СОИ).

Изучение НЛО в СССР началось в 1958 г. группой энтузиастов, объединившихся вокруг основоположника советской уфологии доцента МАИ Феликса Зигеля. Успехи СССР в освоении космоса помогли расширению ее научных контактов, притоку новых исследователей, появлению смелых идей о разуме во Вселенной. Например, была выдвинута гипотеза о космонавтах древности: получили новое раз-

витие исследования Тунгусского феномена. В мае 1967 г. Зигель и генерал-майор П. А. Столяров организовали секцию по изучению НЛО, которая работала до 1968 г. Новому подъему исследований способствовало развитие концепций о поиске Внеземных Цивилизаций. В Бюраканском симпозиуме 1971 г. по этому вопросу приняли участие и американские ученые. В 1974 г. в программе АН СССР появился пункт о поиске инопланетных зондов в околоземном космическом пространстве.

В середине 70-х годов работу по сбору сведений о наблюдениях аномальных явлений (АЯ) начал Институт земного магнетизма, ионосферы и распространения радиоволн Академии наук (ИЗМИРАН) под руководством члена-корреспондента АН СССР Владимира Мигулина. По данным Зигеля, в Институте им. Штернберга был проведен статистический анализ проявлений феномена АЯ (НЛО). В ряде городов появились объединения энтузиастов. Под эгидой Научно-технического общества им. Попова возникли общественные организации, исследующие АЯ и связанные с этой проблемой вопросы.

Завоевали большой авторитет научные исследования Тунгусского феномена, проводимые под руководством академика АМН СССР Николая Васильева. С 1983 по 1985 год эффективно работала секция

по изучению АЯ при редакции журнала «Техника — молодежи». В 1984 г. в рамках Всесоюзного научно-технического общества по охране окружающей среды была создана Комиссия по изучению АЯ под председательством члена-корреспондента АН СССР Всеволода Троицкого.

За несколько лет исследователи АЯ провели ряд совещаний, в том числе в Киеве, Таллине, Москве, Горьком, Петрозаводске. В апреле 1988 г. под председательством академика Владимира Зуева в Томске прошла конференция «Непериодические быстротекущие явления в окружающей среде», которая собрала более 300 ученых и специалистов из крупных научных центров страны. Конференция рекомендовала Сибирскому отделению АН СССР разработать комплексную научную программу всестороннего изучения проблемы.

Хотя гипотез о природе НЛО выдвигалось очень много, происхождение этого феномена до сих пор не получило удовлетворительного объяснения. Тем не менее, отрицать его фактическое влияние на вполне конкретные и важные вопросы уже не представляется возможным. Думается, выборка из огромного числа сообщений о НЛО наглядно иллюстрирует это обстоятельство.

(Продолжение следует.)

НЛО С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ

Вы слышали, чтобы о встрече с пришельцами рассказы вели космонавты? Напротив, генерал-майор авиации Коваленок официально заявил, что никаких контактов с представителями внеземных цивилизаций за почти что тридцатилетнюю историю космонавтики зарегистрировано не было. А сколько в стране институтов, лабораторий, да и просто людей одержимых, желающих хоть одним глазком взглянуть на «тарелку», не говоря уже о встрече с инопланетянами. Увы, им приходится довольствоваться рассказами очевидцев, которых осчастливили своим визитом привередливые существа.

Города гудят: инопланетяне охотятся за домохозяйками! Программа «Добрый вечер, Москва!» чуть ли не ежедневно знакомит своих зрителей с «избранницами космоса», по популярности уже не уступающими сходящим с конвейера «Мисс-...». Одна уже прокатилась на НЛО, откушала «заморских» деликатесов, угостила советским хлебом гостей (большого в сумке не нашлось) и благополучно приземлилась около своего дома. Другой предлагали, да та спешила — действительно, до контактов ли, когда семья голодная, а ужин не готов, да и как мужу объяснить — «с инопланетянами заболталась?»

Специалистам подробностей эти «мисс», ясное дело, сообщить не смогли. То, что «там» все «чистенькое и блестит», мы «узнали» по многочисленным фильмам, проходящим по серии «Фантастика».

Неужели наши домохозяйки интереснее космонавтов? А вот там, на Западе, кого выбирают собеседниками?

Крестьянина Джузеппе Кокоццу, проживающего в области Кампания на юге Италии, в то утро чуть не хватил удар: перед ним на пашне возник гуманоид ростом около метра тридцати сантиметров, в матерчатом комбинезоне, со шлемом на голове и с трубкой, которая от затылка шла в ранец за плечами. Существо несколько раз воткнуло в землю блестящий металлический прут как бы для замеров, а затем неожиданно унеслось на аппарате, напоминавшем барабан.

Синопланетянами пришлось столкнуться и неаполитанскому уличному регулировщику, 32-летнему Д. Б. (его фамилию не называют). Теплым летним вечером из кухонного окна он увидел два летящих параллелепипеда. Один из них повис в воздухе, другой полетел вокруг дома. Возмущенный Д. Б. побежал на другую сторону и обнаружил летающий объект над балконом. Он попытался дотянуться до него, но странный предмет, плавно раскачиваясь, исчез, оставив за собой черный дымовой

шлейф. Бесстрашному регулировщику все же удалось рассмотреть внутри слабо освещенного параллелепипеда высокорослую фигуру с треугольной головой и руками... отделенными от туловища.

Это — лишь два свидетельства очевидцев, зарегистрированные в неаполитанском центре по изучению солнечной активности «Солярис». Как пишет местная «Маттино», область Кампания «гордится своей коллекцией НЛО». С 1943 по 1987 год там зафиксировано 509 случаев их появления. Излюбленным местом инопланетян стал не только административный центр провинции — Неаполь, они не забывают посетить и острова: 10 раз пришельцы появлялись на Искье и 6 — на Капри. «Марсиан» хватает на любой вкус, замечает не без иронии «Маттино», комментируя описания местных жителей: есть и однометровые карлики, и механическидвигающиеся высокие гуманоиды, и передвигающиеся на четвереньках изможденного вида существа с торпедовидной головой...

Что это все? Рассказы, галлюцинации? Возможно, пишет «Маттино», но в «Солярисе» научились распознавать выдумки и отличать их от явлений, которые имеют под собой реальную основу.

Между тем, судя по опросам общественного мнения, итальянцы склонны пола-

Игорь ШУХИН

ШАР НАД МЕДЕО

Когда автор этих строк получил приглашение на Всесоюзную конференцию по проблемам воздухоплавания в Алматы, это первое, что пришло в голову в длинной очереди за авиабилетами, так то, что вряд ли конференция будет сильно отличаться от подобных предыдущих мероприятий. Скорее всего, участники и гости внимательно выслушают доклады об истории воздухоплавания в нашей стране и за рубежом, сообщения о новых дирижаблях и аэростатах, которые давно и благополучно летают «там», но не «здесь», о новых разработках, которым, видимо, суждено так и остаться на бумаге.

В первые часы конференции этот неутешительный прогноз вроде бы оправдывался. Действительно, выступали представители специальных и любительских конструкторских коллективов из Москвы, Львова, Ленинграда, Риги, Свердловска, других городов, показывали рисунки, схемы, графики, отвечали на вопросы. Много гово-

рили о необходимости развернуть деловое проектирование, а потом и промышленное производство аэростатических летательных аппаратов разного назначения, тканей для оболочек, компактных силовых установок и теплогенераторов. Однако почти все, как уже бывало, сетовали на отсутствие производственной базы и малейшей заинтересованности ведомств в такой технике.

В перерывах сначала на высокогорном катке Медео, а потом на окраине города — с площадки на ВДНХ республики, запустили два тепловых воздушных шара. Один привезли из Ленинграда, и управлял им конструктор Геннадий Опарин (см. «КР» № 5, стр. 3). На втором стартовали ребята из Литвы во главе с Р. Баканаускасом — они получили пилотские свидетельства в Польше, летают на «тепловике» венгерского производства (см. «КР» № 6).

В общем, ситуация знакомая — аэростатические летательные аппараты нужны в любых вариантах, будь то «грузовики»,



подъемные краны, строительно-монтажные средства, спортивные и туристские образцы. Но, если не считать десяти импортных шаров — «тепловиков» (причем 7 находятся у литовцев), аэростатических аппаратов нет и в ближайшее время не предвидится.

Вот с этим-то категорически не согласен президент Всесоюзного хозрасчетного объединения «Союз воздухоплавателей СССР» Г. Погуляев. По его мнению, первые отечественные воздушные шары, в которых подъемную силу создает нагреваемый газовыми горелками воздух, появятся у нас по меньшей мере, через год. Кстати, большую часть времени участники конференции отвели обсуждению всевозможных вопросов, так или иначе связанных именно с «тепловиками». Детальный разговор о дирижаблях, помню, в последний

гать, что жизнь на других планетах существует. Так, по данным специализированной службы Триеста, 45,8 процента опрошенных верят в инопланетян, 32,2 процента уверяют, что пришельцы уже прибыли на землю, а 28,3 процента уже изъявили готовность вступить с ними в контакт. Поражает то, отмечают специалисты, что еще два года назад в инопланетян верили всего 19 процентов итальянцев...

А у нас тем временем совершаются более чем странные вещи. Пришельцы ведут себя по меньшей мере неприлично.

Странное шипение, свист и хлесткие удары — согласитесь, что такое может вызвать шоковое состояние и у человека не из робкого десятка. Тем более, у одинокого прохожего на загородной дороге.

Именно такое и приключилось с рабочим Семипалатинского сельского строительного комбината С. Д-вым, когда он направлялся вечером в сторону Восточного

поселка. Неожиданно в поле зрения возник светящийся предмет квадратной формы, неподвижно зависший над землей. При этом сзади С. Д-в почувствовал упругий удар в плечо, напоминающий толчок воздушной волны. Парень упал, что-то прижало его к земле. При этом ему стало очень жарко. Пытаясь поднять голову и осмотреться, Д-в снова получил удар — теперь в лицо, — сопровождавшийся шипящими звуками. Молодой человек с криками о помощи пытался отпрянуть в сторону. Навалившаяся тяжесть спустя какое-то время исчезла.

По всей вероятности, лишь через час парня обнаружили и доставили в больницу. Как выяснилось — с переломом ключицы. Едва оправившись от потрясения и получив первую медицинскую помощь, С. Д-в вместе с ведущим травматологом больницы К. Дюсембаевым выехали к месту происшествия. Свечения не было видно. С. Д-в почувствовал, что терзав-

шее его состояние беспокойства исчезло. А у врача как-то сразу прекратилась мучившая его весь день головная боль.

Интересно, что травмированная ключица срослась у потерпевшего за неделю. Хотя по всем медицинским канонам для этого потребовался бы как минимум месяц. Происшествие подвергнуть сомнению, конечно, легко. Но как быть тогда с историей болезни, рентгеновскими снимками, подтверждающими необычность, странность, может быть, феноменального излечения? Об этом писала латвийская газета «Советская молодежь». И все-таки...

Интересно, что было предпринято правоохранительными органами для того, чтобы обезвредить преступника, и предусматривается ли нашим Уголовным кодексом наказания за правонарушения, совершенные лицами другой Галактики? М-да, к сожалению или к радости любителей выдумок, на эти вопросы газета не отве-

день перенесли на вторую половину дня, потом на утро, а утром... некому было и обсуждать.

Однако, прежде, чем рассказать, как президент намерен справиться с этой, пока неразрешимой проблемой, поведаем о том, как появился и что представляет собой «Союз воздухоплателей».

Замечу, мнения о нем сложились самые разные. Мне довелось слышать от участников конференции такие высказывания: «Наконец-то в стране появилась действительно работающая «фирма»!

«Зачем нужно было создавать еще одну организацию, когда только что образовали Федерацию воздухоплавания при ДОСААФ СССР?»

«Это чистой воды самодеятельность...»

«А может у них и получится?»

«Странно, но нам не сообщали об учредительном собрании...»

На самом деле события разворачивались таким образом. В марте 1989 года под Алма-Атой, на Медео, проводили престижные мотогонки на льду. Приехали на них для показательных полетов венгерские аэронавты, а с ними представители фирмы БАВ. Вместе с ними совершил подъем на привязном «тепловике» директор межотраслевого хозрасчетного центра по ускорению внедрения научно-технических разработок «Контакт» и непосредственно в корзине подписал соглашение о сотрудничестве. Этим директором и был Погуляев.

Незадолго до описываемых событий он гостил в Венгрии и побывал на предприятиях, выпускающих «тепловики», наблюдал полеты, заодно выяснил, сколько воздухоплателей получают за рекламу, когда названия фирм крупно пишут на оболочке шара. Кстати, литовский «тепловик» пропагандирует известную всем «пепси-колу»...

По просьбе венгерских друзей Погуляев через свой центр заказал одному из московских научно-исследовательских институтов спасательные парашюты для аэронавтов, а в обмен на них получил «тепловик».

После этого, в ноябре 1989 года в Алма-Ату пригласили со всей страны разработчиков аэростатической техники и

потенциальных заказчиков. Собрались представители полусотни организаций из 4 городов, которые 28 ноября и провозгласили о создании всесоюзного «Союза воздухоплателей» (и тем самым вызвали определенные нарекания в свой адрес). Хотя бы потому, что четверо членов «президентского совета» — земляки президента. Впрочем, быть может, так и к лучшему, но некоторые участники конференции без особого энтузиазма отнеслись к такой сверхцентрализации межреспубликанской организации...

Тогда же, на ноябрьском учредительном собрании приняли устав «Союза воздухоплателей», в котором достаточно четко сформулированы его цели и задачи. Этому Всесоюзному хозрасчетному объединению предстоит, в частности, «всемерно способствовать развитию и пропаганде воздухоплавания в СССР; всемерно поддерживать тех, кто ведет свою деятельность в интересах развития воздухоплавания; способствовать установлению и укреплению деловых связей участников друг с другом, с государственными и общественными предприятиями и организациями, спортивными федерациями, колхозами, совхозами, кооперативами и частными лицами, а также с зарубежными партнерами».

Помимо того, совершенно в духе времени, «Союз воздухоплателей» намерен «участвовать в решении Продовольственной программы, выпуске товаров народного потребления и оказании услуг населению»...

— Я не воздухоплатель и вряд ли им стану, и не конструктор дирижаблей, — откровенно говорил на конференции Погуляев. — Я — производитель, организатор, знаю, как наладить дело. Поэтому уверен, что мы сможем выпускать воздушные шары в Алма-Ате, летать на них — заказы на рекламу уже есть, а в ближайшем будущем сделаем наш город всесоюзным центром воздухоплавания с выходом на внешний рынок!

Каким образом? По словам Погуляева, у «Союза воздухоплателей» на этот счет разработана долговременная программа. В частности, он думает взять на учет всех разработчиков аэростатической техники и, если труды кого-то из них найдут

практическое применение, то ему обеспечат обговоренную долю прибыли.

Для ускорения выпуска «тепловиков» следует заимствовать отработанную конструкцию корзин и оболочек за границей, хотя бы у того же Камерона. Лучшую газовую горелку отберут на конкурсной основе из уже созданных умельцами и профессионалами Ленинграда, Москвы и Свердловска, а потом, после экспертизы, отправят на доработку, чтобы довести до мировых стандартов.

Ткань для оболочки сначала закупят за границей и одновременно поищут заменитель из материалов, уже выпускаемых нашей промышленностью, или закажут новые по соответствующим техническим требованиям.

Параллельно в Алма-Ате откроют школу пилотов-воздухоплателей. Один инструктор-аэронавт в городе есть, потом в нее придут те, кто получают пилотские свидетельства в Англии, Венгрии, Польше, Дании и Швейцарии — в этих странах выразили желание готовить пилотов для наших «тепловиков».

Затем, по мере накопления опыта и расширения производственной базы, «Союз воздухоплателей» приступит к массовому производству, эксплуатации и сбыту «тепловоздушных шаров, дирижаблей, аэростатов, парашютов, паропланов, дельтапланов, мотодельтапланов и других средств воздухоплавания, их комплектующих, товаров народного потребления и другой деятельности».

Но нас, естественно, в первую очередь интересует, кто же станет основным заказчиком — не считая товаров народного потребления и «услуг населению»? Очевидно, геологи, работники нефтегазового комплекса, экологи, лесничество, спортсмены, труженики сельского хозяйства.

Впрочем, первый заказчик аэростатической техники поспешил на конференцию из Пятигорска. Там уже слышаны о рекламных полетах дирижаблей на Западе и «тепловиков» в Литве и на Медео и готовы хоть сейчас импортировать этот опыт в предгорья Кавказа. Других заказчиков на конференции не было, хотя, как уверяют ее организаторы, приглашения им были разосланы своевременно...

тила. А зря, многое сразу бы прояснилось.

В США стоит любому человеку обратиться к полицейскому с сообщением о летающих тарелках, как он тотчас на специальном бланке посылает извещение в особую службу.

Похоже, что и у нас скоро возникнет служба информации о НЛО. В СССР образовывается самодеятельная организация «Студенты за исследование и освоение космоса». Планируется создание в Москве и в других больших городах своеобразной скорой помощи, которая будет по первому вызову выезжать на место появления НЛО». (Газета «Воздушный транспорт»).

М-да, один чешский писатель, моему, очень справедливо сказал: «В России появилось много летающих тарелок, значит, дела плохи».

Лидия БАГРЯНЦЕВА



Лариса БРУЕВА

ХРАНИТ ЗЕМЛЯ БЕЛОРУССКАЯ



На десятом километре шоссе Витебск—Москва стоит памятник летчикам 953-го Витебского штурмового авиаполка, входившего в состав 1-й воздушной армии. Его установили там, где 3 февраля 1944 года только в одном бою было сбито семь экипажей этого полка. И ветераны обратились в наш клуб «Искатель» с просьбой разыскать места их гибели.

Напомню, что еще в 1984 г. при клубе «Искатель», организованном при Витебском профессионально-техническом училище № 96, был создан поисковый отряд и начала работать секция подводного плавания.

Уже в следующем году мы совместно с рабочими Минского авиаремонтного предприятия МГА подняли из Бернского озера, что в Витебском районе, штурмовик Ил-2 («КР» № 11 — 1989 г.), не вернувшийся с боевого задания 14 января 1944 г., и установили, что он принадлежал 312-й Ярцевской штурмовой авиадивизии, пилотировал его В. А. Федоровский, а вместе с ним был воздушный стрелок М. Г. Аншуков.

В апреле 1988 г. близ деревни Кузменцы того же района мы нашли истребитель Ла-5. Его двигатель при ударе машины о землю ушел в нее на 5 м, однако

идентифицировать его удалось, и вскоре пришел ответ на наш запрос из Центрального архива Министерства обороны СССР. «Самолет Ла-5 № 39213713 поступил в 937-й истребительный авиаполк 5 сентября 1943 года и 12 января 1944 года летчик младший лейтенант Вшивцев Николай Дмитриевич, 1923 года рождения, уроженец Кировской области, деревня Кручина, выполнял боевую задачу по прикрытию наземных войск в районе Карповичей, пропал без вести, — говорилось в нем. — По докладу летчика Мироненко, во время воздушного боя он видел, как один Ла-5 был подожжен, из самолета выбросился летчик. В документах имеется запись, что Вшивцев Н. Д. находится в плену, по показанию летчиков». К сожалению, о его дальнейшей судьбе пока ничего не известно...

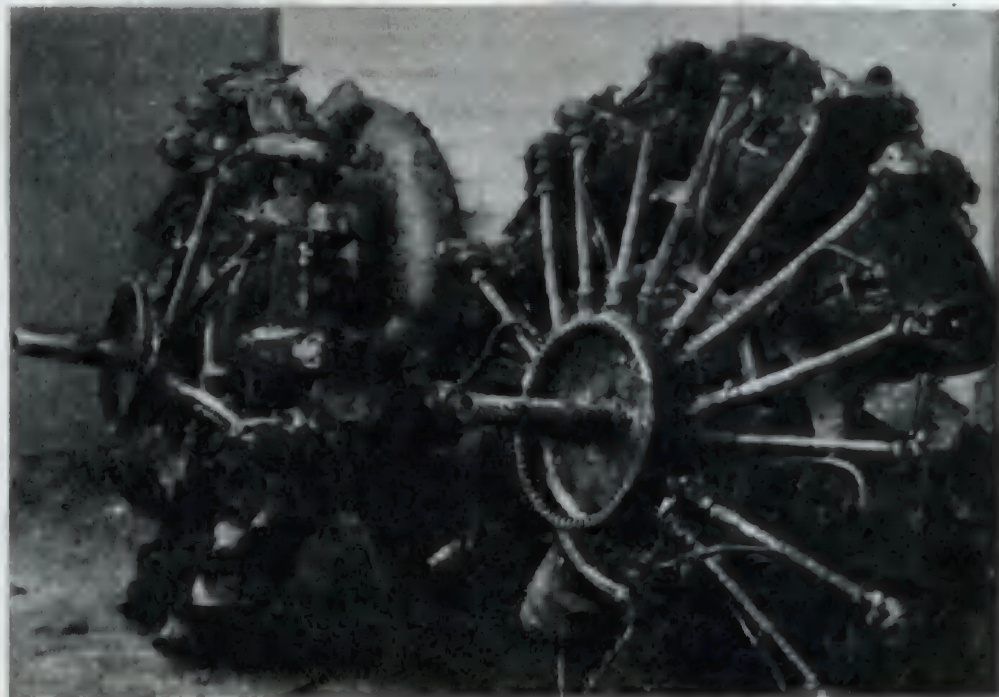
Тогда же наш поисковый отряд раскопал у деревни Еремине другой истребитель, в котором обнаружили останки летчика. Жаль, но фамилию его, видимо, установить не удастся — документов не нашли, двигатель при падении самолета взорвался, а единственный номер, который значится в архиве — это его. Впрочем, на фанерной обшивке заметили надпись красной краской «НО». Возможно, это начало или

окончание слова, так как «Н» обведена красной рамкой.

Во время экспедиций в январе и феврале 1989 г. в озере Вослепно Городокского района выявили обломки транспортного самолета Ли-2, судя по всему, летевшего на партизанский аэродром у деревни Козловичи и разбившегося при попытке произвести вынужденную посадку на лед. Летом мы совместно с группой «Поиск» Ижевского автомобильного завода извлекли на поверхность два авиадвигателя № 6204544 и 6204490. На внутренней стороне их створок были надписи черной краской «лев. 1192—6» и «прав. 1192—6». Мы предполагаем, что это номер самолета. Надеемся, что ветераны помогут нам установить, так ли это. Добавлю, что все найденные и поднятые детали самолета маркированы 1943 годом, вероятно, экипаж погиб зимой, в начале или конце того же года.

Неподалеку от него в озере лежали куски фанерной обшивки и маслорадиатор (длинной 250 мм, диаметром 150 мм) от другой машины, на котором сохранилась табличка с таким текстом: «Завод № 34, радиатор № 29215, изделие № 03, выпуска 1939 г., 2 месяца»...

...Много писем приходит в наш клуб с



просьбой разыскать погибших при освобождении Советской Белоруссии. Вот что писала киевлянка Л. А. Чистякова: «Дорогие ребята! Я потеряла в войну пяти братьев, двое из них погибли у вас, в Белоруссии. Помогите найти их могилы!»

«Если бы было побольше таких, как вы, ребята, — беспокойных сердцем, неравнодушных к чужому горю людей, то число безымянных героев намного бы сократилось, — обращается в «Искатель» Н. П. Гусев из Тернополя. — Мы сорок три года искали нашего брата, а родители — сына Виктора. Ведь он погиб совсем молодым, таким же, как вы, ребята, — ему едва-едва минуло 17 лет, когда он добровольцем ушел на фронт. Таким он и остался в нешей памяти. Благодаря вам, наконец-то, узнали, где покоятся его останки...»

Такие письма, сама работа по увековечению памяти погибших воинов, поиск и подъем боевой техники, в первую очередь авиационной (почему в первую очередь — объясню чуть ниже), лучше воспитывают патриотические чувства ребят, чем любое «мероприятие».

Наиболее интересные детали найденных самолетов и личные вещи погибших летчиков мы храним в экспозиции музея боевой славы нашего училища, открытом в июне 1984 г. За это время в нем побывало до 24 тыс. посетителей, с 1986 г. он включен во Всесоюзный туристский маршрут. Вот запись в книге отзывов, сделанная ребятами из Ижевска:

«Ваша белорусская земля горела под ногами фашистских захватчиков. Нам очень важно как можно больше знать о войне, и мы благодарны членам клуба «Искатель» за большую работу, дающую возможность нам, молодому поколению, приобщиться к подвигу героев. Огромное вам спасибо!»

В ноябре 1986 г. за большую работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи бюро Витебского обкома ЛКСМ присвоило комсомольской организации училища имя Героя Советского Союза М. М. Громова, командующего 1-й воздушной армией.

С тех пор ежегодно, 24 февраля в училище проводится день его памяти и зимний общеучилищный слет туристов на приз Громова. Кроме того, наши ребята провели зимний поход по местам перелета экипажа, возглавляемого знаменитым летчиком, в 1934 г. по маршруту Москва—Рязань—Тула—Москва. По приглашению ветеранов 1-й воздушной армии мы побывали в Звездном городке и на постоянной выставке авиационной техники в подмосковном городе Монино, а 24 февраля 1989 г. торжественно отметили 90-летие Героя.

По материалам наших поисковых экспедиций, 23 июня того же года в училище открыли музей комсомольской организации имени М. М. Громова, причем это событие было приурочено к 45-летию освобождения Витебска от немецко-фашистских оккупантов.

Мы пригласили ветеранов 1-й Воздушной армии и Нину Георгиевну Громову, которая передала музею мундир, летный шлем и личные вещи «пилота № 1».

А сейчас мы просим всех, кто может и хочет помочь нам, написать по адресу: 210600. Витебск, улица Лазо, дом 103-А, СПТУ-96. Комиссару поискового отряда клуба «Искатель». Л. Н. Бруевой

Как вы думаете, кому адресованы эти слова на плакатах? Догадываетесь ли вы, где происходит подобное?

Военным, в Прибалтике, наверняка ответите вы. И не ошибетесь. Они адресованы тем, кто рисковал жизнью, спасая беженцев в Карабахе, Баку, Душанбе, кто доставлял туда все необходимое для обездоленных людей. Это — летчики воен-

но-транспортной авиации, дислоцирующейся на территории Литвы.

Улетайте и не прилетайте. Так гласит одна из надписей. В экстремистском раже здесь готовы изгнать всех и вся. А потом, если вдруг случится беда, кого звать на помощь?

Валерий ПИНЧУК
Фото Виктора СИДОРЕНКО



На снимках корреспондента Александра Джуса вы видите помпезный барельеф В. П. Чкалова в убогой казарме, а второй снимок говорит сам за себя... Что же происходит? Ясно что: второй раз «сокращается» Борисоглебское высшее военное авиационное училище имени В. П. Чкалова (первый раз эта участь постигла вуз, как мы говорим, во времена Хрущева). В том, что все делается с бухты-барахты, непродуманно, убеждают фотофакты. За сокращением вуза стоит проблема малого города, в котором вся жизнь «вертелась» вокруг училища. Возникла масса других острых вопросов, один из которых просто берedit душу...

Да, надо разумно сокращать военную мощь, но как можно «сократить» богатейшую историю училища, славные традиции школы мужества и мастерства? Разве не мог бы какой-нибудь авиаспортклуб бережно принять в молодые руки почетную эстафету?

ПЛАНЕР

Вы уже знаете, ребята, как изготавливают шаблоны при помощи клеток разной площади. Поэтому перед началом работы внимательно рассмотрите рисунки, изготовьте шаблоны и лишь после этого начинайте мастерить. На рисунке № 1 вы видите модель спортивного планера. Фюзеляж этой модели вместе с клапанами для клея и стабилизатором выполняют из бумаги, сложенной вдвое, как это мы с вами делали ранее. А киль и крыло (рис. 1.3 и 1.4) изготавливают из одного слоя той же бумаги. Все линии сгибов фальцуют. Части стабилизатора (рис. 1.2) и клапаны для клея (рис. 1. Д), выкроенные вместе с фюзеляжем, отгибают в разные стороны по линиям сгиба. Передняя кромка крыла (рис. 1, А, Б) заштрихована отрывистыми штрихами. Это значит — ее надо смазать клеем с изнаночной стороны. Затем загнуть и плотно приклеить к нижней стороне крыла для большей жесткости и прочности. Нижняя часть киля (рис. 1. 3) и груз из картона (рис. 1. 9) заштрихованы сплошь. Напоминаем, что в этом случае их смазывают клеем с лицевой стороны и вклеивают в фюзеляж картонный груз — в носовую часть фюзеляжа, а киль — между левой и правой частями стабилизатора (см. схему сборки модели). К тому времени передняя кромка крыла уже высохла, и крыло устанавливают симметрично (по центру) на отогнутые клапаны для клея. Модель центруют известным вам способом. И если картонный груз окажется мал, то можно поставить на носовую часть дополнительно канцелярскую скрепку или кусочек пластилина.

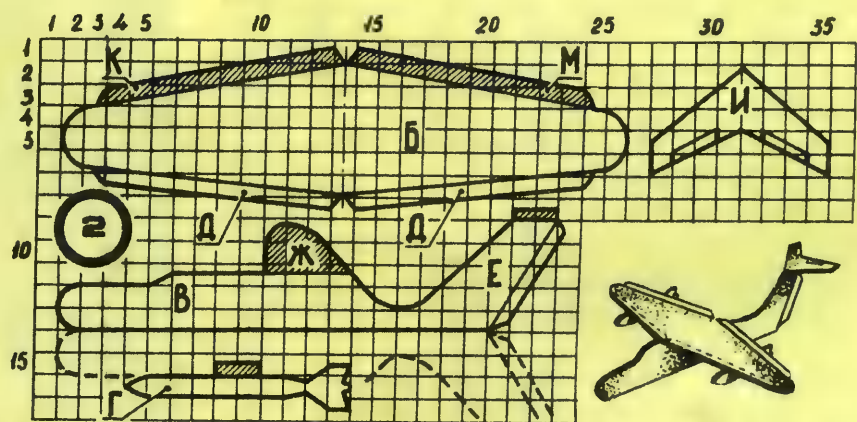
Теперь модель надо подготовить к пробному полету. Отогнуть и отрегулировать все органы управления: руль высоты (рис.

1. 5); руль поворота (рис. 1. 6); правый элерон (рис. 1. 7); левый элерон (рис. 1. 8). Запускать модель вы уже умеете. Надо взять ее двумя пальцами (большим и указательным) за фюзеляж под крылом и легко толкнуть вперед. Если при запуске она идет круто вниз, надо отогнуть кверху руль высоты. Если руль поворота отогнуть вправо, модель полетит в правую сторону. Если влево — отклонится в левую сторону. А если модель при запуске наклоняется на правое крыло, необходимо отогнуть вниз правый элерон, на левое — левый элерон.

РАКЕТОНОСЕЦ

Рисунок № 2 — простейшая модель, которую напоминающая самолет-планер. Рассматривая рисунок, вы уже догадались, что эту модель изготавливают в таком же порядке, как и модель спортивного планера (рис. 1). Разница только в том, что когда плотную бумагу складывают вдвое (рис. 2. Л), то вместе с фюзеляжем (рис. 2. В) и клапанами для клея (рис. 2. Ж) выкраивают не стабилизатор, а киль (рис. 2. Е). На верхнем конце киля добавлены еще клапаны для клея, чтобы на них, в процессе сборки модели, приклеить отдельно изготовленный стабилизатор (рис. 2. И). Под крыло модели приклеивают небольшие ракеты (рис. 2. Г). Ракеты целесообразно сделать из двух слоев бумаги, чтобы они были более плотными, а главное, чтобы клапаны для клея, которыми приклеивают ракету, можно было отогнуть в разные стороны: такое крепление в моделировании является более надежным. Перед тем как установить крыло (рис. 2. Б) на клапаны (рис. 2. Ж), не забудьте переднюю кромку крыла (рис. 2. К. М) плотно приклеить к нижней стороне крыла. Рули управления у модели «Ракетносец» такие же, а готовить модель к полету вы уже научились.

Теперь проведем соревнования.



ПРОИСШЕСТВИЯ

Александр АНДРЮШКОВ

ПО СЛЕДАМ ДАЛЬНЕВО

Это случилось над Сахалином. С аэродрома Южносахалинского аэроклуба взлетел Ан-2. Старшим группы спортсменов летел штурман клуба Е. Сулов. Он же пилотировал машину, которую освоил в прошлом году. Налет Евгения Петровича составлял 376 часов.

В состав экипажа входил инструктор летчик-парашютист В. Харлов. Он провел в небе около 3200 часов.

В десять часов двадцать семь минут Ан-2, оторвавшись всего на семь-восемь метров от земли, начал резко задира́ть нос. Угол набора высоты достиг 50—60 градусов. Создался критический режим полета. Стремительно гасла скорость. Чтобы

предотвратить сваливание машины, Суслов стал вводить ее в левый разворот, надеясь перевести в горизонтальный полет. Но сделать этого не удалось. Развернувшись на 280 градусов, Ан-2 потерял высоту и столкнулся с землей...

И снова Дальний Восток, только севернее — Камчатка. На горе Ааг произошла катастрофа самолета Ан-26. Погибли 37 человек: экипаж, пассажиры...

Почти за четверть века в авиации убедился, что нет такого летного происшествия, причины которого не выявила бы комиссия. Пухлые тома расследования дотошно восстанавливают всю картину случившегося, чтобы в конце акта поставить

«ПОСАДКА НА «ПОЛЮС»

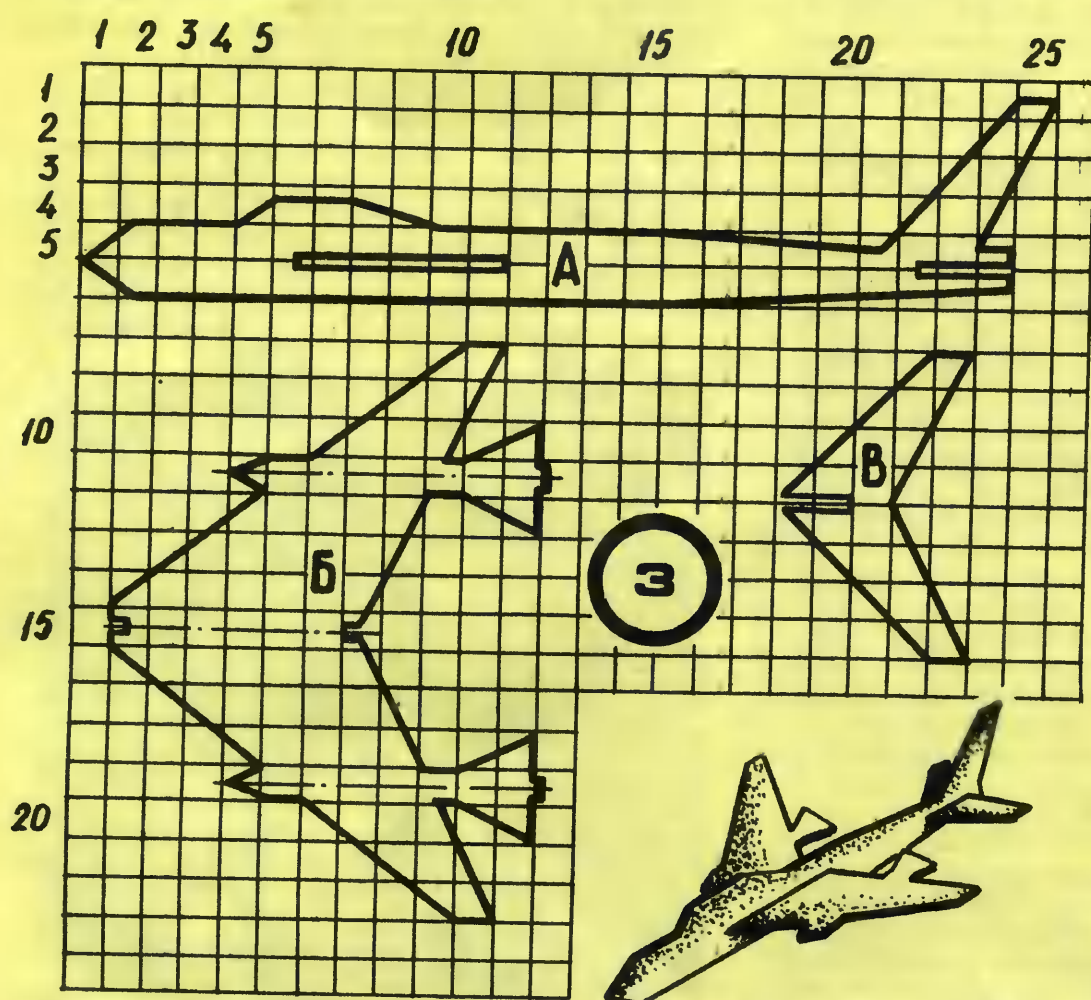
1. Отметить линию старта. 2. На расстоянии 6—10 метров от этой линии нужно обозначить полюс и посадочную площадку диаметром 2—4 метра. У края площадки установить мачту с красным флагом и макет палатки — «полярной станции». 3. Запускайте свои модели по очереди. 4. Выигрывает тот, чья модель опустится на «Полюс», или тот, чья чаще других будет делать посадки на площадке «Полюса».

МиГ-19

А теперь вам предстоит познакомиться с другим видом соединения деталей. Сборка изделия может быть неразъемной, например, при помощи клея (см. предыдущие модели) и разъемной, например, рассмотрим рисунки № 3 и № 4. В этих поделках применяется щелевидное соединение «в замок».

На рисунке № 3 изображена модель самолета, который по форме своей напоминает настоящий самолет МиГ-19.

Собрать отдельные детали по шаблонам и сами шаблоны по клеткам разной площади вы уже умеете. Прорезы на стабилизаторе и хвостовой части фюзеляжа можно выполнять ножницами (прорезы открытые), только необходимо рассчитать их длину (считайте по клеткам).

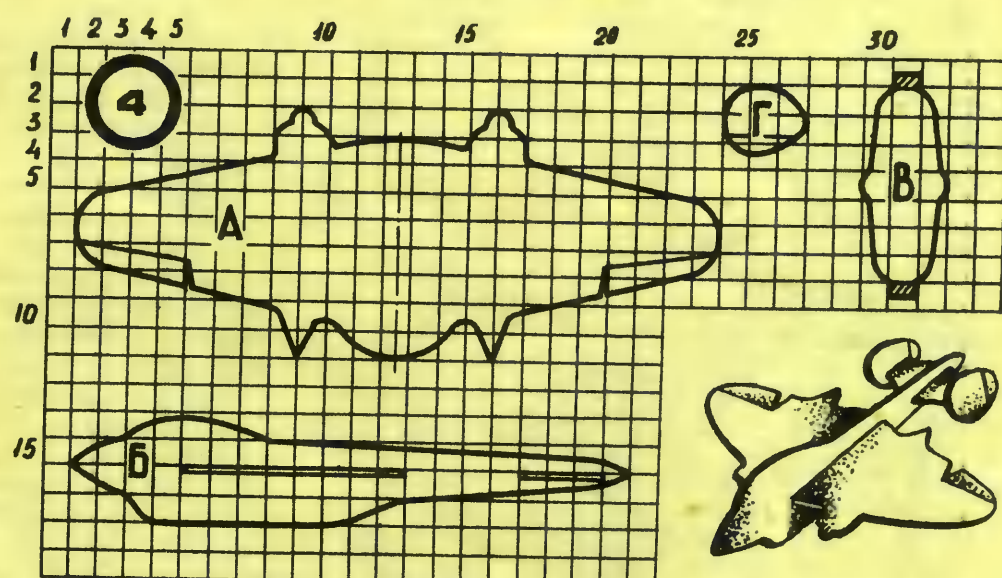


А прорез в фюзеляже для крыла выполняют острым ножом при помощи линейки. Длина этой прорези должна соответствовать ширине крыла по его центру. Эту работу надо выполнять осторожно и внимательно. Ширина всех прорезей всегда должна быть равна толщине материала, из которого выполняют изделие (в данном случае это может быть плотная бумага или тонкий картон), для того, чтобы соединение было плотным и прочным. На первый раз в этом могут помочь вам взрослые. Когда все детали будут готовы, можно приступить к сборке изделия.

Пе-2

Чтобы закрепить умение выполнять щелевидное соединение в моделировании, мастер Крылышкин предлагает вам сделать еще одну модель из плотной бумаги. На рисунке № 4 показано, как изготовить модель, которая напоминает по своей форме настоящий самолет Пе-2. Сначала выполняют крыло (рис. 4. А) вместе с контурными очертаниями двигателей и элеронами. Затем — фюзеляж (рис. 4. Б) с прорезами для крыла и стабилизатора. Обратите внимание, что на стабилизаторе (рис. 4. В) есть клапаны для клея (они заштрихованы). К ним приклеивают разнесенное вертикальное оперение с рулями поворота (рис. 4. Г), оно выполняет функции киля. Вы уже научились «читать» (значит понимать) простейшие графические изображения, и, глядя на рисунок, вам должно быть ясно, что сначала стабилизатор вставляют в прорез, а потом только приклеивают вертикальное оперение. Это задание сочетает в себе два вида соединений — разъемное (щелевидное) и неразъемное (при помощи клея).

Мастер КРЫЛЫШКИН и Арина БОЛОТИНА



СТОЧНЫХ КАТАСТРОФ

точку и скрепить его соответствующими подписями. Так было и на этот раз. Но, наблюдая за работой комиссии, которую возглавил генерал И. Сергеев, я решил рассказать о ходе расследования с заключительной части акта. Там сказано: «Причиной летного происшествия явилась ошибка экипажа в самолетовождении и нарушении правил визуальных полетов, а также серьезные недостатки в организации и управлении воздушным движением на аэродроме... Виновники летного происшествия: командир экипажа подполковник В. Юденич, штурман самолета майор В. Самков, не в полном объеме использовавшие средства самолетовождения, не выполнившие счисление

пути и не определившие фактическое место самолета в процессе снижения, что привело к нарушению правил визуальных полетов, и диспетчер службы движения аэропорта Петропавловск-Камчатский В. Сотник, который в соответствии с пунктом 6.4.7 НПП-ГА-85 обязан сообщать экипажам воздушных судов о выходе за пределы установленной ширины коридоров. В то же время пункт 5.3.16 того же документа снимает с него эту ответственность...»

Окончание на стр. 26.

И ЕЩЕ РАЗ О ПАРАШЮТНОЙ ВЫШКЕ

Прошло уже два года после публикации журнала «Еще раз о парашютной вышке». Но вот запала она в душу. В статье было очень правильно отмечено, что тридцатиметровые парашютные вышки сыграли большую роль в популяризации парашютного спорта среди населения, а также то, что в 50—60 годы их популярность угасла, потому что у многих руководителей в то время сложилось мнение, что вышки практически не нужны.

И вот Никольский завод занят изготовлением 20 вышек с трособлочной системой работы.

Да вот беда: на сегодня они уже морально устарели, нерентабельны. По данному

проекту построена, к примеру, экспериментальная вышка в Киеве: за 4 месяца ее эксплуатации выручка составила 176 рублей, а эксплуатационные расходы — более 700 рублей в месяц. Еще и 19 вышек станут памятником нашей недалёковидности и бесхозяйственности.

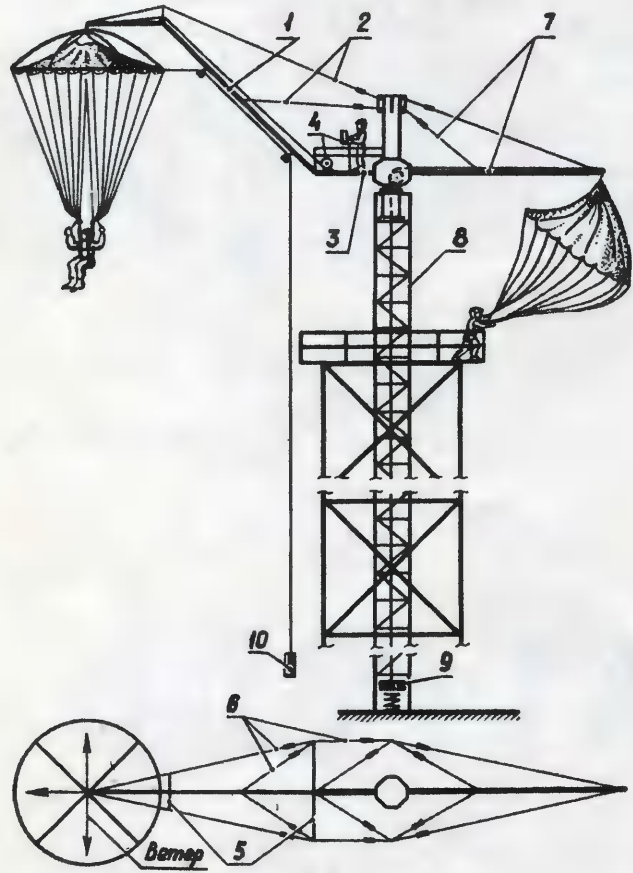
Вот я и думаю: может, стоит обратиться к опыту США, Канады, КНР, где построены многоцелевые вышки с автоматической отцепкой парашюта и последующим свободным управлением спуском парашютиста. Прыжки со спуском на тросу — это первый этап подготовки парашютистов и одновременно массовый аттракцион. Подъем парашютиста с последующей автоматической отцепкой и свободным спуском — второй этап. А с приобретением опыта спуска и приземления можно перейти к спуску с управляемым щелевым или планирующим спортивным парашютом с поражением мишени и организацией соревнований на точность приземления. Такие соревнования зрелищны и доставят радость зрителям. Наверное, лучшей рекламы парашютному спорту и не придумаешь...

Г. КАШИН,
председатель Черкасской городской парашютной секции

ПРИМЕРНЫЙ ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ СТРЕЛЫ

1. Дополнительная стрела — труба 76 мм
2. Тросовые расчалки с натяжными фаркопами
3. Площадка
4. Электролебедка с пультом управления
5. Распорки
6. Боковые тросовые расчалки
7. Существующая стрела для прыжков с трособлочной-противовесной системой.
8. Шахта противовеса
9. Противовес
10. Груз, удерживающий каркасное кольцо с присоединенным к нему парашютом от вращения при подъеме парашютиста.

Примечание. Концевой выключатель условно не показан и устанавливается он на электролебедке. По расчетной максимальной высоте подъема на тросу устанавливается ограничитель.



На чертеже. Вышки, изготовлением которых сейчас занят Никольский завод, можно сделать многоцелевыми, если оборудовать их дополнительной стрелой вместо противовеса, уравнивающего стрелу. Смонтированная под 45° вверх, по отношению к вертикальной оси, она увеличит высоту подъема парашютиста и сделает вышку многофункциональной.

ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

Уважаемая редакция!
В Норильском промышленном районе создан авиационный спортивно-технический клуб «Оптимист», состоящий из двух звеньев — самолетного и дельталетного.

Дельталетное отделение существует более десяти лет. Спортсмены не раз участвовали в краевых и зональных соревнованиях. В прошлом году состоялся стокилометровый перелет Норильск—Дудинка.

В этом году, в честь 45-летия Победы будет осуществлен перелет Норильск—Снежныйгорск.

Самолетное звено пока находится в стадии становления. Строится помещение для теоретических занятий и изготовления узлов и деталей. Норильское авиапредприятие — спонсор клуба — выделило площадку для строительства ангара и стоянок на территории авиапорта «Вален».

Большую помощь клубу оказывают и другие спонсоры — центр НТТЦ «Резонанс», ГК ВЛКСМ и Норильский горнометаллургический комбинат.

Но один из учредителей клуба — горком ДОСААФ — занял, мягко говоря, странную позицию и работает по принципу «как бы чего не вышло». Помощи от него ждать не приходится, а вот мешать — мешает. В частности, создает преграды на пути организации перелета Норильск—Снежныйгорск. Просим Вас помочь.

Равель ХАСАНОВ,
руководитель клуба.

В КЛУБЕ ИМЕНИ ОСТРЯКОВА

— Севастопольский авиаспортклуб носит имя Героя Советского Союза Н. Острякова. Это ко многому обязывает. А какие мальчишки у нас подобрались! Симпатичные, сильные, влюбленные в небо, — так начальник АСК Анатолий Федоров, в недалеком прошлом военный летчик-снайпер, увлеченно рассказывает о питомцах.

В прошлом году в авиаспортклуб было подано девяносто семь заявлений, но медицинский и профотбор прошли лишь тридцать семь человек. Отсеялись, в основном, ребята, имеющие слабое зрение и нарушения в работе сердечно-сосудистой системы, слабо-тренированные физически, курильщики. Зато из 31 выпускника 28 поступили в военные летные училища.

Анатолий Ефимович долго перечисляет, «кого бы он особенно хотел отметить» в этой заслуге. Всего в коллективе 29 мастеров спорта, один из них, В. Колонских, — международного класса.

Очень многое сделано в клубе руками местных умельцев. Учебные классы, электрифицированные стенды различных систем самолета, разрезы двигателя, передняя кабина Як-52, макеты узлов и агрегатов. Это работа штурмана клуба В. Лазарева, других энтузиастов. В одном из классов установлен настоящий самолет, курсанты проводят здесь тренажи.

Но, к сожалению, есть у спортсменов проблемы, решение которых не зависит от начальника авиаспортклуба и его подчиненных. Например, сколько ни бьется Федоров, в какие инстанции ни обращается, никак не удается «выбить» для своих питомцев солдатскую форму (всего-то тридцать с лишним комплектов).

Кстати, как выяснилось из разговора с курсантами Володей Кауновым и Володей Лазаревым, они собираются поступать в военное летное училище и хотели бы уже сейчас носить форму. «Не обязательно новую, согласны и на второго срока носки...» — говорят ребята, но их никто не слышит.

Плохо на аэродроме и с телефонной связью. Не предусмотрен штатом повар. Приходится три раза в день возить курсантов на автобусе за семь километров в городскую столовую.

Проблемы эти не такие уж и сложные, главное, чтобы появились желающие помочь решить их.

Ю. БОГОМОЛОВ
Севастополь



НЕ ЗАГЛЯНУВ В СВЯТЦЫ...

В № 10 Вашего журнала за прошлый год я прочел статью Е. Соркина «Русские добровольцы на Балканах». Хочу внести несколько уточнений.

Автор пишет, что «пилоты Н. Костин и Я. Седов находились при армии, осаждающей Адрианополь». Это верно. Но Седову 23 января и Костину 7—8 февраля 1913 г. было приказано перелететь в 4-ю болгарскую армию на Галиполийском полуострове. Седов вернулся с полпути, сломав машину, а Костин попал в плен к туркам в осажденном Адрианополе. Из этого ясно, что Костин не мог попасть в плен, «выполняя разведку над Адрианополем», как утверждает в статье.

Неверно, что «храбро и умело летали над Адрианополем летчики Петр Евсюков и Федор

Колчин», так как сразу после монтажа их самолетов и до конца пребывания в болгарской армии были далеко от Адрианополя, где, кстати, не выполнили ни одного полета над позициями турок, а в феврале, еще до окончания войны, вернулись в Россию.

Неверно также и то, что «Никифор Богданов был в воздухе ранен пулей, но нашел в себе силы долететь до болгарского лагеря». Автор, видимо, использовал журнал «Вокруг света» (№ 19, май 1913 г.), где есть и другие вымыслы в адрес болгарских летчиков, а надо бы заглянуть прежде всего в «святцы», документы. В них другие факты...

Тенденциозны слова автора к цитате из письма Ефимова к брату: «Вот как он описывает один из его полетов...», так как Ефимов выполнил только один полет над Адрианополем — 18 октября 1912 г. Он действительно сбросил прокламации над городом — впервые в истории войны! Но Ефимов не был добровольцем, а в Болгарию прибыл, чтобы передать, смонтировать и облетать купленные болгарской армией у Севастопольской авиашколы самолеты «Блерио».

Пишу все это потому, что думаю: ни будущему, ни прошлому наших братских народов не нужны конъюнктурные поправки.

Димитр ТАНГЕЛОВ,
Болгария.

ВИДНО, КТО ПРОТИВ

Не могу не откликнуться на статью «Музей авиации в беде», КР № 2. Вот же где проявилось ослабление чувства патриотизма и национальной гордости! Поразительно, как много сил мы потратили в 50-е годы, чтобы убедить мир в наших приоритетах во всех авиационных делах, и как мало сделано для реального сохранения исторических образцов авиационной техники.

При этом ведомственного патриотизма мы не лишены: наряду с теми авиационными музеями, о которых упоминается в статье, назову еще и небольшой музей авиации ПВО.

Так кто же против музея? Позиция Мосгорисполкома и общественного совета по градостроительству, судя по всему, ясна: не пущать!..

Я лично убежден, что музей должен быть на Ходынке, там, где зарождалась наша авиация.

Полковник А. СИННИКОВ,
военный летчик-снайпер,
кандидат военных наук,
г. Калинин

«Я — ЯК, ИСТРЕБИТЕЛЬ...»

На цветном телевизионном экране происходило невероятное. Пара истребителей первой мировой, желтый «Ньюпор» и ярко-красный триплан «Фоккер», в боевом порядке «пеленг» пикировала на зеленое поле парижского аэроклуба. Однако никого из многих тысяч зрителей этот боевой маневр не заставил бежать в поисках укрытия. Наоборот, слышались восторженные приветствия, щелкали поднятые к небу фотокамеры.

А к взлетной полосе подруливала... «Чайка». Да, наш прославленный Халхин-Голом и Испанией, лучший из истребителей-бипланов мира И-153!

Крутили высший пилотаж учебно-тренировочные истребители Як-11, подставляли телекамерам бортовые эмблемы «Нормандии-Неман» самые легкие и маневренные «ястребки» второй мировой Як-третий...

Париж наслаждался ярким зрелищем, мастерством пилотов и мягким рокотом поршневого мотора над зеленой травой, блеском разноцветных крыльев в голубом небе и замысловатыми гербами асов всех времен на фюзеляжах.

Не было видно на лицах зрителей только одного: удивления. Того самого удивления, которое испытал каждый равнодушный к авиации телезритель в нашей стране: откуда это все у них? Почему «там» наша история, история покорения неба, живет и доступна каждому? Почему в самый обычный воскресный день можно привести сынишку на аэродром и сказать: «Посмотри и потрогай рукой. Это — «Ньюпор». На таком, в России, знаменитый Нестеров когда-то сделал мертвую петлю. А это — русский самолет-разведчик Р-5, вывозивший челюскинцев из ледового плена...»

Дела службы привели меня в заполярный Нарьян-Мар. Уличные фонари рассеивали темень полярной ночи. Я дышал на боковое стекло «уазика», надеясь растопить иней и рассмотреть город. Ненадолго это удавалось, и тогда были видны двухэтажные деревянные дома, заснеженные тротуары, редкие прохожие, закутанные до самых глаз, спешащие куда-то в сорокаградусный мороз.

У одного из домов, на очищенном от сугробов тротуаре, в свете фонаря промелькнул странный предмет, вызвавший неясные ассоциации. Неужели авиадвигатель? Как он здесь оказался?

Через день, выкроив час из напряженного графика работы, я с помощью водителя «уазика» разыскал эту улицу и дом. Да, на тротуаре, на двух дощечках, стоял авиационный мотор типа «ВК». Того самого типа, который устанавливался на истребители Як-1, Як-3, Як-9. Домик, у которого находился «экспонат», оказался местным краеведческим музеем.

Потрясая меня историю этого мотора рассказал корреспондент Ненецкой окружной редакции радио член Союза журналистов СССР ветеран и патриот Заполярья Виктор Федорович Толкачев.

В годы войны жители Нарьян-Мара, оленеводы и охотники, собрали деньги и купили истребитель Як-9. Самолет был вручен летчику Алексею Тарасову. Неизвестно, в каких конкретно воздушных сражениях, на каких фронтах участвовал в воздушных боях летчик Тарасов, каких званий и должностей достиг. Известно одно: он стал Героем Советского Союза. Закончив войну, летчик отблагодарил нарьянмарцев за подарок наиболее достойным образом. Он прилетел на «яке» в Нарьян-Мар и зарулил на центральную городскую площадь. Истребитель встал на невысокий пьедестал, так, чтобы каждый житель города мог видеть многочисленные звездочки на его капоте. Видеть и гордиться: ведь это были и его победы.

Прошли годы. Разворачивалась новая жизнь. Новым руководителям города, округа понадобились иные, свои победы. А значит, и иные символы. На площади решено было воздвигнуть современное здание. Напротив, как и подобает перед большими зданиями такого предназначения — памятник Ленину. «Як» мешал. Его можно было перекатить на другую площадь. Отдать пионерам. Поставить во дворе школы. Но его просто разломали и растащили. Мотор успел спрятать в своем сарае какой-то человек (не знаю его имени), большое ему за это спасибо. И вот сейчас этот мотор выставлен у музея. Надолго ли?

Начальство давно сменилось. Но сменилось ли наше отношение к нашей истории? Что видят люди в невзрачном куске металла на тротуаре в городе Нарьян-Маре? В других местах, где еще видны сквозь прозрачную воду озер «яки» и «илы», «харрикейны» и «мессершмиты». Что думают, глядя в музей ВВС в Монине на плохой деревянный макет И-16, знаменитого «ишачка», чкаловского крестника? А потом — на экран телевизора, где сияет аэролаком боевой, живой И-16 во французском (немецком, американском и т. д.) музее, готовый хоть сейчас взлететь и продемонстрировать, на что способна была советская конструкторская мысль в далекие тридцатые годы.

Не всем быть пилотами и авиаконструкторами.

Не авиация одна достойна уважения, любви и памяти истории. Но приезжайте в августовское воскресенье в Тушино. (Дату, к сожалению, назвать не могу. Кто-то посчитал, что исторической даты зарождения отечественной авиации не существует. Не тот ли, кто приказал разломать «як» на площади?). В третьем, словом, воскресенье. И вы увидите, как относятся люди к авиации и авиаторам. Стоило, честное слово, побывать там хотя бы для того, чтобы услышать аплодисменты, заглушившие, как мне показалось, гром двигателей могучего красавца Су-27, на котором Виктор Пугачев исполнил неповторимую «кобру».

Что же делать? С одной стороны, налицо постепенная, но неумолимая утрата исторических реликвий, а с ними — и живой истории авиации. С другой — явная тяга людей к Пятому океану и любопытство к средствам его покорения.

Выход один. Преодолев, наконец, позорное равнодушие соответствующих министерств и ведомств, их руководителей, невнимания ведущих средств массовой информации (напрягите память, вспомните хотя бы один репортаж центрального телевидения о чемпионате мира, не говорю — страны — по высшему пилотажу) — надо по призыву «КР» создавать Национальный музей авиации и космонавтики. Не пыльные стеллажи с макетами и копиями документов. Действующий Центр истории авиации, с аэродромом, летающими экспонатами, а значит, и штатными силами, и средствами.

Проект музея есть. Экспонаты можно найти. Энтузиасты придут сами. Недопустимо только одно — терять время.

Владимир НАГОРНЫЙ,
полковник, Войска противовоздушной обороны.

В ТУШИНЕ?

Вот уже несколько лет на разных уровнях обсуждается вопрос, где быть музею авиации. В Монинском музее, скорее напоминающем поле, где без всякого смысла, как попало расставлены интереснейшие образцы авиатехники, основное место отводится самолетам Великой Отечественной войны. Наверное, целесообразнее там оставить музей авиации второй мировой войны.

Шереметьево — хорошо, но близко аэропорт, да к тому же придется вырубать лес, а его в Подмоскovie не так много.

Наиболее подходящим местом для музея считаю Тушинский аэродром ДОСААФ СССР. Большое поле позволит создать закрытые помещения и стоянки самолетов и вертолетов, которые не будут мешать полетам Центрального аэроклуба страны и проведению воздушных праздников. Близко метро и Москва-река, по которой можно доставлять большие машины. Да и само слово «Тушино» во многом связано с историей авиации.

Я полностью поддерживаю мнение специалистов начать создание музея в 1991 г. Предлагаю открыть в банке счет и провести лотерею ДОСААФ, выручка от которой пойдет в фонд музея.

А. МАРКОВ, г. Москва.

НА КУБОК УРАЛА

В Свердловске разыгран кубок Урала по парашютному многоборью. В командной борьбе среди мужчин победу одержал квартет челябинцев — Сергей Белов, Александр Дешиц, Александр Асабин, Николай Сахно. Они оказались самыми меткими из спортсменов девяти команд в групповых прыжках на точность приземления.

Александр КРОХИН,
судья по парашютному спорту

Геннадий МАКСИМОВИЧ

ОХОТА ЗА ЖАРЕНЫМ ФАКТОМ

Как только вышел в свет 7 номер «КР» за 1989 год, в редакцию принялись звонить наши читатели, а вскоре начали приходить и письма, касающиеся материала «Так кто же есть кто!». Интерес к судьбе Костикова не случаен. 30 октября 1989 года Андрею Григорьевичу — Герою Социалистического Труда, члену-корреспонденту АН СССР, генерал-майору, исполнилось бы 90 лет.

Скорее всего, именно в связи с этой датой, в нашей печати появилось немало публикаций об этом человеке, нередко довольно спорных и резких. В одних из них Костикова называют «лжеотцом «катюши», «псевдоученым», «псевдо-конструктором», «псевдоинженером». Кое-кто доходит и до более резких выражений, вроде «доносчик», «подонок», «подлец», что, в общем-то, не украшает ни авторов, ни органы печати, их опубликовавшие.

В других же публикациях утверждалось обратное, что «разрабатывалось это грозное оружие (имеется в виду «катюша») коллективом Реактивного научно-исследовательского института, сокращенно РНИИ, или, как его еще называли, НИИ-3 Наркомата боеприпасов СССР. Инициатором и руководителем работ по созданию «катюш» был Костиков. Но в силу секретности всего, что было связано с созданием и применением «катюш», арестом Костикова в 1944—1945 годах, его ранней смертью в 1950 году и последовавшими в дальнейшем обвинениями его в причастности к репрессиям... а также мнениями ряда участников работ о чрезмерной переоценке его личного вклада в деятельность коллектива, имя Костикова практически выпало из истории создания этого уникального оружия.

Примерно такое же разное, а подчас и противоположное мнение об Андрее Григорьевиче мы видим и в нашей почте. Скажем, в письме ведущего научного сотрудника МГУ В. Белоконого говорится, что «для понимания «кто есть кто» в создании «катюши» важно подчеркнуть, что снаряды для нее были созданы, в основном, до появления разработок Костикова. Уже в 1933 году они были испытаны при стрельбе с самолетов, затем применены в воздушных боях у Халхин-Гола в 1937-м. Тот же, кто поставил «катюшу» на автомобиль-вездеход или палубу бронекатера, — сделал нужное и своевременное дело в канун войны, но не это предопределило успех «катюш», разумеется...»

Хочется заметить, что публикация нашего журнала несколько не противоречит этому высказыванию. Разве что только тон несколько иной. Мы тоже были далеки от мысли присваивать Костикову «отцовство» в разработке самих реактивных снарядов, но и не приуменьшали роли создания передвижной установки для их запуска. Ведь без нее не было бы и самой легендарной «катюши».

«Что же касается резолюций партхозактива РНИИ, — пишет далее Белоконов, — то такие резолюции в те времена были банальным «заорганизованным» мероприятием, «отмывающим» тайных клеветников, придающим «законность» репрессиям, опозорившим нашу страну. При аресте А. Н. Туполева (пусть не «до», а «после») в ЦАГИ тоже некое собрание «подтвердило» его «вредительскую» деятельность, причем было объявлено, что «на смену вредителю Туполеву придут сотни тысяч преданных Сталину туполевых». Но гениев мало даже в России. Именно Туполеву, Королеву и Глушко пришлось догонять и перегонять Запад».

Думается, что подобное сравнение того, что произошло «до» ареста, с тем, что происходило «после» него, просто недопустимо. Ведь за уже арестованных мало кто решался вступаться в то время, даже из очень порядочных и смелых людей. Но это не значит, что они смогли бы клеветать на тех, кто еще находился на свободе. Так же, как недопустимы и разговоры о «тайных клеветниках», под которыми Белоконов подразумевает Костикова и Душкина, и неоднократно говорит об этом, ссылаясь на какие-то якобы имеющиеся в его распоряжении документы, но почему-то не приводит их.

Если исходить из того, что пишет Белоконов, то получается, что ко всем имеющимся грехам Костикова надо еще прибавить и его работу над созданием ракетного перехватчика «302». В письме довольно обширно доказываем, что этот самолет, даже если и был бы завершен, все равно оказался бы значительно хуже имеющихся к концу войны в распоряжении фашистской Германии ракетных и турбореактивных машин. Не будем сейчас вдаваться в подробности, быть мо-

жет, это и так, пусть это решают специалисты. И все же, ставить в вину человеку, что создаваемая им новая боевая машина скорее всего оказалась бы хуже, чем появившаяся у противника — это явный абсурд. Ведь таких примеров можно было бы привести многие десятки.

Как известно, Костиков в свое время окончил Киевское высшее военное инженерное училище связи. Так вот, некоторые «борцы за справедливость» нашли к чему прицепиться и здесь. Вот что пишут бывший начальник этого училища, генерал-лейтенант в отставке, Герой Советского Союза М. Пилипенко и полковник в отставке, бывший начальник политотдела училища Н. Паршутин и председатель Совета ветеранов П. Усик: «В некоторых публикациях командование и политотдел училища обвиняют в том, что «имя и жизнь Костикова используются в качестве положительного примера, на котором воспитывается каждое новое поколение выпускников высшего и военного училища, что его персоне отведено место в музее».

Для чего же делается все это? Для того, чтобы опорочить, залить грязью память о человеке, немало сделавшем для Победы? Человеке, который получил звание Героя Социалистического Труда, как отмечалось тогда, 28 июля 1941 года, «За выдающиеся заслуги в деле изобретения и конструирования одного из видов вооружения, поднимающего боевую мощь Красной Армии».

Нет, сами авторы письма уверены, что Указ Президиума Верховного Совета СССР был совершенно правильным. и что «никто другой, как Костиков со своими единомышленниками, создал легендарную «катюшу», добился ее принятия на вооружение Красной Армии. Никто другой, как ныне покойные академики С. П. Королев и В. П. Глушко, особенно последний, более трех десятилетий обливали грязью Костикова, обвиняя его в существующих и несуществующих грехах, в том числе и в том, что по его доносу они были репрессированы в 1938 году».

Но самое интересное в том, что это подтверждает и Институт военной истории Министерства обороны СССР: «По заключению комиссии, изучавшей вопрос об истории РС-30 «катюша», ...разработка, испытание и внедрение в серийное производство первых образцов боевых машин реактивной артиллерии и снарядов к ним осуществлялись под руководством Костикова А. Г. и при его непосредственном участии».

Однако это касается только, так сказать, деловых качеств Костикова. А как же обстоят дела с точки зрения морали? Как быть с «доносительством» и со всем таким прочим? Вот что по этому поводу написал нам член этой комиссии, старший научный сотрудник ЦНИИХМ И. Вернидуб: «Обвинение А. Г. Костикова в доносительстве на руководство РНИИ, а также на С. П. Королева и В. П. Глушко, что явилось, якобы, причиной репрессирования их в 1938 году, является, как установила комиссия, совершенно необоснованным».

Но даже после этого у кого-нибудь могут возникнуть какие-то сомнения. Все-таки Институт военной истории, каким бы уважаемым учреждением он ни был, может быть и не имел доступа ко всем документам, подтверждающим или опровергающим выдвинутые против Костикова обвинения. И последнюю точку в этом вопросе поставила Прокуратура СССР. Вот к каким выводам там пришли: «В Прокуратуре Союза ССР изучены архивные уголовные дела в отношении сотрудников научно-исследовательского института № 3 Наркомата оборонной промышленности СССР, репрессированных в 1938—1939 гг.

Данных, свидетельствующих об арестах Королева С. П., Глушко В. П., Лангемака Г. Э., Клейменова И. Т. по доносу Костикова А. Г., в этих делах не имеется».

Как говорится, комментарии излишни.

Можно с уверенностью сказать, что рано или поздно мы узнаем всю правду о тех, кто много лет подвергался гонениям за несовершенные грехи, чьи имена старательно вымарывались из нашей истории. Однако, к сожалению, пока исследователи работают в многочисленных архивах, проверяя каждый факт, перепроверяя каждое свидетельство и зачеркивая различные домыслы, многие подобные биографии становятся весьма лакомым куском для людей, стремящихся не открывать забытые страницы истории, а «погреть руки» на «жареных» фактах.

ПОИСК ЛИЦА САМОЛЕТА

Воссоздание внешнего облика исчезнувшего образца техники — дело долгое и кропотливое. Оно бывает нелегким даже если, к счастью, уцелел сам образец или полуистлевшие останки его. Трудным, если сохранились настоящие заводские чертежи, что случается еще реже. И, наконец, почти невозможным, при наличии какой-нибудь упрощенной схемы или старой фотографии.

А как же быть с теми плодами ума и рук человеческих, от которых практически ничего не осталось — время, война и ...режимные службы стерли их с лица земли?! Вот тут приходится начинать самое настоящее следствие по делу пропавшей машины. Например, воссоздать общий вид утерянного для истории самолета — вдвойне, втройне сложно, поскольку многие летательные аппараты в свое время были секретными и не являлись достоянием широкой публики. После рассекречивания что-то шло в архивы, а подавляющее большинство документации вообще уничтожалось — такова инструкция... В этих случаях работа, связанная с поисками фактических материалов, может продлиться месяцы, годы...

Архивные документы, воспоминания свидетелей и участников событий, официальные и любительские фотографии, измерения и расчеты, наконец, просто косвенные «улики» и сопоставления с фактами из биографий других самолетов — вот далеко не полный перечень источников информации и средств работы конструктора-историка. Порой приходится едва ли не проектировать и рассчитывать самолет заново, предварительно освоив необходимый арсенал знаний ученых и конструкторов прошлых лет, чтобы не просто ускорить восстановление общего вида и конструкции аппарата, но и проверить вновь найденные сомнительные или ошибочные сведения.

Реконструкцией или реставрацией, как хотите, я занимаюсь всю свою сознательную жизнь. Результат последнего исследования, занявшего более 10 лет, сегодня представляю на суд читателя.

Истребитель И-180 за 1938—1940 гг. был построен в 13 экземплярах. Все, что было опубликовано ранее об этом самолете, представляет собой слепок ошибочных сведений общего характера, вроде: «очень похож на И-16», плюс пара набивших оскомину фотоснимков И-180-М87Б, там и здесь выдаваемых за различные модификации самолета с якобы разными моторами. Летные данные разновидностей этого истребителя, не без «помощи» зарубежной печати, перевирались и путались на все лады независимо от ранга и авторитета отечественных периодических изданий. О распространенных датах и подробностях летных испытаний и говорить нечего. Каша! Словом, целостного, беспристрастного и правдивого описания жизни этого самолета до сих пор опубликовано не было. В этом номере журнала впервые предоставлены столь подробно разработанные чертежи И-180 и его документальная биография.

Откуда же все взялось, и с чего начались поиски?

С миру по нитке. Данные об этом самолете накапливались медленно. Со временем из клубка сведений отметалось все, что не имело документального или, по крайней мере, бесспорного доказательства.

Сперва в семейном архиве авиаконструктора Н. Н. Поликарпова нашелся «Аэродинамический расчет И-180 с М-87А» от 5.4.1939 г. Потом — весовые сводки, «Сравнительный анализ практических весов И-180/1 и И-180/II», а также и «Центровка И-180/II». Все эти документы, датированные 19.5.1939 г., имеют заводское происхождение. В центровочной ведомости, например, кроме весов отдельных агрегатов, узлов и деталей, значатся положения их центров тяжести по продольной и вертикальной осям. Машину компоновали на базе И-16, поэтому начало координат в центровке было взято по прототипу, что удалось установить не сразу, а лишь в процессе сравнения И-180 с хорошо известным «ишачком», благо последний строился в массовой серии и оставил о себе немало документов в архивах, библиотеках и частных коллекциях. Обнаруженный позднее общий вид к эскизному проекту самолета определил главное отличие И-180 от И-16. Новая

машина имела «стрельчатость» передней кромки 0° и большее сужение крыла — 3,714 вместо 2,018. Отчет по летным испытаниям дал фотографии дублера. На основе отчета о продувках модели самолета с различными козырьками кабины удалось установить отличие в остеклении рабочих мест пилота в первой и второй летных кабинах, что подтвердил их «Сравнительный анализ весов...»: козырьки весили соответственно 2,52 кг и 1,3 кг. По весу консолей крыла двух машин был сделан вывод, что размах крыла 9,0 м, относящийся к эскизному проекту, в точности соответствует первому экземпляру самолета. Далее, подетальная весовая сводка консолей крыла показала, что нервюры № 1, 2, 5, 8 и 11 — усиленные. Предположение об установке на них узлов для посадочных щитков и элеронов полностью подтвердили фотографии. Даже указанный в документе «левый хвостик нервюры № 4 (а правый не значился), был занят наружным термометром, — и это подтвердилось!

Примерно такая же картина — с фюзеляжем. Все пронумерованные шпангоуты остались на своих прежних местах, где они были на И-шестнадцатом. С этой зацепки началась разбивка силовых элементов корпуса, а затем — расчет и расположение агрегатов внутри его, согласно имеющейся центровке. При этом размещение начинки фюзеляжа прошло без особых осложнений. Емкость масло- и бензобаков определялась по весу ГСМ. Расположение узлов крепления баков и центроплана крыла — по принадлежности к шпангоутам, которая также была подробно описана в весовой сводке. Оружие, патронные ящики и прочее оборудование нашли свои места аналогичным образом.

Шасси должно убираться в центроплан. Для этого пришлось тщательно прорисовать его кинематику в трех проекциях и геометрическими построениями определить единственно возможное положение колес, щитков, стоек и подкосов, чтобы в выпущенном состоянии вся пирамида ног шасси приняла бы правильный вид, как на фотоснимках. Размеры колес были взяты из перечня готовых изделий, а их конструкция — в справочнике НКАП 1936 г. выпуска.

Границы обшивки стабилизатора определены расчетом через имеющиеся веса деталей, выполненных из дюралюминия: носок-лист толщиной 0,8 мм, законцовка — 0,5 мм. Плотность материала Д-4 — из «Справочника авиаконструктора» т. III ЦАГИ — 1939 г.

Фотоснимки серийных И-180 были опубликованы для узкого круга авиаторов в 1940 г. в опознавательном альбоме «Военные самолеты СССР». Здесь измерениями и пропорциональными сопоставлениями было установлено, что И-180 тип «25» имел размах крыла 9,0 м. Это подтвердило летные данные самолета, приведенные в сводных записках инженера А. А. Тавризова и в некоторых изданиях.

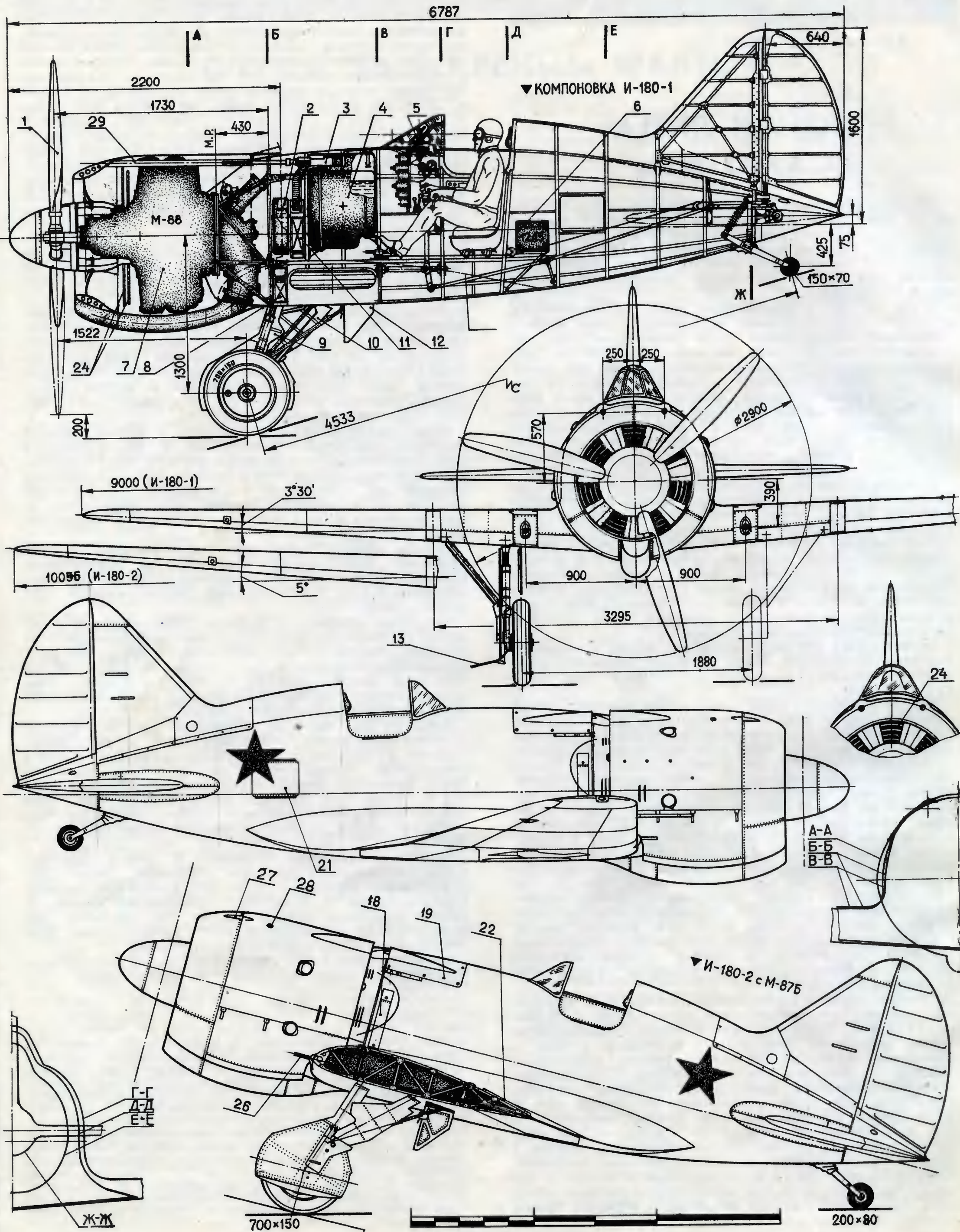
Когда же дело дошло до установления окраски самолетов, то черно-белые снимки смогли дать только границы между темными и светлыми тонами. Расцветку могли подсказать только люди, которые видели летные машины «живыми». Среди множества мнений, высказанных сотрудниками ОКБ Н. Н. Поликарпова, ОЭЛИД ЦАГИ и НИИ ВВС, было немало противоречивых воспоминаний. Предпочтение же отдал той гамме красок, за которую «проголосовало» большинство очевидцев.

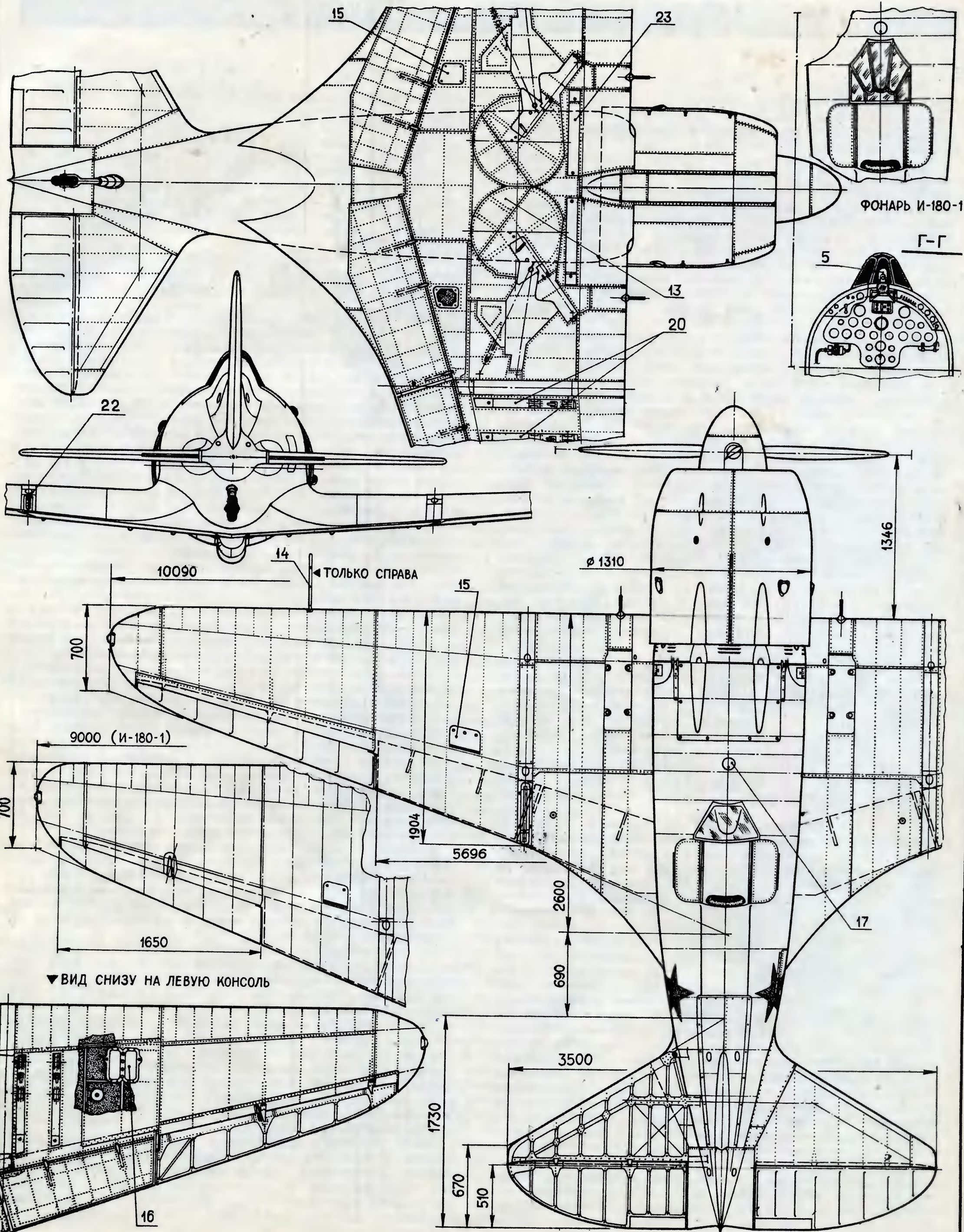
Но были и вынужденные недоработки. К примеру, посадочные щитки выпускались и убирались с помощью тросов ТМ-8, общая длина которых — 7 м. Эта информация осталась неиспользованной, т. к. истинное расположение проводки и рычага управления щитками до сих пор неизвестно. Нет полной ясности и с приборной доской кабины летчика, хотя точно известен состав приборного оборудования.

Эти перечисления можно и продолжить. Однако уже указанных подробностей, видимо, достаточно, чтобы подвести черту.

1. Винт ВИШ-23Е.
2. Маслбак.
3. Пулемет ШКАС.
4. Бензобак.
5. Коллиматорный прицел ПАК-11.
6. Аккумулятор 12А5.
7. Мотор М-88.
8. Патронный ящик нижнего пулемета.
9. Щиток стойки шасси.
10. Щиток бокового подкоса шасси.
11. Патронный ящик верхнего пулемета.
12. Щиток заднего подкоса шасси.
13. Щиток колеса.
14. Трубка ПВД.
15. Люки для подхода к приводам посадочных ракет.
16. Держатель осветительных посадочных ракет.
17. Лючок заправочной горловины бензобака.
18. Люк маслбака и заправки боепитания верхних пулеметов.
19. Съемная панель верхних пулеметов.
20. Балки бомбодержателей.
21. Люк для установки рации и аккумулятора.
22. Термометр (только слева).
23. Люк заправки боепитания нижних пулеметов.
24. Спираль трубчатого маслорадиатора.
25. Люк нижних пулеметов.
26. Пулемет ШКАС.
27. Амбразура пулемета.
28. Боковой канал фальшшвола.
29. Фальшшвол.
30. Профиль Clark-УН модифицированный.

6787





Окончание, начало на стр. 18.

Итак, все ясно? Виноваты и летчики, и диспетчер, конкретные люди. Стоит ли тогда занимать внимание читателя, ворошить прошлое? Но в том-то и дело, что и тогда, во время работы комиссии, по свежим следам, и сейчас, когда подписан акт расследования катастрофы, не покидают меня сомнения в полной объективности оценки случившегося. Жизненный опыт подсказывает, что в выводах многих комиссий есть стремление не вскрывать глубинные причины катастроф с анализом всех нюансов, а делается акцент, в первую очередь, на выявление прямых виновников, при этом не обращается внимания на несовершенство отдельных летательных аппаратов, недостатки в организации взаимодействия различных средств управления воздушным движением, а также допускается двоякое понимание требований основополагающих документов.

Итак, в роковой четверг погода с утра была ниже минимума. Подполковник Юденич, командир первой эскадрильи, подумал о том, что напрасно в такую рань собрал людей, пусть бы еще несколько часов перед полетами побыли в домашней обстановке, накануне ведь многие в полночь домой пришли. Но не в его власти было дать людям отдых. Вчера на разборе полетов командир полка полковник Н. Разинов вновь напомнил о «двух вариантах». По первому: проводить плановые полеты с перебазированием трех экипажей на запасной аэродром. По второму, если не будет погоды, весь личный состав «посадить» на летно-техническую конференцию. Пользы от нее, конечно, будет мало, но кто об этом командиру подскажет? Кстати, полковник Разинов с апреля был списан с летной работы, все по госпиталям, и в последнее время заметно маялся своей должностью. А вот еще...

Из рапорта начальника штаба 1-й аз капитана Л. Рублева: «Перед убытием на полеты я получил приказ от подполковника Юденича остаться здесь и исполнить обязанности командира эскадрильи. При этом я обратил внимание, что подполковник Юденич В. Н. был немного расстроен. Он сказал, что жалеет: не успел зайти перед вылетом навестить жену в госпитале...»

Но подполковник медицинской службы В. Вдовин отметил в своей докладной: «...накануне и в день полетов члены экипажа подполковника Юденича имели хорошее состояние здоровья. Жалоб не предъявляли. Отклонений в психофизиологическом состоянии не отмечалось...» Впрочем, этому не стоит особенно удивляться — нередко отношения между летчиками и авиационными врачами далеки от доверительных.

Перелет трех экипажей в аэропорт области ожидали в отдаленной точке с нетерпением. Кипели страсти — не все желающие улететь попали в список, многие уповали на «авось» повезет.

И вот при проверке загрузки на самолете Ан-26, где командиром был подполковник Юденич, оказались пятеро вне списка, которых потребовали вывести из самолета, но полковник Разинов «посадил» их на борт, где было еще 14 пассажиров. Двое из них с неучтенным грузом: 6 ящиков (200 кг), которые дали в список уже перед запуском двигателей. На самолете вместо 28 пассажиров оказался 31 и еще шесть членов экипажа.

Летели на эшелоне 5400 метров. Обстановка была спокойная. Все системы самолета и двух двигателей работали исправно. На удалении 70 километров от аэродрома диспетчер аэродрома Сотников дал посадочный курс и условия посадки.

Экипаж начал снижение визуально. Условия соответствовали этому способу захода на посадку. С земли им практически больше не управляли. Диспетчер Сотников добросовестно выполнял свои обязанности согласно требованиям руководящих документов. И если до 1989 года он должен был вести непрерывный радиолокационный контроль за воздушным судном, оказавшимся в его зоне, то сейчас вмешивался в управление от случая к случаю. Все законно. Так требует дополнение к основному документу, снявшее ответственность с диспетчера за исход визуального полета. Сотников является одним из виновников катастрофы Ан-26, а должностное лицо, утвердившее документ? Поди-ка его поищи!

Меня пытаются убедить, что так ведется управление самолетами на международных линиях. И наша страна, мол, переходит на эти правила. Дело хорошее. Только, думаю, сначала нужно оснастить технически должным образом «землю» и самолеты, чтобы экипажи автоматически без

контроля людей безопасно совершали хотя бы выход на аэродром посадки...

Трудно объяснить и пассивность экипажа, попавшего в аварийную ситуацию. Позже анализ данных средств объективного контроля подтвердит, что Ан-26 унесло с курса на 15 километров влево. Он снижался. И не равнина лежала под ним, а возвышались вулканы. Экипаж летел ниже некоторых из них. А не видеть этого мог в двух случаях: горы со стороны их полета закрывала облачность и неточно работал бортовой локатор. Подтверждение этому нахожу в следующих фактах.

Примерно за час до катастрофы в том районе вел разведку погоды летчик на истребителе-перехватчике. Он доложил комиссии, что сопка, с которой столкнулся Ан-26, была закрыта облаками.

Десятки человек были задействованы в обеспечении данного перелета. Каждый добросовестно (подчеркиваю это слово) старался выполнять свои обязанности. Но разве мог ответственный за прием и выпуск самолетов капитан Н. Душкин, находившийся в это время на стартовом командном пункте, обеспечить безопасность полета экипажа, если управление военными бортами почему-то возложено на гражданского диспетчера аэропорта? Как смог бы проконтролировать местонахождение самолета офицер Единой службы управления воздушным движением подполковник Ю. Кокин и своевременно помочь экипажу исправить ошибку, если о полете воздушных судов он получает вторичную информацию, отображаемую на кальке. И лишь, считаю, богатейший опыт подполковника Юденича хранил его до последней секунды от гибели при полете по данному маршруту. Схема захода, которой воспользовался Юденич, была установлена только для местного аэропорта. Ее используют, видимо, в целях экономии топлива. Летчики здесь работают, как говорится, под богом: на склон горы Ааг еще до падения Ан-26 легли навечно два воздушных судна Ли-2 и Ан-2.

Еще не подписаны были акты расследования, а проект приказа об определении и наказании виновных уже пошел «наверх». Так уж заведено, чем больше беда, тем шире должен быть круг виновников. Но это не более как один из способов «своевременно отрапортовать», а по сути дела — отвести за счет стрелочников удар от себя...

Вот такие происшествия. Так что же в них общего — только относительная географическая близость?

Нет. Так же, как в случае с Ан-26, перед полетом Ан-2 творилась неразбериха.

Отступление от авиационных законов началось еще на земле. Штурман аэроклуба, стараясь поскорее покончить с выброской парашютистов, взял на борт Ан-2 вместо восьми (сколько положено) спортсменов двенадцать и запросил «добро» на взлет. Авиадиспетчер Охи (опять диспетчер!) А. Курушин дал его раньше, чем было предусмотрено плановой таблицей.

В спешке — иначе бы Суслов оценил загрузку самолета — отрыв машины от земли пилот произвел на скорости около девяносто километров в час, хотя это надо было делать при скорости 100—120 километров в час. Размеры аэродрома позволяли выполнить более продолжительный разбег. За счет большей скорости у летчика оказался бы резерв времени на устранение аварийной ситуации...

Произошло плюс ко всему нарушение центровки исправного биплана. Лежащие на полу грузовой кабины чехлы, парашюты во время взлета, вероятно, сместились от вибрации в хвост. Но все же, думается, не это было основной причиной разбалансировки Ан-2.

Дело в том, что во время взлета по непонятным причинам у двери грузовой кабины самолета оказался инструктор-парашютист аэроклуба С. Кувайцев, что инструкцией категорически запрещено. Разве это не показатель дисциплины в соблюдении правил безопасности полетов? Тем более что примеру «наставника» последовали и новички И. Гуляев и М. Козлов, тоже покинувшие при взлете самолета свои места. Именно они погибли при аварийной посадке...

Много лет назад было принято известное постановление о борьбе с аварийностью в авиации. С тех пор в свет вышли десятки очень грозных приказов и директив о мерах по предотвращению и наказанию, но аварий и катастроф не уменьшилось. Может, стоит задуматься, а те ли рычаги включаются для повышения нашей безопасности на земле и в воздухе?

ИСТРЕБИТЕЛЬ-БОМБАРДИРОВЩИК ЯК-38

На вооружении авиации Военно-Морского Флота СССР с 1976 года находятся палубные самолеты вертикального взлета и посадки СВВП Як-38, созданные в конструкторском бюро А. С. Яковлева. Они предназначены для базирования на авианесущих крейсерах типа «Киев».

В отличие от зарубежных СВВП типа «Харриер», на Як-38 установлена силовая установка, состоящая из трех двигателей — одного подъемно-маршевого турбореактивного, развивающего максимальную тягу свыше 6000 кгс и имеющего два поворотных сопла, выходящих под хвостовой частью фюзеляжа позади

центра тяжести самолета, а также двух подъемных двигателей максимальной тягой свыше 3000 кгс каждый, размещенных вертикально один за другим позади кабины летчика перед центром тяжести самолета. Подъемные двигатели работают только на режиме взлета и посадки, а подъемно-маршевый — в течение всего полета. Причем на взлете и на посадке сопла двигателя отклоняются вниз, а в крейсерском полете поворачиваются назад, обеспечивая тем самым самолету продольную тягу.

На режиме висения, взлета и посадки, когда обычные аэродинамические органы управления неэффективны, управление самолетом осуществляется с помощью специальных газовых рулей, размещенных на концах крыла, в носовой и хвостовой частях фюзеляжа.



В связи с тем, что эти режимы для реактивных СВВП являются очень сложными с точки зрения пилотирования, на Як-38 установлена хорошо зарекомендовавшая себя система автоматического катапультирования в критической ситуации, не имеющая аналогов на Западе.

ПАЛУБНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ БРИТИШ АЭРОСПЕЙС «СИ ХАРРИЕР»

Появление в 1969 году на вооружении английских ВВС самолета вертикального взлета и посадки «Харриер» вызвало большой интерес и у Военно-Морских Сил. Однако испытания сухопутных машин на авианесущих кораблях выявили некоторые недостатки, в результате чего в 1975 году было принято решение о разработке на базе СВВП «Харриер» специального палубного истребителя-бомбардировщика, получившего обозначение «Си Харриер».

От сухопутных самолетов «Харриер» он отличается, прежде всего, новой кабиной пилота с каплевидным фонарем, обеспечивающим летчику лучший обзор при посадке на палубу и удлиненным носовым конусом, под которым размещена поисковая радиолокационная станция, предназначенная для обнаружения

как воздушных, так и надводных целей. Кроме того, была усилена коррозионная стойкость планера и двигателя.

Как и его сухопутный предшественник, «Си Харриер» оснащен подъемно-маршевым ТРДД «Пегас» 11 максимальной тягой 9750 кгс с четырьмя поворотными соплами, способными поворачиваться вниз для создания вертикальной тяги на режимах висения, взлета и посадки.

Шасси самолета выполнено по велосипедной схеме с подкрыльевыми опорами.

Вооружение состоит из двух пушек Аден калибра 30 мм с боезапасом по 130 снарядов, размещенных в съемных подфюзеляжных обтекателях. На пяти узлах внешней подвески могут размещаться бомбы, НУР, ракеты класса «воздух-воздух» и противокорабельные. Максимальная масса боевой нагрузки составляет 2270 кг. Для увеличения ее до 3600 кг, а также боевого радиуса действия самолетов, авианесущие корабли типа «Инвинсибл» оснащены трамплином «Ски Джамп», что позволяет машинам



выполнять взлет с разбегом и подскоком.

СВВП «Си Харриер» принимали активное участие в боевых действиях на Фолклендских островах. Интересен любопытный факт, говорящий о хороших летных данных самолета. Молодой английский пилот вспомнил об остатке топлива, когда баки стали почти «сухими». Ему ничего не оставалось делать, как посадить самолет на проходивший внизу контейнеровоз. Судно доставило машину с незадачливым пилотом в ближайший порт.

МАКДОННЕЛЛ-ДУГЛАС AV-8B «ХАРРИЕР» 2

Неспособность ведущих американских авиационных фирм создать эффективный боевой самолет вертикального взлета и посадки вынудила США закупать для корпуса морской пехоты английские СВВП «Харриер», получившие в США обозначение AV-8A.

Работая над дальнейшим совершенствованием этого летательного аппарата, в 1973 году американская фирма Макдоннелл-Дуглас и английская фирма Хоукер Сиддли начали разработку нового проекта, получившего обозначение «Супер Харриер». Правда, Англия вскоре отказалась от участия в программе, и американцы продолжили разработку самостоятельно.

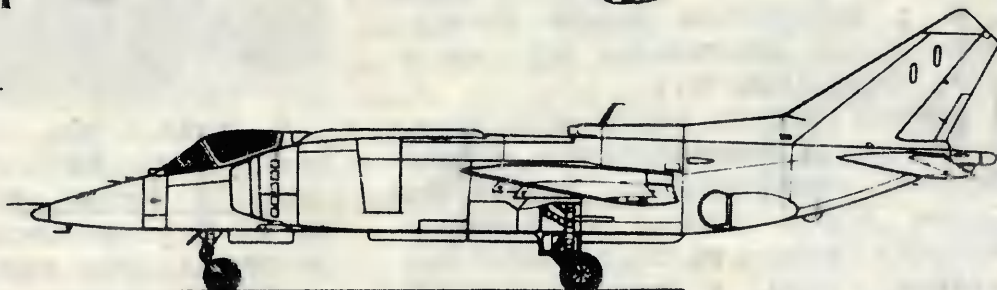
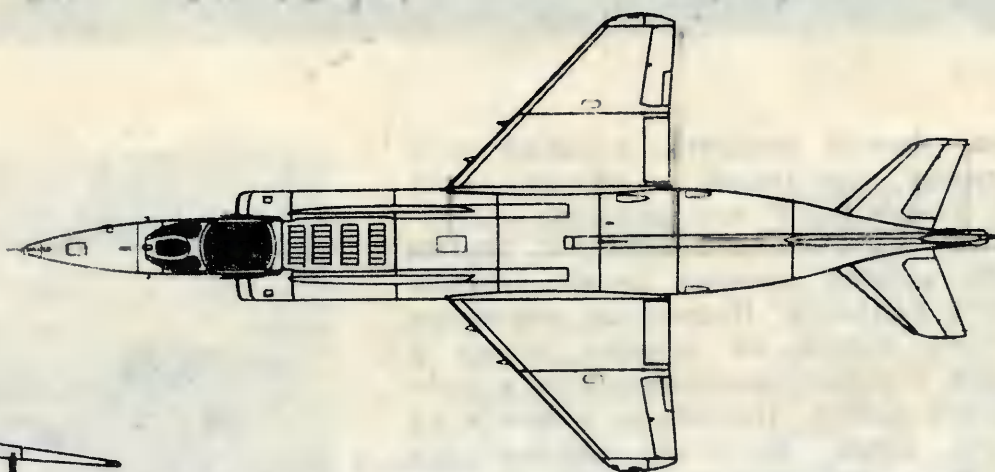
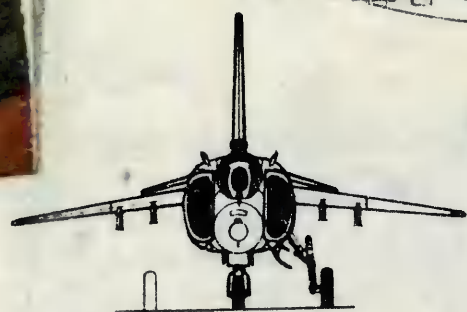
В 1978 г. первый опытный самолет поднялся в воздух, а спустя три года, началось серийное производство новой ма-

шины, получившей обозначение AV-8B «Харриер» 2.

Как и на всех других СВВП типа «Харриер», на AV-8B установлен двигатель «Пегас» 11, правда, несколько модернизированный и получивший в США обозначение F-402-PR-406. Тяга двигателя была доведена до 9980 кгс. Существенным образом изменили и планер самолета. Прежде всего это касалось крыла большего размаха и площади с суперкритическим профилем. Несущая плоскость, а также носовая часть фюзеляжа выполнены из композиционных материалов. Причем кабина летчика для улучшения обзора приподнята вверх и оснащена каплевидным фонарем. Уменьшение потерь тяги при взлете достигнуто размещением под фюзеляжем двух неподвижных гребней и отклоняемого щитка, который предотвращает засасывание реактивных струй в воздухозаборники двигателя. Благодаря усовершенствованиям СВВП AV-8B при вертикальном взлете с боевой нагрузкой 1000 кг имеет радиус действия около 250 км — почти



в два раза больше, чем у обычного «Харриера». Мало того, при взлете даже с относительно небольшим разбегом, летно-тактические возможности самолета резко улучшаются. Так, максимальная масса боевой нагрузки, размещенной на семи узлах внешней подвески, может достигать 4170 кг. Кроме бомб, НУР и ракет класса «воздух-поверхность» и «воздух-воздух», под фюзеляжем в двух съемных контейнерах размещается пятиствольная пушка GAU-12/U калибра 25 мм и боезапас к ней, состоящий из 300 снарядов.



Вооружение самолета Як-38 размещается на четырех подкрыльевых пилонах. Могут подвешиваться бомбы, НУР, ракеты класса «воздух-воздух» и контейнеры с двухствольными 23-мм пушками ГШ-23.

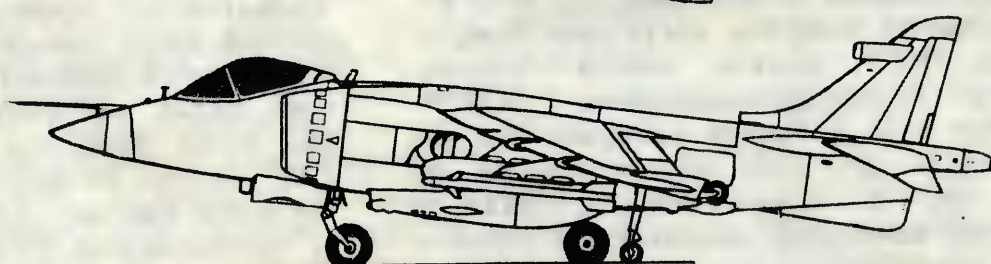
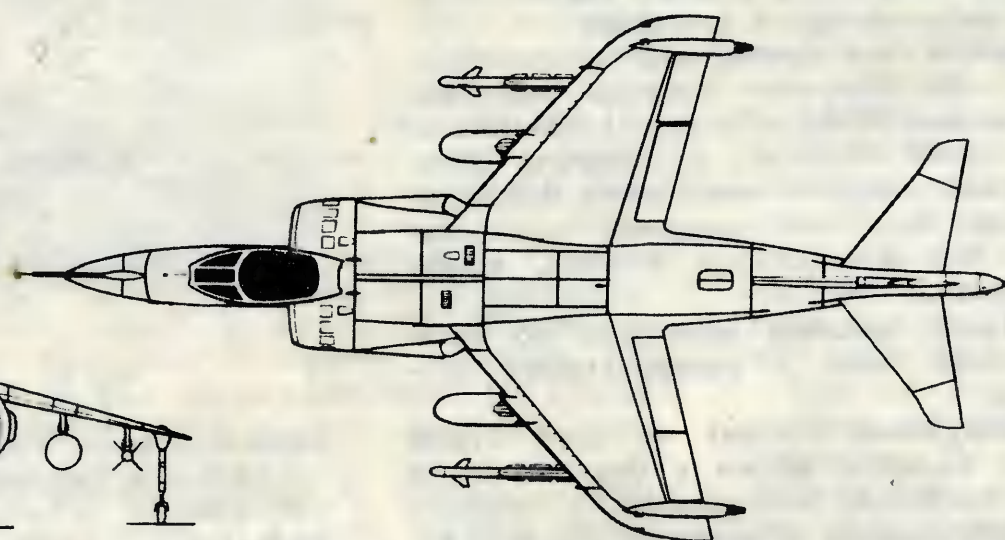
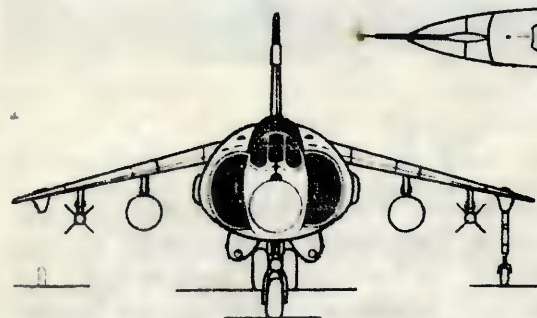
На базе палубного штурмовика Як-38 создан также двухместный учебно-тренировочный самолет.

ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Як-38

(по материалам, представленным во время выставки на Центральном аэродроме)

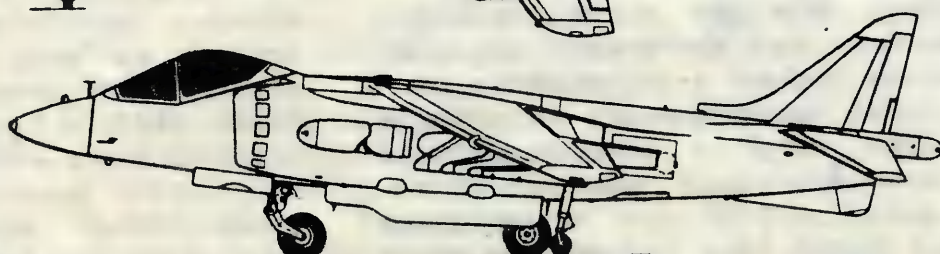
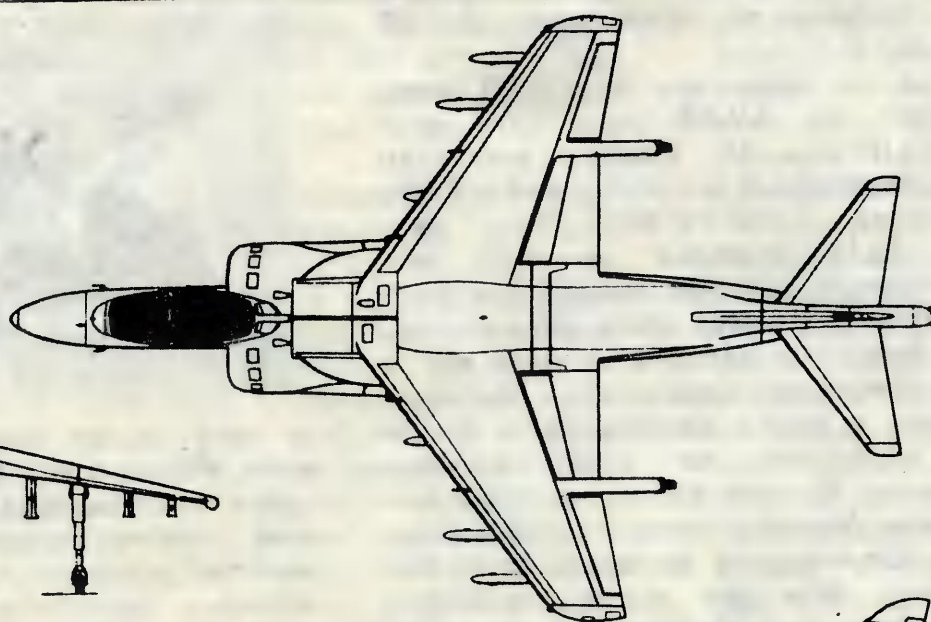
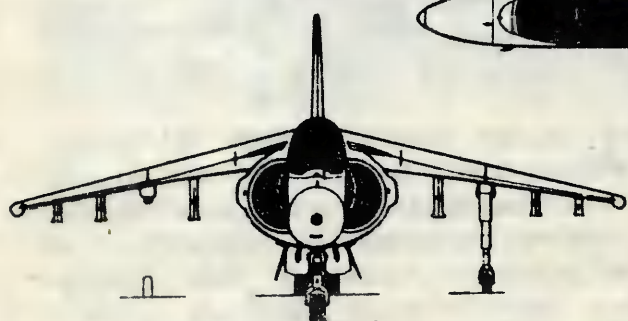
Максимальная взлетная масса, кг	11 300
Максимальная скорость полета, км/ч	1150
Боевой радиус действия, км	250
Максимальная продолжительность полета, час	1,5
Масса боевой нагрузки, кг	1500



Серийное производство истребителей «Си Харриер» было начато в 1979 году. Кроме ВМС Великобритании эти самолеты были закуплены также Военно-Морскими силами Индии.

ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ «СИ ХАРРИЕР»

Длина самолета, м	14,5
Размах крыла, м	7,7
Высота самолета, м	3,7
Площадь крыла, м ²	18,68
Максимальная масса при вертикальном взлете, кг	8620
Максимальная масса при взлете с трамплина, кг	11 880
Максимальная скорость полета у земли, км/ч	1160
Потолок, м	15 000
Радиус действия при вертикальном взлете, км	135
Радиус действия при взлете с трамплина, км	600



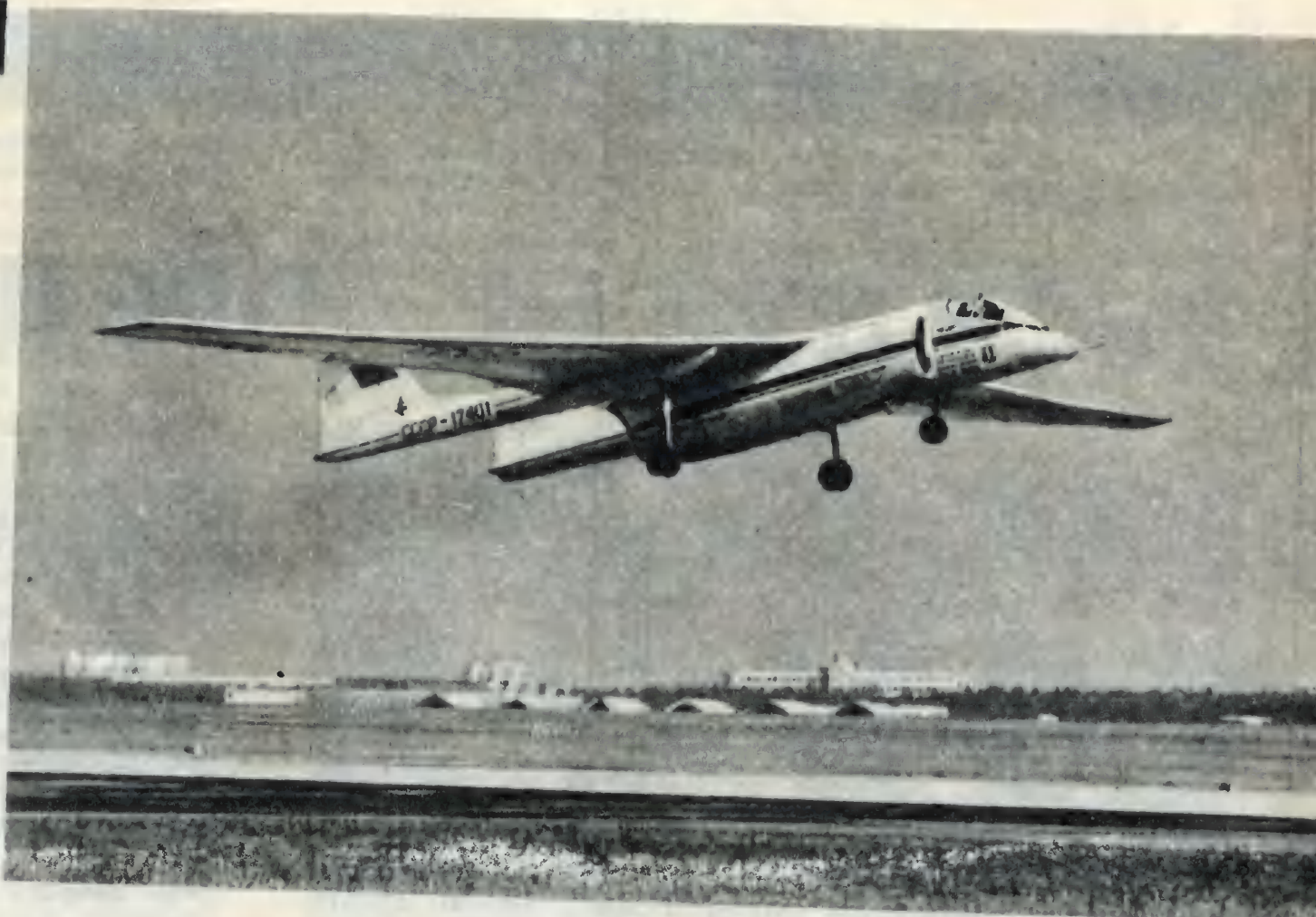
Интересно отметить, что «американизированный» СВВП «Харриер» 2 в настоящее время выпускается не только в США, но и в Великобритании и поступает на вооружение ее ВВС.

ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ AV-8B «ХАРРИЕР» 2

Длина самолета, м	14,12
Размах крыла, м	9,24
Высота самолета, м	3,55
Площадь крыла, м ²	21,37
Максимальная масса при вертикальном взлете, кг	8867
Максимальная масса при взлете с разбегом в 360 м, кг	13 500
Максимальная скорость полета у земли, км/ч	1075
Потолок, м	15 000
Боевой радиус действия, км	240
Перегоночная дальность полета, км	4630

Стартовав с подмосковного аэродрома на высотном самолете М-17 «Стратосфера», старший летчик-испытатель экспериментального машиностроительного завода Владимир Архипенко побил мировой рекорд высоты для машин весовой категории 16—20 тонн с одним турбореактивным двигателем, достигнув 21 000 метров. На снимке: М-17 стартует на штурм рекорда. Все подробности в следующем номере «КР».

Фото В. Яцины, К. Ковпака и В. Репика
(ТАСС)



СЛУЧИТСЯ ЖЕ ТАКОЕ!..

БАБУШКА ЗДОРОВА...

У 52-летней бабушки двух внуков из Ванкувера (США) Мэри Макилвейн весьма необычное хобби. Раз в неделю она поднимается на самолете времен первой мировой войны на высоту 300 метров и, выбравшись из кабины на крыло, занимается «воздушной гимнастикой». Причем все упражнения она выполняет без парашюта.

ДЕТЕКТИВНЫЙ СЮЖЕТ

Однажды утром 47-летний житель Лос-Анжелеса Чарльз Свини совершил прыжок с парашютом со строящегося 36-этажного здания. Через несколько минут после того, как Свини удачно приземлился на автостоянку гостиницы «Сенчури плаза», он был обстрелян. Но не преступником, а агентом секретной службы США, который принял незадачливого парашютиста за террориста, угрожающего жизни президента. Дело в том, что именно в это время в «Сенчури плаза» находился президент США Дж. Буш, совершающий поездку по стране.

«ЗЕНИТЧИК» ХОСЕ

Испанец Хосе Диего выгонял своих коров на поле. Над ним низко пролетел вертолет, и крестьянин погрозил летчику кулаком, ибо животные от грохота «чудовища» стали разбегаться в разные стороны.

Когда винтокрылая машина сделала разворот и собиралась пролететь еще ниже, Диего подобрал кучу мелких камней и метнул их вверх... Велико же было удивление фермера, когда двигатель вертолета вдруг зачихал, а сама машина рухнула. Два члена экипажа получили серьезные травмы.

Командование воинской части, которой принадлежал вертолет, постаралось забыть это конфузное дело, ибо, по мнению специалистов, вертолетчики вполне могли совершить более мягкую посадку после отказа мотора, но не проявили достаточной профессиональной подготовки.

(Собств. инф. и ТАСС)

СНОВА БУРЖЕ

В июне 1990 г. на аэродроме в знаменитом французском Ле Бурже расцвел Парижский международный фестиваль «Пари-Эр-Трофе».

В программе — многочисленные встречи любителей и профессионалов, соревнования в различных видах спорта: вертолеты, парaplаны, ультралегкие самолеты, воздушные шары. Здесь же — выставки авиатехники, показательные выступления авиаторов-любителей и профессионалов, семинары, дискуссии, совещания.

Это четвертый фестиваль подобного рода, проводимый обществом «Жонотан». В этом году он посвящен столетию со дня полета Эола Климента Адера на моторном самолете.

Опять надо говорить и об уроках для отечественной авиации, о том, как у нас в стране популяризируется авиация.

Александр СКВОРЦОВ

НОВАЯ НАГРАДА ФАИ

По предложению Аэроклуба Польской Республики список наград Международной Авиационной Федерации (ФАИ) пополнился новой медалью имени Пелагеи Маевски. Ею будут награждаться женщины за активную деятельность в развитии планеризма и за высокие спортивные результаты.

Пелагея Маевска — автор шестнадцати мировых рекордов, многократная чемпионка Польши и победительница многих международных соревнований. За высокие спортивные достижения в 1960 году она награждена медалью ФАИ имени Отто Лилиенталя.

Пелагея Маевска погибла в Лиссабоне в 1987 году при демонстрации сельскохозяйственного самолета.

Антанас АРБАЧАУСКАС, Вильнюс.



Анатолий ДОКУЧАЕВ

«СУДУ НЕ ПРЕДАВАТЬ...»

«Должен признаться, что я люблю летчиков. Если я узнаю, что какого-нибудь летчика обижают, у меня просто сердце болит». Это слова Сталина. Произнес он их на приеме в честь депутатов первой сессии Верховного Совета СССР 20 января 1938 года. Да, Сталин любил Военно-Воздушные Силы (хотя любовь порой превращалась в настоящий каннибализм), считал их своим детищем. Этой «любовью» был согрет и тридцатилетний начальник ВВС Красной Армии генерал-лейтенант Павел Рычагов, назначенный на эту должность 27 августа 1940 года. Его стремительный взлет состоялся не без участия генсека, как, впрочем, и падение.

Первая встреча Рычагова со Сталиным — совершенно неожиданная — состоялась в апреле 1938 года, после возвращения его из Китая, где он участвовал в отражении японской агрессии. Рычагов, получивший назначение командующим авиацией Приморской группы Дальневосточного фронта, собирался в дальнюю поездку. И вот перед самым отъездом на Дальний Восток ему приказали срочно прибыть на дачу Сталина. Сталин с Ворошиловым играли в бильярд. Молодой комбриг доложил о своем прибытии. Сталин, не отрываясь от игры, поздоровался и, обращаясь к наркому обороны, сказал:

— Мы назначаем товарища Рычагова командующим авиацией на Дальний Восток, а ведь он беспартийный. Что нам скажут люди, Климент Ефремович?

— Товарищ Сталин, комбриг Рычагов доказал назначение всей службой, — взволнованным голосом ответил не ждавший такого начала разговора Ворошилов. — Воевал в Испании, Китае и везде по-большевистски...

— А вы, товарищ Ворошилов, дали бы Рычагову партийную рекомендацию?

— Дал бы, товарищ Сталин.

— Что ж, тогда и я тоже дам, — Сталин повернулся к Павлу. — Вот видите, товарищ Рычагов, нарком хочет, чтобы ЦК рассмотрел вопрос о вашем приеме в партию без прохождения кандидатского стажа. Думаю, Центральный Комитет поддержит предложение. Желаем вам успеха.

По прибытии Рычагова на Дальний Восток ему на второй же день член военного совета ОКДВА вручил партийный билет.

В дальнейшем Сталин уже не упускал его из виду. И тогда, когда Рычагов вел авиацию на укрепления японцев, вторгнувшихся на территорию нашей страны в районе озера Хасан, и во время войны с Финляндией, и когда после ее окончания вновь вернулся на Дальний Восток. Отсюда, с должности командующего авиацией 1-й Отдельной Краснознаменной армии, он был назначен заместителем начальника ВВС Вооруженных Сил, через два месяца стал начальником, а с февраля сорок первого — заместителем наркома обороны.

Однако, если сказать, что карьера Рычагова состоялась благодаря покровительству Сталина, значит сказать половину правды. В первую очередь стремительный взлет был обусловлен личными качествами авиатора.

Скуластый, с шевелюрой черных волос, в подогнанной по талии гимнастерке, он в Главном управлении ВВС производил впечатление скорее прибывшего в командировку фронтового летчика, чем военачальника в генеральском звании.

Да, молод был Рычагов, но молодость — это энергия. Взялся круто. Главная задача, стоявшая перед ним — введение в строй нового поколения самолетов. В памяти свежи еще выводы партийно-правительственной комиссии, сделанные в мае 1940 года: наши самолеты уступают в скорости, вооружении самолетам передовых капстран, руководство ВВС медленно внедряет новые типы боевых машин. Наверстывать упущенное предстояло Рычагову.

Он часто выезжает в части, которые первыми начали освоение самолетов МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3, Пе-2, Ил-2. Подсказывает, советует, торопит. В той суровой, опасной обстановке (репрессии не прекращались) резко проявляется его прямой, взрывной характер. На крупных совещаниях говорит то, что думает. Если убежден в идее — отстаивает до конца.

Утвержденная в декабре новая программа предусматривала поставить на вооружение в 1941 году более 16 тысяч самолетов. Этого мало, забил тревогу Рычагов.

— На год войны, — запальчиво доказывал он на одном из служебных совещаний наркому обороны, — нам потребуется 33—35 тысяч машин всех типов. Никак не меньше...

На этих цифрах (время полностью подтвердило прогноз) он заострил внимание участников совещания высшего командного состава армии, где сделал доклад, а затем — в выступлении при разборе проведенной стратегической игры. «Очень дельно говорил начальник Главного управления ВВС Красной Армии генерал П. В. Рычагов, — вспоминал Г. К. Жуков. — Он настаивал на необходимости ускоренного развития наших воздушных сил на базе новейших самолетов и считал необходимым улучшить боевую подготовку летного состава».

25 февраля 1941 года было принято партийно-правительственное постановление о реорганизации авиационных сил Красной Армии. Предусматривалось до конца года значительно увеличить число авиаполков, сформированных на новой технике. Кстати, кое-что удалось сделать до начала войны. ВВС получили около двух тысяч скоростных истребителей, свыше 450 Пе-2, две с половиной сотни Ил-2.

Рычагов остро ставил вопрос о повышении профессионального мастерства летчиков. «Запомнился такой эпизод, — поделился воспоминаниями в беседе генерал-майор авиации в отставке Г. Захаров. — Группу военных летчиков, в том числе и меня, вызвали к Сталину. Он захотел из первых рук узнать, как идет освоение новых самолетов. Рычагов, взявший слово, сначала говорил спокойно. Но потом, когда повел речь о часах налета, вспылil: «30 часов хватит разве для того, чтобы летчик не разбился, а ему еще воевать нужно уметь. 120 часов требуется как минимум. Мы же скованы существующим порядком». Сталин сразу никак не отреагировал на резкие слова Рычагова, но, когда стал подводить итоги разговора, заметил: «120 часов налета... Мальчишечьи рассуждения. Мы горячее на ветер не собираемся бросать. Вы, товарищ Рычагов, забыли, сколько у вас авиации под началом...». Но, видно, усилия начальника ВВС не пропали даром. Вскоре состоялся приказ об увеличении часов налета для боевых летчиков».

Боевой опыт подсказывал Рычагову: для успешного ведения войны мало простого роста полков, интенсификации учебы — необходим иной авиационный тыл, строительство новых и реконструкция старых аэродромов. В предвоенные годы каждое авиационное соединение имело собственный тыл. Для мирного времени это было удобно. Но боевой обстановке такая система не соответствовала, она сковывала маневренность авиации. В феврале сорок первого Рычагов ставит об этом вопрос перед наркомом обороны, делает вывод о необходимости перестройки авиационного тыла, излагает его новую схему. Доклад не остался незамеченным. Принятые в феврале и апреле правительственные постановления положили начало реорганизации тыла. Он отделялся от летных частей, становился автономным и независимым. Что это дало? Оперативную подвижность, более высокую готовность полков и соединений, свободу маневра.

Много сделано Рычаговым. Однако грянувшая вскоре война дала свою оценку не только безошибочным выводам и делам. Например, только в первый же день фашистского нападения западные приграничные округа потеряли 800 самолетов на земле. 400 самолетов было потеряно в воздушных боях. Тень от этих трагических цифр падает и на Павла Рычагова, хотя к тому времени он был уже не у дел. В декабре 1940 года на совещании высшего командного состава Вооруженных Сил Рычагов сделал доклад на тему «Военно-Воздушные Силы в наступательной операции и в борьбе за господство в воздухе» и в нем задачу уничтожения авиации противника на аэродромах как способ завоевания господства в воздухе называл сложной, малоэффективной...

Сказалось, видно, то, что опыт войн и военных конфликтов не был достаточно критически осмыслен Рычаговым. Он

разделял мнение, что в будущей войне господство в воздухе будет завоевываться главным образом путем боев истребительной авиации над линией фронта. Застать же самолеты на их аэродромах при современной глубине базирования и способности авиации к маневрированию по аэродромам, дескать, трудно. Недооценен эффективнейший способ борьбы с врагом. Но подобные мысли разделяли многие авиационные специалисты, военачальники, например, новый нарком обороны С. К. Тимошенко. И винить одного Рычагова в ошибочном взгляде вряд ли правильно. Да и не предполагал он, что война для нас начнется так внезапно, тут уж не его просчет.

Однако все-таки следует сказать: не все под силу было верно оценить в тридцать лет. Уместно сослаться на воспоминания главного маршала авиации А. А. Новикова: «Молодые командиры выдвигались на высшие должности столь быстро, что это невольно вызывало тревогу, — отмечал он. — В 1940 году в возрасте 29 лет Военно-Воздушные Силы возглавил генерал-лейтенант авиации П. В. Рычагов. Хотя он имел немалый боевой опыт и, наверное, был перспективным военачальником, все же недостаток военного образования и опыта работы на руководящих должностях делал едва ли целесообразным назначение его на столь ответственный пост». Примерно такого же мнения придерживается и генерал-лейтенант авиации Н. А. Сбытов, с кем недавно пришлось беседовать.

Авиационные кадры уничтожали, репрессировали, на должности требовались новые люди. В частности, за 3 с половиной предвоенных года в ВВС сменилось пять начальников. Причем сроки их пребывания на этом посту все сокращались. Сменивший Алксниса Локтионов пробыл на должности около двух лет, Смушкевич — около года, Рычагов — полгода. Не получи он в сороковом столь высокого назначения, могло сложиться и так, что, мы бы знали талантливого авиационного командарма времен Великой Отечественной. Ведь за плечами Рычагова — бои в Испании, в Китае, на Хасане, в финской кампании. Да и руководство операциями — дело ему было более знакомое, нежели вопросы строительства ВВС страны.

Сам Павел к власти не рвался, за должность не держался. Уже будучи начальником ВВС, он в сильном волнении не единожды говорил: «Из войск пришел, в войска и уйду». Генерал-лейтенант авиации в отставке Сбытов в разговоре высказал следующую мысль — руководить ВВС в то время было чрезвычайно трудно, по многим вопросам требовалось выходить на Сталина, людей его окружения. Директивные указания следовали одно за другим, не были скоординированы между собой, намечались нереальные задачи и сроки.

Однажды Сбытов как заместитель командующего авиацией Московского военного округа доложил Рычагову о катастрофах и авариях в частях. Рассказал, что из 25 новых самолетов осталось восемь. Рычагов в ответ: вот, мол, как не останется ни одной машины, тогда и доложим куда следует. За качество техники отвечал Маленков, и требовались очень высокие аргументы, чтобы произвести впечатление на Сталина.

Случай представился. Адмирал Флота Советского Союза И. С. Исаков в беседе, состоявшейся в 1962 году, рассказал Константину Симонову такой эпизод:

«Это происходило на военном совете, незадолго до войны. Речь шла об аварийности в авиации, аварийность была большая. Сталин по своей привычке, как обычно на таких заседаниях, курил трубку и ходил вдоль стола, приглядываясь к присутствующим.

Давались то те, то другие объяснения аварийности, пока не дошла очередь до командовавшего тогда Военно-Воздушными Силами Рычагова. Он был молод. И вот, когда до него дошла очередь, он вдруг говорит:

— Аварийность и будет большая, потому что вы заставляете нас летать на гробах.

Это было совершенно неожиданно, наступила абсолютная тишина... Сталин остановился. Все ждали, что будет.

Он постоял, потом пошел мимо стола, в том же направлении, в каком и шел. Дошел до конца, повернулся, прошел всю комнату назад в полной тишине, снова повернулся и, вынув трубку изо рта, сказал медленно и тихо, не повышая голоса:

— Вы не должны были так сказать!

И пошел опять. Опять дошел до конца, повернулся снова, прошел всю комнату, опять повернулся и остановился почти на том же самом месте, что и в первый раз, снова сказал тем же низким спокойным голосом:

— Вы не должны были так сказать, — и, сделав крошечную паузу, добавил: — Заседание закрывается.

И первым вышел из комнаты. Все стали собирать свои папки, портфели, ушли, ожидая, что будет дальше

Ни завтра, ни послезавтра, ни через два дня, ни через три ничего не было. А через неделю Рычагов был арестован и исчез навсегда».

Эпизод нуждается в уточнении. Рычагов не был арестован через неделю, как свидетельствует Исаков (видимо, Ивана Степановича подвела память). 12 апреля 1941 года Рычагов был снят с должности заместителя наркома обороны — начальника Военно-Воздушных Сил (на этот пост заступил П. Ф. Жигарев) и направлен на учебу в Военную академию Генерального штаба. Можно допустить, что это решение могло быть принято и без учета выступления на Главном военном совете. Стремление Сталина технически и организационно привести военную авиацию в соответствие с требованиями дня в рекордно короткие сроки входило в противоречие с существующей реальностью. И весь свой гнев он обрушивал на кадры.

Скорее всего резкое выступление Павла Рычагова, вызвавшее неудовольствие Сталина, явилось катализатором при принятии решения о смещении его с должности. Скидок на нехватку жизненного опыта, взрывной характер тридцатилетнего начальника ВВС слелано не было. Так или иначе, выступление Рычагова на Главном военном совете сыграло в последующем для него роковую роль.

...Отлаженный ритм учебы в Военной академии Генерального штаба помог пережить обиду. В тиши аудиторий Рычагов уже не ждал ничего плохого, надеясь в будущем получить новое назначение, как получили его Локтионов, Смушкевич. Он не знал, что Берия уже усиленно готовится раскрыть новый «заговор» в Красной Армии и что жертвы он выберет из числа тех, к кому по какой-либо причине охладел Сталин: Г. М. Штерна, А. Д. Локтионова, Я. В. Смушкевича, К. А. Мерецкова... Павел находился в этом ряду.

Откуда родом этот смелый авиационный генерал? В детстве Павел ничем не выделялся среди подмосковных деревенских мальчишек из Нижних Лихоборов (сегодня район Дмитровского шоссе Москвы). Играл в лапту, запускал змея, ходил в школу, увлекался спортом.

В 1928 году, в семнадцать лет, Павел был зачислен курсантом военно-теоретической школы летчиков в Ленинграде, а после ее окончания — 2-й школы в Борисоглебске. Как лучший выпускник получил назначение в истребительную авиацию Украинского военного округа — 109-ю Краснознаменную авиаэскадрилью 5-й авиабригады.

Характер Рычагова... Он раскрывался в полетах, напряженных, каждодневных. Как-то Павел вылетел с товарищем на По-2. Отработали задание, впереди — посадка. И вот тут-то обнаружили, что одна из лыж приняла вертикальное положение. Как быть? Рычагов передал штурвал сослуживцу, вылез из кабины на плоскость и, держась за стойку самолета, хладнокровно поставил ногой лыжу в посадочное положение.

А какие чудеса Павел творил при летных испытаниях поступающих в эскадрилью новых самолетов! Сохранились записки современника Рычагова, знатока авиации Ивана Рахилло.

«Ни один летчик не был в состоянии выдержать такой сумасшедшей нагрузки, которую выдерживал Рычагов. За один вылет без посадки он выполнил в воздухе до 250 фигур высшего пилотажа. Сорок фигур на высоте в 5000 метров. Затем забрался на 6000 — и здесь опять сорок. 7000 — еще сорок. Полет — без кислородной маски, другой бы и без фигур потерял бы сознание на этой высоте. Выполнив положенные сорок фигур, Рычагов немного отдышался и выполняет еще сорок, сорок петель, переворотов, виражей и боевых разворотов: с земли в бинокль видно, как его крошечный самолетик неистовствует в прозрачной, недостижимой высоте. Затем он опускается на 6000 и здесь вновь крутит сорок. Этажом ниже — еще сорок!.. У земли, в порядке отдыха и легкого развлечения, он легко выполняет двадцать — двадцать пять фигур и, наконец, садится. Какое же надо иметь могучее здоровье, чтобы выдержать такой полет!..»

А в один из дней Павел, не выключая мотора, произвел... сто десять посадок без отдыха!

О Рычагове заговорили в бригаде. В 1933 году он стал командиром звена, а через несколько месяцев возглавил авиаотряд и вывел его в передовые.

Валерий АНИСИМОВ,
Игорь ВОЛК

В ЗВЕНЕ — СЕМЕРКА

ПО ПРОГРАММЕ СОИ

С двумя американско-японскими группами заключены контракты стоимостью 3 млн. долларов на разработку технологии СОИ, которая могла бы применяться в целях противовоздушной обороны на Дальнем Востоке.

Это первые контракты по программе Стратегической оборонной инициативы, в которых принимают участие японские компании. Вполне возможно, что вскоре будут заключены еще два на 2 млн. долларов. Предусматриваемая система рассчитана на отражение атак баллистических ракет, запускаемых с подводных лодок, а также ракет, стартующих с надводных кораблей.

По условиям контрактов обе группы должны проанализировать возможность нападения до и после 1995 года, а также целесообразность построения системы активной обороны вокруг Японских островов и других районов Дальнего Востока. Она будет состоять из датчиков для обнаружения пуска ракет, сети ракет класса «поверхность—воздух», систем ведения боя, командования, управления и связи.

Мицубиси Хеви Индастриз возглавляет первую группу, в которую входят Мицубиси Электрик, NEC, Хитахи, Фудзицу, Рейтон, Боинг, Локхид, Макдоннелл-Дуглас и Сайенс Эппликаейшнс Интернешнл. LTV и Кавасаки Хеви Индастриз — лидеры второй группы, в составе которой Вестингаус и Потомак Систем Инженеринг.

Ожидается, что Мицубиси займется созданием ракеты класса «поверхность—воздух» с усовершенствованными характеристиками, а остальные компании ее группы будут разрабатывать системы предупреждения о нападении и слежения. Как заявил представитель Мицубиси, разработки по программе СОИ могут способствовать в будущем усовершенствованию системы ПВО Японии.

НА ОРБИТЕ — «ХОУП»

Япония планирует использовать свой беспилотный орбитальный ЛА «Хоуп» как один из шагов на пути создания одноступенчатого орбитального воздушно-космического самолета с горизонтальным взлетом и посадкой.

Работа по созданию крылатого орбитального ЛА, запуск которого японской ракетой-носителем Н-II намечен на конец 1996 года, возглавляет Национальное управление космических исследований (NASDA). Ожидается, что «Хоуп» будет выполнять полет в автоматическом ре-

жиме и осуществлять горизонтальную посадку на ВПП. Предполагается осуществлять стыковку в космосе с помощью дистанционной системы манипулятора космической станции, который захватит «Хоуп» и направит его к стыковочному узлу.

Япония планирует также использовать воздушно-космический самолет для приобретения опыта в таких операциях, как сближение в космосе и стыковка, сход с орбиты и возвращение в атмосферу.

По расчетам, «Хоуп» при запуске будет весить около 8,8 тонны, а максимальная полезная нагрузка составит около 1,2 тонны. Несмотря на то, что материалы, которые планируется использовать в силовом каркасе, все еще исследуются, основные «претенденты» определились. Ими стали графитопластики.

По своей конфигурации «Хоуп» очень компактен: его длина составляет 11,5 м, а высота — 2,5 м.

Для крыла японские специалисты выбрали форму двух треугольников, считая, что она позволит совместить положительные характеристики подъемной силы при гиперзвуковом полете и полете на малой скорости с условиями умеренной продольной балансировки во всех областях полетных режимов.

Ожидается, что крыло будет иметь размах 6,24 м со стреловидностью по передней кромке 48°, а по задней — 0 градусов. Относительная толщина профиля составляет примерно 12%, а радиус скругления носка крыла 3 процента длины хорды. Площадка крыла — в пределах 27 м².

Чтобы придать ЛА путевую устойчивость при возвращении в атмосферу, на «Хоуп» планируется установить два вертикальных киля высотой 2,3 м каждый. Передняя кромка их будет иметь стреловидность 30 градусов, в то время как задняя не будет вообще ее иметь.

Размер фюзеляжа «Хоуп» был определен с таким расчетом, чтобы в нем нашлось место для большого грузового отсека, достаточного для размещения трех контейнеров космической станции без обеспечения условий герметичности.

Температура поверхности ЛА «Хоуп» во время возвращения в атмосферу может достигать 1700 градусов по Цельсию. В настоящее время японские специалисты исследуют технологию различных систем теплозащиты. В частности, рассматривается применение композиционных материалов с углеродной матрицей на тех участках, которые будут нагреваться до указанной температуры. К ним относятся носовой обтекатель, передние кромки

крыла, вертикальное хвостовое оперение, элероны и место стыка крыла с фюзеляжем.

Защиту в других частях можно обеспечить с помощью керамических плиток. Разработана, в частности, плитка, состоящая из кварцевых волокон и волокон окиси алюминия. И теперь японские специалисты исследуют клеевые и механические методы прикрепления ее к силовому каркасу «Хоуп». Но в то же время, считая, что при использовании плиток возникают трудности, связанные с их ремонтом и сроком службы, японцы идут и другим путем, исследуя также системы металлической теплозащиты.

В основу одной из таких систем положен титан. Применение его возможно на верхних поверхностях крыла и передней части фюзеляжа. А вот никелевый сплав допустимо использовать на всей нижней поверхности ЛА.

В ходе исследований нескольких систем с применением титана выяснилось, что самой перспективной является многослойная концепция. Речь идет о слоях пористой титановой пленки, обрамленной плоскими облицовочными листами, выполненными из той же пленки. В совокупности они образуют слоистую конструкцию с наполнителем. Эксперименты показали, что четырехслойный многослойный материал обеспечит достаточную теплозащиту. В то же время вес его одного квадратного метра составляет всего лишь около 3,5 кг.

Никелевый теплозащитный материал представляет сотовый наполнитель, основа которого — инконел 617. Японские специалисты, проведя серию испытаний материала, выразили удовлетворение по поводу его высоких термических и механических свойств, но... Проблема веса теплозащитного материала пока еще не решена.

РАСТУТ ВОЕННЫЕ РАСХОДЫ

Военный бюджет Японии предусматривает в ближайший период значительное расширение типов усовершенствованных ракет, разработку и создание истребителя FS-X совместного или собственного производства. Насколько серьезны эти планы, говорят показатели минувшего финансового года. На оборону было выделено 30,86 млрд. долларов, больше, чем в предыдущем. Из них на развитие сил самообороны ВВС — 8,11 млрд. При этом следует отметить, что бюджеты всех остальных министерств остались на прежнем уровне или были сокращены.

Непрерывное увеличение ассигнований дает возможность Агентству Оборон Японии наращивать свой потенциал. В результате, как военная держава, она занимает 6—7 место в мире. По мнению большей части японской общественности, военная мощь страны достигла уже такого высокого уровня, что дальнейшее наращивание просто не имеет смысла. Но оно продолжается. И не секрет, что под давлением со стороны США.

Увеличение расходов на оборону, высокая стоимость йены и стабильные цены на нефть позволят в ближайшие годы вооруженным силам Японии приобрести более совершенное оборудование и технику. К ним, по имеющимся сведениям, относятся платформы для радиоэлектронной борьбы, самолеты и ракеты.

Силы самообороны ВВС планируют закупить 38 самолетов на сумму 1,35 млрд. долларов, включая одиннадцать истребителей-перехватчиков Макдоннелл-Дуглас/Мицубиси F-15J, три самолета дальнего обнаружения Грумман E-2C, два вертолета большой грузоподъемности Боинг/Кавасаки CH-47J и два спасательных вертолета Сикорский/Мицубиси UH-60J.

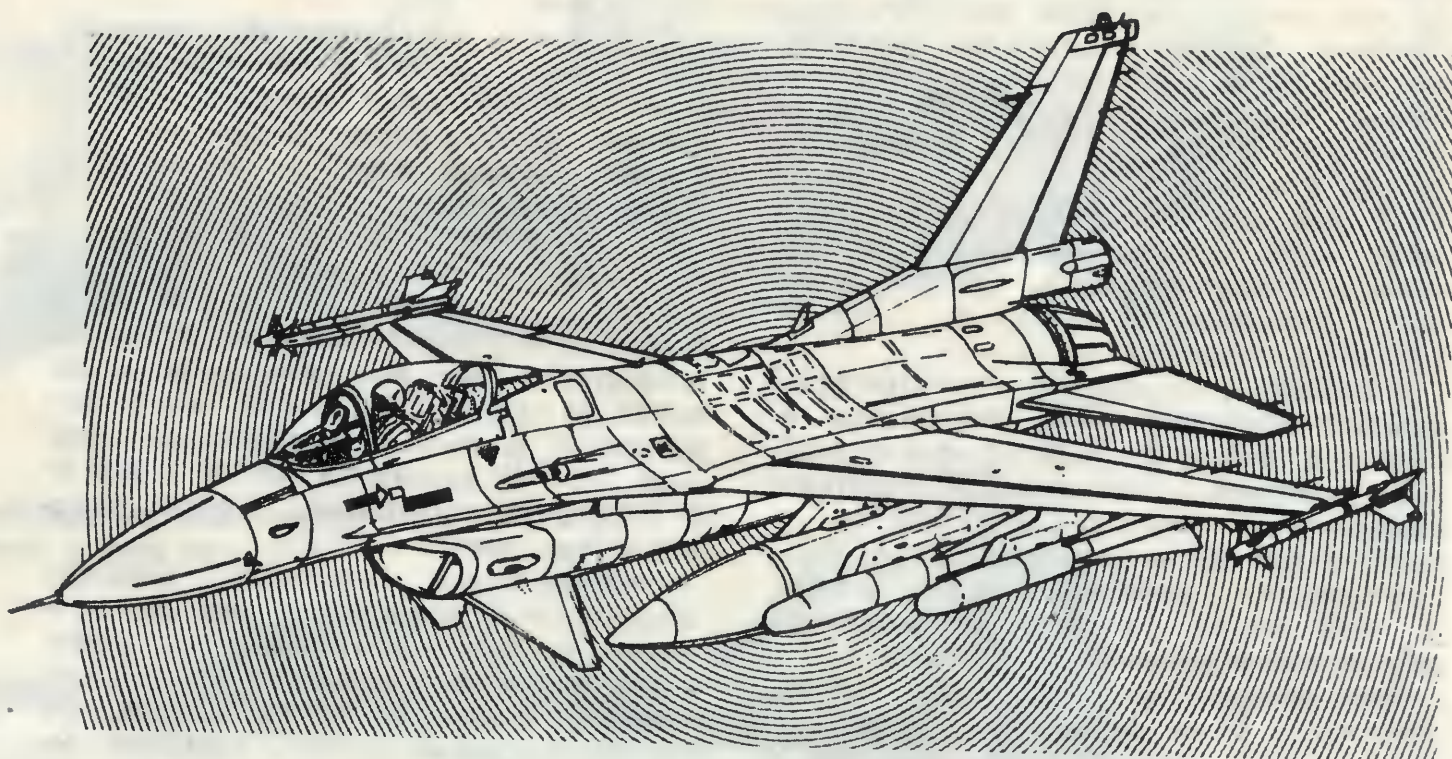
Силы самообороны ВМС собираются приобрести 36 самолетов на сумму 1,46 млрд. долларов, в том числе десять самолетов Локхид/Кавасаки P-3C, учебно-тренировочный самолет вспомогательного назначения «Лирджет» 36A, два многодвигательных учебно-тренировочных самолета Бич С90, два учебно-тренировочных самолета для штурманской подготовки Фудзи КМ-2, двенадцать вертолетов Сикорский/Мицубиси UH-60J, три спасательных вертолета Сикорский/Мицубиси UH-60J, четыре вертолета для обнаружения мин Сикорский MH-53E и два тренажера для летчиков вертолетов OH-6D.

План сухопутных войск — покупка 35 вертолетов на сумму приблизительно 386 млн. долларов. Среди них — девять противотанковых Белл/Фудзи AH-1S, пять машин большой грузоподъемности Боинг/Кавасаки CH-47J, десять — общего назначения Фудзи/Белл UH-1H. На выделенные средства приобретаются одиннадцать легких разведывательных вертолетов Макдоннелл-Дуглас OH-6D.

Помимо закупки новых машин ВВС планируют модифицировать двадцать самолетов Макдоннелл-Дуглас/Мицубиси F-4EJ.

В настоящее время по решению правительства проводится исследование программы дальнейшего укрепления обороны на период с 1991 по 1995 год. Агентство Оборон планирует завершить эту работу к концу 1990 года. На основании подготовленного его специалистами отчета правительство определит возможности наращивания бюджета. Пересмотр программы должен состояться в 1993 году.

Детали планирования бюджета на пять лет вперед неизвестны, но по некоторым сведениям отдается приоритет сухопутным войскам в приобретении оружия и расширении их состава. Они, в частности, намереваются вводить систему ракет RC30 (MLRS) и расширять винтокрылую авиацию. Войска, имеющие уже 400 вертолетов, увеличат их число за двадцать лет до 1000, включая сюда более 100 машин большой грузоподъемности класса CH-47.



Что касается разработки самолета FS-X, то его планируется использовать как самолет непосредственной поддержки. Он заменит истребитель Мицубиси F-1, состоящий в настоящее время на вооружении сил самообороны ВВС. Соглашение о технической помощи между Мицубиси Хэви Индастриз и Дженерал Дайнемикс по программе FS-X подписано. По нему в основу разработки ляжет самолет F-16, но более чем на 70 процентов изменится конструкция его планера.

Агентство Оборон определило Мицубиси Хэви Индастриз роль основного подрядчика, а Кавасаки Хэви Индастриз, Фудзи Хэви Индастриз и Дженерал Дайнемикс — субподрядчиков.

В национальном бюджете прошлого финансового года на программу FS-X было ассигновано около 279 млн. долларов. Существующий план предусматривает создание шести опытных образцов — четырех для летных и двух для ста-

тических испытаний. Первый полет намечен на 1993 год, а поставка первого серийного самолета ожидается в 1997-м. 130 FS-X будет закуплено для создания трех эскадрилий к началу 2000 года.

Агентство Оборон планировало начать разработку FS-X в апреле 1990 года, но реализация программы была задержана из-за нежелания США передать Японии технологию самолета F-16. Специалисты в связи с этим считают, что если отношения между партнерами будут развиваться так и дальше, то японцы создадут «свой» самолет FS-X. На него, кстати, Агентство Оборон и военная промышленность возлагали надежды с самого начала. И хоть переход к программе собственной разработки задержит ее реализацию, в конечном итоге японцы решат сложную программу: у них есть технические средства и производственные возможности для разработки такого самолета.

Основная же миссия самого FS-X

будет заключаться в участии в воздушных операциях типа «воздух—борт корабля». Боевой радиус его действий составит 450 морских миль. Вооружение — четыре крылатых ракеты. Он сможет совершать атаки с малой высоты. В планах предусматривается и применение FS-X для перехватов на больших высотах при оснащении его ракетами класса «воздух—воздух». Общая стоимость разработки составит около 1,27 млрд. долларов.

К особенностям проекта относятся применение композиционных материалов и создание активной РЛС с фазированной антенной решеткой. Монолитная композитная конструкция появится в центральной части основного крыла. Рассматривается возможность использования в этих целях 150-слойного пластика, упрочненного углеродным волокном.

Есть определенные трудности в выборе двигателя. Пока специалисты остановились на двух вариантах. И оба создаются в США. В связи с этим возникает проблема: если американцы вновь начнут оттягивать решение — теперь уже о передаче японцам двигателей, то как реализовать программу. Судя по всему придется обращаться к европейцам... Но, впрочем, конкретный ответ на этот вопрос даст только время.

КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУ ФИРМАМИ

Как считают специалисты, основное место в японском парке транспортных самолетов займут в скором будущем самолеты Боинг 747.

Если сохранится план закупок, Джапен Эйр Лайнз останется в предстоящем столетии крупнейшей авиакомпанией мира, эксплуатирующей эту машину. Компания имеет 60 Боингов 747 и заказала еще 24, из них 20 — Боинг 747-400. Новая партия заменит устаревшие машины.

Джапен Эйр Лайнз планирует ввести 747-400 в эксплуатацию в 1990 году. Ожидается, что экономия горючего, а также финансовых средств, связанных с содержанием членов экипажа, принесет ежегодный доход в 3,2 млн. долларов на каждом самолете. Маршрут беспосадочных полетов будет пролегать из Японии в Европу через Северный Полюс.

В настоящее время Джапен Эйр Лайнз ищет замену 17 самолетам Макдоннелл-Дуглас DC-10-40. «Претендентами» являются Дуглас MD-11 и Эрбас А340. Компания планирует также приобрести транспортные самолеты для внутренних маршрутов. Здесь «претенденты» — Боинг 737, MD-80 и А320.

Переход компании от использования двигательных установок фирмы Пратт энд Уитни к двигателям Дженерал Электрик CF6 свидетельствует о новой гибкости в принятии решений ее руководством. Это, по мнению специалистов, может оказать влияние на перспективные закупки.

Компания Ол Ниппон Эйруэйз решила приобрести 6 самолетов Боинг 747-400. В настоящее время она эксплуатирует 21 Боинг 747, включая 17 модификаций с небольшой дальностью

полета и 4 варианта 747-200 с большой дальностью.

С выбором самолета А320, заменяющего Боинг 737-200, в Ол Ниппон Эйруэйз появится первое европейское оборудование. Предпочтение, отдаваемое компанией машинам А320, — это часть ее плана начать полеты в Европу.

Джапен Эйр Систем рассматривает возможные варианты для замены своих самолетов Эрбас А300 и DC-10-30. Одним из них является MD-11. Компания исследует также возможность использования самолета 747-400 для внутренних перевозок. В настоящее время она заменяет DC-9-40 машинами MD-80 и MD-87 и планирует продолжать закупки самолетов Макдоннелл-Дуглас.

Отмечающаяся активность японских авиакомпаний объясняется многими причинами. Одна из главных — стабилизация цен на внутреннем рынке, появившаяся у жителей страны возможность больше внимания уделять проблеме отдыха, вкладывать свои средства в развитие этой отрасли.

В итоге правильно сориентировавшаяся Джапен Эйр Лайнз отказалась от своего прежнего статуса компании, находящейся наполовину в ведении японского правительства и стала полностью частной компанией. Она перешла на внутренние маршруты, которые прежде были во владении Ол Ниппон Эйрвейз. Та, в свою очередь, начала выполнять полеты в Вашингтон, Лос-Анжелес, Сидней, Сеул. Иную политику стала проводить и Джапен Эйр Систем.

У компаний есть, конечно, и проблемы. Самая серьезная из них — нехватка мощностей в основных аэропортах. Но правительство старается решить этот вопрос. В частности, финансирована программа стоимостью 14,31 млрд. долларов на 1990 год, в рамках которой выделено 4,85 млрд. долларов на сооружение аэропорта в г. Осака, 5,97 млрд. — на усовершенствования в других аэропортах, 1,34 млрд. — на средства обеспечения самолетовождения и 1,26 млрд. долларов — на борьбу с шумом.

АЭРОДРОМЫ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ

Планы Японии о строительстве на территории страны 600 аэродромов для вертолетов изменились в сторону значительного увеличения их количества. Теперь речь идет о 3300. Реализация этого проекта позволит осуществить стратегический замысел — «одна деревня — одна вертолетная площадка». Контракт на проведение исследований о сочетании новой сети аэродромов с транспортными средствами подписан с Системз Контроул Текнолоджи (Вашингтон). Эта фирма США является основным подрядчиком в области исследований, связанных с винтокрылыми машинами.

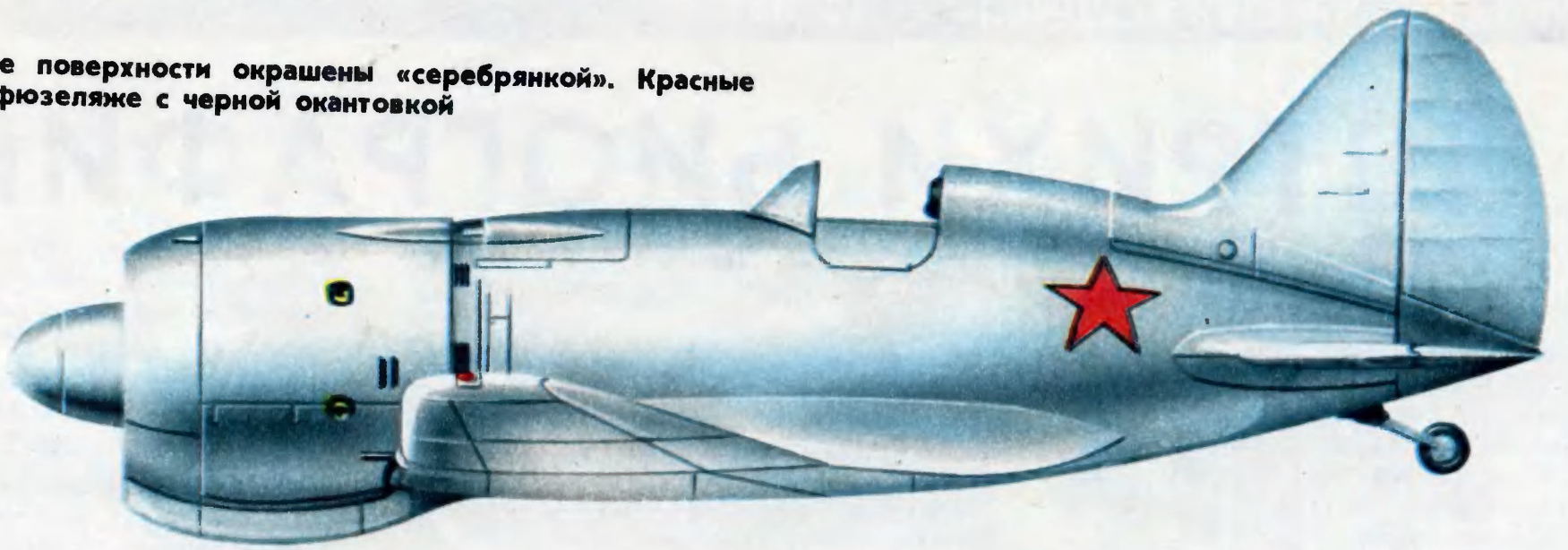
Энтузиазм жителей страны относительно нового проекта растет по мере того, как органы власти определяют возможности использования вертолетов на местных линиях для обслуживания городов. Находит он отклик и за рубежом.

С восторгом восприняли оригинальную идею известные фирмы США — Сикорский Эйркрафт и Хеликоптер Эссошиейшн Интернешнл (НАИ). НАИ основала союз с группой специалистов, разрабатывающих сеть из 3300 вертодромов. Кроме оказания промышленной помощи, она займется поиском летчиков и механиков для японских компаний. Сикорский Эйркрафт стала фирмой, которая присоединилась к разработке проекта без объединения с японской компанией. Ее участие в программе началось с того момента, когда она назвала Аэро Асахи первым японским центром обслуживания S-76.

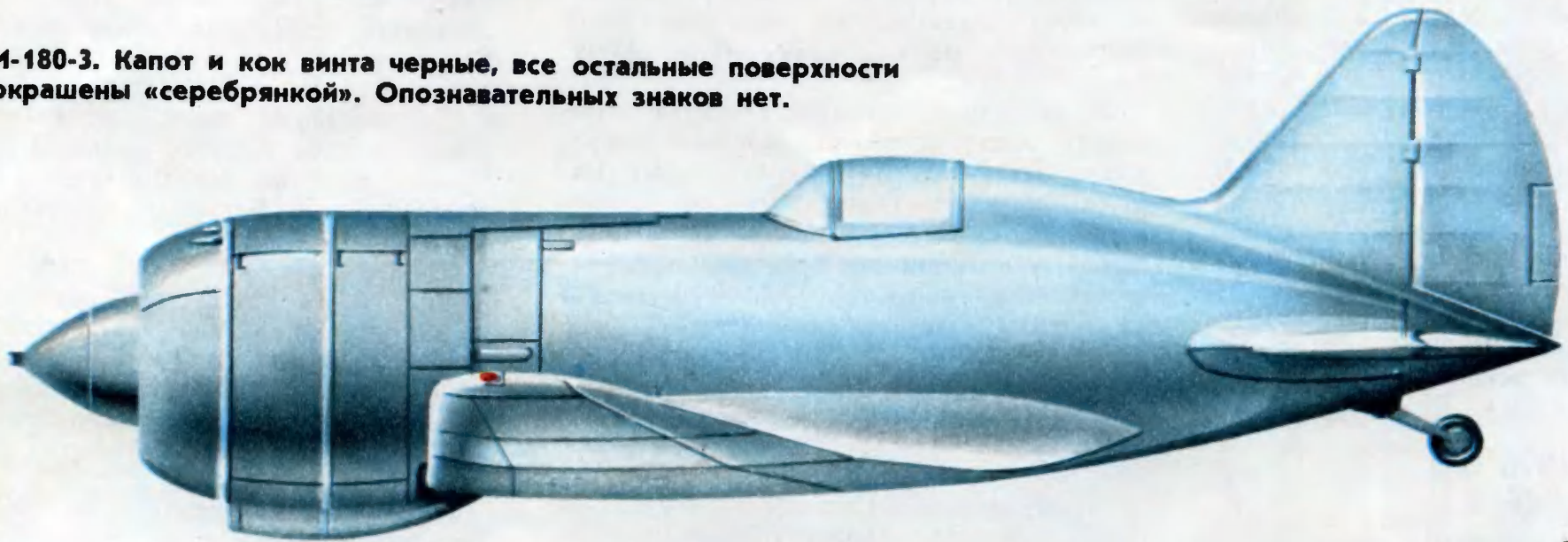
В связи с этим представляет интерес тот факт, что Аэро Асахи эксплуатирует в авиакомпании Сити Эйрлинк вертолет Белл 412, совершая челночные маршруты между двумя международными аэропортами Токио. Можно предположить, что вскоре она перейдет здесь и на вертолеты S-76, который планирует поставить Сикорский Эйркрафт.



И-180-2. Все поверхности окрашены «серебрянкой». Красные звезды на фюзеляже с черной окантовкой



И-180-3. Капот и кок винта черные, все остальные поверхности окрашены «серебрянкой». Опыознавательных знаков нет.



И-185 М-71 эталон для серии. Верхние и боковые поверхности темно-зеленые, нижние — голубые. Звезды на крыле только снизу.



И-185 М-82 окрашен аналогично. Об этом самолете — подробный рассказ и чертежи — в следующих номерах «КР».



Л. Уринов

ШТРИХИ БИОГРАФИИ

1974 год

№ 4

«Трудовая вахта авиаторов»

Многотысячный коллектив Аэрофлота встал на трудовую вахту четвертого, определяющего года пятилетки...

В 1974-м перед Аэрофлотом стоят большие задачи: предстоит перевезти свыше 87,5 миллиона пассажиров...

Гражданская авиация, как подчеркивалось на седьмой сессии Верховного Совета СССР, получит новые типы самолетов и вертолетов. Так, скоро начнет перевозить пассажиров воздушный лайнер Ил-62М, который отличается от своего предшественника повышенной дальностью беспосадочного полета, большим количеством мест и более совершенным бортовым оборудованием. Уже проходит летные испытания новый транспортный самолет Ил-76. Его грузоподъемность — 40 тонн, дальность полета — 5 тысяч километров, крейсерская скорость — до 900 километров в час».

1975 год

№ 5

«Есть мировые рекорды!»

Международная авиационная федерация (ФАИ) недавно утвердила в качестве новых мировых рекордов следующие достижения советских летчиков:

скорость 597,283 км/час при полете по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом в 30 тонн, установленную на самолете Ан-22 экипажем, возглавляемым командиром корабля С. Дедухом;

скорость 588,639 км/час при полете по замкнутому 5000-километровому маршруту с грузом в 35 тонн, установленную на самолете Ан-22 экипажем, возглавляемым командиром корабля Ю. Романовым».

№ 10

«Крепить международное сотрудничество»

Международная авиационная федерация, членом которой вот уже сорок лет является наша страна, ставит своей целью развитие авиации, космонавтики и авиационного спорта во всем мире, укрепление сотрудничества государств, дружбы между народами.

Ярким примером такого сотрудничества является выдающийся международный эксперимент по программе «Союз-Аполлон».

В послании президенту США Дж. Форду товарищ Л. И. Брежнев, передавая поздравления американскому народу, отмечает: «Полет кораблей «Союз» и «Аполлон» имеет историческое значение как символ происходящего процесса разрядки международной напряженности и улучшения советско-американских отношений на базе принципов мирного сосуществования».

1976 год

№ 6

«Построен для музея»

В пражском аэропорту, в одном из бывших ангаров расположилась выставка старых и новых самолетов. Но в собрании этого авиационного музея отсутствовал чехословацкий самолет довоенного времени «Авиа Б-534». Между 1932 и 1938 годами их было выпущено более ста. В августе 1944 года несколько таких машин принимали участие в боях против фашистов.

После войны выяснилось, что ни один из самолетов этого типа не пережил тяжелые годы. Правда, в пражском техническом музее сохранился подлинный двигатель самолета, но от фюзеляжа и крыльев остались одни обломки. 20 самолетостроителей и летчиков авиаремонт-

ного завода в Тренчине взялись построить новый «Авиа Б-534». Готовый самолет из цеха отправили прямо в музей».

1977 год

№ 1

«Винтокрылый спасатель»

Люди попали в беду. Они оказались в море, далеко от берега. Некоторые из них едва держались на воде... Но вот показался несколько необычный вертолет. Вместо колес у него виднелись специальные поплавки. Он быстро приблизился к пострадавшим, завис над ними, и из его фюзеляжа вылетел большой сверток. Прошло всего несколько секунд, и сверток превратился в большую надувную резиновую лодку.

Потерпевшие бедствие взобрались в нее, а из вертолета тем временем выпустили буксировочный фал, его карабин зацепили за петлю на лодке, и аэроморской поезд направился к берегу.

Такую картину мы недавно наблюдали в Черном море, недалеко от Планерского.

Беды, конечно, никакой не было. Это Государственный исследовательский институт Гражданской авиации проводил испытание вертолета Ка-26 в корабельном варианте, применяемом на рыболовецких судах Министерства рыбного хозяйства СССР, с новым комплексом аварийно-спасательных средств».

№ 6

«Самая короткая авиалиния»

Самая короткая регулярная авиалиния проходит у северного побережья Шотландии, между двумя островами — Уэстрей и Папа-Уэстрей. Полет продолжается две минуты, а при попутном ветре — всего минуту».

КНИГИ

НЕ РОМАН, НЕ МЕМУАРЫ...

Об Александре Ивановиче Покрышкине, трижды Герое Советского Союза, маршале авиации написано немало книг и, казалось, исчерпано все, что можно было сказать о знаменитом летчике-истребителе. Но вот вышла в свет книга «Жизнь, отданная небу». Это не роман, не повесть, не мемуары. Просто записки человека, который всю жизнь был рядом с Александром Ивановичем, — его жены и друга. В книге Марии Кузьминичны Покрышкиной мы открываем нового для себя человека — мужа, отца, друга...

Мария Кузьминична и Александр Иванович встретились в тяжелое время — в августе 1942 года. Военная судьба забросила их тогда на берег Каспийского моря в поселок Манас. Мария служила медицинской сестрой в санитарной части батальона аэродромного обслуживания. Более сорока лет они были вместе. Очень нелегко, оказывается, складывалась у героя жизнь. Особенно если

учесть непреклонную прямоту, приверженность правде, справедливости сибирияка.

Находились завистники, объяснявшие успехи летчика не мужеством и талантом, а слепым везением и счастливым стечением обстоятельств. Нет же! На протяжении всей жизни Александр Иванович упорно учился. Сначала школа, ФЗУ, Пермское авиатехническое училище, курсы усовершенствования техсостава, Краснодарский аэроклуб, Качинская летная школа, позже Военная академия имени М. В. Фрунзе, Военная академия Генштаба. И это все помимо основного, как считал Александр Иванович, источника знаний — повседневного самообразования. Учеба никогда не являлась для него самоцелью, средством получения диплома или достижения какой-либо должности. Он стремился много знать, чтобы как можно больше успеть сделать.

Интересно, что после окончания войны полковнику Покрышкину предлагают поступать в Военную академию командного

состава ВВС. Но он отказывается, мотивируя тем, что авиацию уже освоил на фронте и хотел бы получить более обширные военные знания в Военной академии имени М. В. Фрунзе, считая, что общевоинская подготовка позволит ему глубже разобраться в вопросах взаимодействия авиации с наземными войсками. Словом, предвидел сегодняшнюю серьезную проблему армейской авиации.

Описывая послевоенную службу Александра Ивановича от командира гвардейской истребительной авиадивизии до заместителя главкома войск ПВО страны и председателя ЦК ДОСААФ СССР, Мария Кузьминична отмечает умение Покрышкина работать творчески самому и увлекать за собой подчиненных. Он давал возможность окружающим проявлять инициативу, поощрял думающих и добросовестных, терпеть не мог равнодушных, инертных и самоуспокоенных.

Именно таким Александр Иванович запомнился всем, кто его знал и в боях и в мирной жизни.

Н. В. АНДРЕЕВА

КРИТИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ! КАК ВЫ ПОСТУПИТЕ?

Обзор писем

Первыми правильные ответы на задачу, опубликованную в № 12 за 1989 год («В плену у крокодилов»), прислали: Владимир Мягков (г. Воронеж), Андрей Андронюк (г. Целиноград), Владимир Слипченко (г. Магнитогорск), Светлана Степановская (г. Винница), Дмитрий Чайка (полевая почта 61121), Александр Тарасов (г. Тамбов), Евгений Злацкий (г. Киев).

Интересное письмо прислал наш постоянный читатель из города Белая Церковь Киевской области О. Яцун: «Начну с вопроса. Почему не произошло столкновения летающей лодки с рептилиями при посадке? Ведь крокодилы находились постоянно в этом водоеме, причем в большом количестве. Случайность? Думаю, что нет. Экипаж, выбирая место, кружил над водой. Крокодилы обладают чутким слухом и хорошим зрением. Мне кажется, что при непривычном для этих мест шуме работающих двигателей они спрятались и, поэтому во время посадки столкновения не произошло.

В связи с этим, есть предложение рассмотреть вариант, при котором запускаются моторы и лодка начинает двигаться по воде. Любое животное при виде опасности (или неизвестного предмета, представляющего опасность) старается укрыться. Таким образом, пройдя вдоль лагуны несколько раз, можно разогнать крокодилов и взлететь.»

Аналогичный вариант выхода из критической ситуации предложили и другие читатели. Многие надеялись на силу бортового оружия, предлагая вести огонь по рептилиям на границах акватории. Но наиболее эффективным средством отпугивания крокодилов оказался авиационный бензин, вылитый на воду.

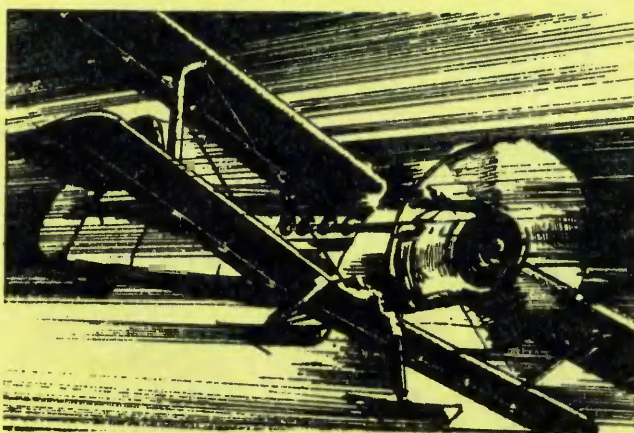
Новая задача

ПОЛЕТ ВО ЛЬДУ

Виктор ЛОСКОВ, второй пилот Ан-12

Этот случай произошел с полярным летчиком, заслуженным пилотом СССР Борисом Петровичем Комковым. Поступило срочное санзадание — вывезти на Ан-2 тяжелобольного человека. Погода, хуже не придумаешь: висит низкая, сплошная облачность, снег идет зарядами.

Вылетел Комков. В воздухе машина стала быстро покрываться льдом. Возвращаться несподручно. Что тут, всего 70 километров лететь. Но пока самолет дошел до пункта, где находился больной, он так обледенел, что Комкову пришлось заходить на посадку на номинальном режиме. Только перевел на крейсерский — машина сразу села.



Вылез Комков из кабины и ахнул! Весь самолет покрылся толстым слоем льда. Такого сильного обледенения летчик еще не видел. О взлете и думать нечего. Но больного надо доставить в центр, иначе не дотянет до утра. Зимой день на Чукотке, как известно, короток. Отбивать лед с Ан-2 — бесполезное дело. Средств подогрева на тундровых площадках нет. А больной чукча молит о помощи. Комков все-таки спас его. Как это он сделал?

ЦИКЛИЧЕСКИЙ ЧАЙНВОРД

Слова из восьми букв вписываются вокруг цифры с отмеченной клетки по часовой стрелке.

1. Советский аэрогидродинамик, академик, лауреат Государственной премии. 2. Воздушный шар. 3. Воздушные ворота страны. 4. Аэродинамические поверхности, обеспечивающие устойчивость и управление самолетом. 5. Деталь конструкции фюзеляжа. 6. Русский изобретатель дирижабля. 7. Одна из характеристик полета. 8. Элемент хвостовой части крыла. 9. Конструктор проекта самолета-перехватчика «Сигма» с треугольным крылом. 10. Летчик-испытатель, Герой Советского Союза. 11. Созвездие Северного неба. 12. Советский конструктор турбовинтовых двигателей. 13. Летательный аппарат. 14. Астрономический оптический инструмент. 15. Специалист по прогнозированию погоды. 16. Способ прикрытия истребителями наземных объектов от бомбардировщиков противника. 17. Балка, идущая вдоль крыла. 18. Один из пионеров свободных воздушных полетов, активный участник гражданской войны. 19. Основатель высшего пилотажа. 20. Предмет для определения местонахождения.



НАША АНКЕТА

СНЕЖНЫЙ ЧЕЛОВЕК ПОДПИШЕТСЯ НА «КР»?

Итак, результаты анкетирования «КР» № 2.90. Рейтинг читателей (1.112 анкет) вывел на первое место материал «Правда о МиГ-25», определив продолжение лучшего материала в «КР» № 1 «Трагедия генерала Дугласа» на второе место. Третье место «взял» «Музей авиации в беде». Затем — «Пришельцы», «Снова ужас Бермуд», «Чувство летного достоинства», «После грома над Тбилиси», «Раскопки», «В звене — семерка», «Крылышки», «Над Персидским заливом» и так далее до шахматного клуба «Пегас», который мы по этому случаю закрываем. Примечательно, что отрицательные высказывания не миновали ни одного материала. Однако процент их не высок (от 0,2 до 35). 35% — это для «Крылышек» и «Авиакрасавицы». Серьезный симптом. Но для детского моделизма у читателей есть добрый совет: давать более сложные материалы («не тот мальчишка пошел»). Что ж, редакцией заказаны уникальные чертежи электролетов. Что касается красавиц. «А зачем тут конкурс? — пишет В. Белан из Киева. — Просто знакомьте страну с нашими авиадевчатами, они того заслуживают...» Не спорим. Были замечания к оформлению — уже прислушались к советам. В прошлом номере вы увидели новое.

Все материалы журнала теперь публикуются только с учетом читательского мнения. Рубрику с объявлениями, как просите, мы открыли: присылайте сообщения об обмене, продаже и т. д. А вот счет для строительства музея авиации открыть не можем, пока и своего не имеем. И бумагу берем, какую и сколько дают. И о типографских бедах наших тоже вы знаете («КР» № 6 «И ты, Брут...») ... Приложения

к журналу, увеличение его объема, красочности, дайджесты, выкройки-вкладки — эти ваши предложения в ответах на анкету — наши розовые мечты. Но с тиражом в 85 тысяч экземпляров остается надеяться на самых надежных друзей, которые поддержат то, что имеем. Поругают друзья, но и посоветуют, подпишутся сами на «КР» и других заинтересуют.

Все ваши предложения выписаны в специальные тематические накопители, которые сейчас тщательно изучают наши корреспонденты. Есть там даже просьба рассказать о снежном человеке (Василий Сивоконь из Биробиджана). Что ж, выполним ее, как только упомянутый субъект подпишется на «КР».

А теперь за работу, наша главная редколлегия в СССР и за рубежом.

Отметим, что нам понравилось _____

не понравилось _____

как подписать на «КР» снежного человека _____



В кабине Як-38 тренируется Александр Чернявский. Тихоокеанский флот.

Фото Ольги КОЛЕСНИК

ПИСЬМО НА ОБЛОЖКУ

«В июле страна отмечает День Военно-Морского Флота СССР и, конечно, нельзя забывать о морских летчиках. Спасибо «КР»: в № 2 хотя бы намекнул журнал, что пора сказать о наших проблемах без «грома над «Тбилиси». Пора сказать правду и о том, что становление палубной авиации — это довольно трагичная страница истории. К примеру, один из нас, Феоктист Григорьевич Матковский, героически погиб в период

войсковых испытаний, а об этом человеке и его подвиге ничего неизвестно людям... С уважением — подполковник Митин, летчик палубной авиации.»

От редакции. Поздравляем морских авиаторов с праздником, сообщаем, что очерк о Феоктисте Матковском, удивительном человеке, и событиях, о которых в прошлом усиленно умалчивали, подготовлен к печати и будет опубликован в ближайших номерах.

Фото Леонида Якутина

