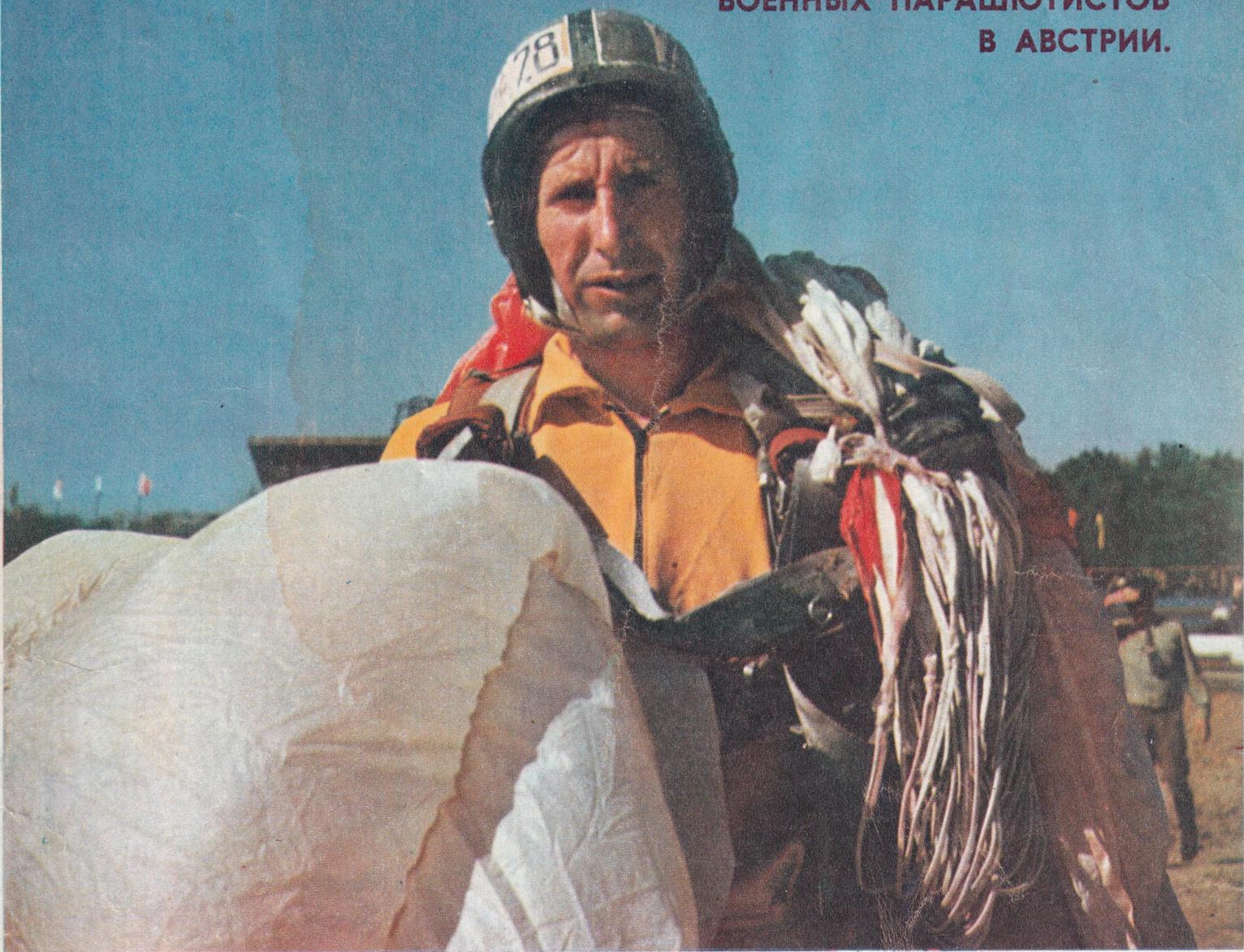


ЛУЧШИЙ АВИАЦИОННЫЙ СПОРТСМЕН
ОЛИМПИЙСКОГО ГОДА,
ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА СССР
НИКОЛАЙ УШМАЕВ—
АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН МИРА,
АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН СОВЕТСКОГО СОЮЗА,
ПОБЕДИТЕЛЬ СОРЕВНОВАНИЙ
ДРУЖЕСТВЕННЫХ АРМИЙ И
ВОЕННЫХ ПАРАШЮТИСТОВ
В АВСТРИИ.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

••• ДЕКАБРЬ ••• **12** • 1980 •••



**XXVI СЪЕЗДУ КПСС —
ДОСТОЙНУЮ
ВСТРЕЧУ!**

ВЕСОМЫЙ ВКЛАД В КОСМИЧЕСКУЮ ПЯТИЛЕТКУ

**Генерал-майор авиации
А. НИКОЛАЕВ,
дважды Герой
Советского Союза,
летчик-космонавт СССР**

НОВЫМ выдающимся достижением в освоении космического пространства ознаменовали завершающий год десятой пятилетки советские космонавты, ученые, конструкторы, инженеры, техники, рабочие, специалисты Центра подготовки космонавтов и Центра управления полетом, коллективы и организации, принимавшие участие в осуществлении самого продолжительного в истории пилотируемого полета на борту орбитального научно-исследовательского комплекса «Салют-6» — «Союз», в подготовке, запуске и выполнении полетов пилотируемых кораблей «Союз» и «Союз-Т», грузовых «Прогресс».

Успешно закончив многогранную обширную программу исследований, экспериментов и наблюдений, летчики-космонавты Леонид Иванович Попов и Валерий Викторович Рюмин после 185-суточного полета по околоземной орбите благополучно возвратились на родную

Всесторонне и тщательно готовились к своему самому длительному в истории космонавтики полету Леонид Иванович Попов и Валерий Викторович Рюмин.

На снимке: Л. Попов и В. Рюмин в Центре подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина.

Фото А. ПУШКАРЕВА

землю. Полугодовая самоотверженная работа коммунистов Леонида Попова и Валерия Рюмина, как и работа предыдущих трех основных экипажей станции «Салют-6» и восьми экспедиций посещения, в том числе международных, осуществляемых по программе «Интеркосмос», стали весомым вкладом в выполнение заданий десятой пятилетки по освоению космоса в интересах науки и народного хозяйства, замечательным подарком предстоящему XXVI съезду Коммунистической партии.

☆☆☆

Утвержденные XXV съездом КПСС «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» поставили перед работниками советской космической науки и техники задачи: «...продолжить изучение и освоение космического пространства, расширить исследование по применению космических средств при изучении природных ресурсов Земли, в метеорологии, океанологии, навигации, связи и для других нужд народного хозяйства». Каждый год пятилетки, особенно ее второй половины, свидетельствует о том, что члены коллективов и организаций, создающих космическую технику, обеспечивающих ее использование в интересах прогресса науки и народного хозяйства, не жалели сил, умения, таланта, чтобы наилучшим образом выполнить задачи, определенные решениями XXV съезда.

За годы десятой пятилетки в нашей стране было запущено более 500 космических летательных аппаратов различного научного и народнохозяйственного назначения. Многочисленные автоматические спутники серии «Космос» сообщали на землю огромное количество различной информации. Спутники метеорологического наблюдения и изучения природных ресурсов «Метеор» и «Метеор-Природа» помогли заметно повысить

точность оперативных прогнозов погоды и анализов явлений в окружающей природной среде. Спутники связи и телевизионного вещания «Молния», «Радуга», «Экран», «Горизонт» значительно расширили аудиторию зрителей Центрального телевидения. Благодаря им более 80% населения нашей страны поль-

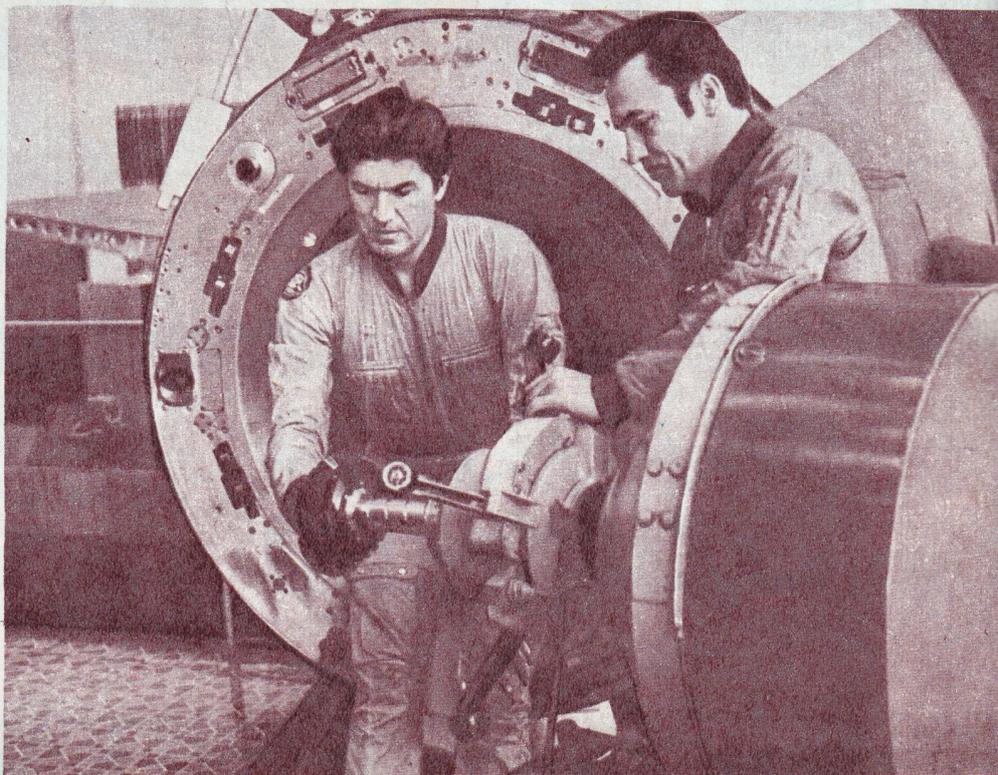
зуется сейчас различными видами связи через космос. Межпланетные автоматические станции, запущенные в эти годы, расширили наши познания о строении Вселенной. Спутники дружбы «Интеркосмос», созданные в тесном сотрудничестве со специалистами братских стран, выполнили ряд важных исследований в интересах всего социалистического сотрудничества.

Огромный вклад в реализацию заданий на десятой пятилетку внесли 17 экипажей пилотируемых кораблей. Выполняя многогранные программы, они провели на орбите в общей сложности около четырех лет.

Но особенно большую роль в выполнении советской программы освоения и использования космоса сыграли экипажи созданной и освоенной в десятой пятилетке орбитальной станции нового поколения — «Салют-6». Благодаря целому комплексу оригинальных конструкторских и технологических решений, использованных при разработке и оснащении станции служебным и вспомогательным оборудованием, появилась возможность значительно расширить программы проведения научных, испытательных и экспериментальных работ в космосе, создать экипажам условия для более длительной, чем на любом другом аппарате, жизни и плодотворной работы на орбите, для изучения нашей планеты и окружающего ее пространства, процессов, происходящих на Солнце, звездах и во Вселенной, для различных технологических экспериментов. Два стыковочных узла, установленных на «Салюте-6», позволили создать трехзвенный орбитальный комплекс «Салют-6» — «Союз» — «Прогресс». Возможность пристыковки двух пилотируемых «Союзов» или «Союза» и грузового автоматического «Прогресса», значительно расширила общий диапазон использования станции и основными экипажами, работающими на борту длительное время, и экипажами посещения, в том числе международными, выполняющими программу «Интеркосмос».

Созданный также в десятой пятилетке грузовой корабль «Прогресс» позволил практически во много раз продлить активную «орбитальную жизнь» станции, так как на нем доставляются нужное для ее двигателей топливо, расходные материалы, необходимое оборудование для научных экспериментов, запасных систем жизнеобеспечения и т. д.

«Салют-6» вот уже четвертый год непрерывно служит людям, науке, прогрессу. Напомню, что первые испытатели станции в пилотируемом варианте, выполнявшие одновременно на ее борту широкую программу исследования космоса, Юрий Романенко и Георгий Гречко более трех месяцев всесторонне проверяли станцию. Они приняли и проводили на Землю первый советский экипаж посещения — космонавтов В. Джанибекова и О. Манарова, затем в январе 1978 года приняли и разгрузили грузовой корабль «Прогресс-1», который впервые доставил на «Салют-6» более двух





Так, от души выразил свою благодарность создателям корабля «Союз» Юрий Романенко после мягкого приземления в Казахской степи.

Фото В. КУЗЬМИНА

Кавказе, в районах Тянь-Шаня, Памира и других, для сейсмического районирования в интересах гражданского и промышленного строительства на юге и юго-востоке страны.

Космические фотографии оказались весьма ценным материалом при решении множества текущих и перспективных задач в ряде отраслей науки и народного хозяйства, проблем развития многих регионов страны, в частности, Западной Сибири, а также районов трассы вена — Байкало-Амурской магистрали.

Три с половиной тысячи фотографий поверхности Земли и акваторий морей и океанов, выполненных многозональной камерой МКФ-6М, доставлено на Землю только последней, четвертой экспедицией на «Салюте-6». Оноло тысячи кадров сделали Л. Попов и В. Рюмин широкоформатной камерой КАТЗ-140. И хотя обработка результатов съемки потребует не один месяц, значимость этих фотоснимков для науки и народного хозяйства стран социалистического содружества трудно переоценить.

Сто пятьдесят часов провели «Днепры» у иллюминаторов станции «Салют-6», выполняя визуальные и инструментальные наблюдения по просьбе геологов, работников сельского и лесного хозяйства, рыбаков, метеорологов. Советские рыбаки, например, получили более двухсот рекомендаций — советов от Л. Попова и В. Рюмина, где выгоднее искать рыбу, и космонавты неоднократно получали искренние благодарности за «подсказки» с орбиты.

Экипажи «Салюта-6», члены экспедиций посещения широко и интенсивно использовали оборудование станции для выращивания кристаллов, создания новых композиционных материалов. Оноло сотни плавков выполнили Л. Попов и В. Рюмин в электронагревательных установках «Сплав» и «Кристалл». Интенсификация «металлургического цеха» орбитальной станции свидетельствует о возросшей заинтересованности специалистов на Земле в результатах космического производства. Ряд полученных на «Салюте-6» образцов сейчас глубоко исследуется в лабораториях, а некоторые даже вывозятся на рубеж промышленного использования.

Много ценнейших данных было получено экипажами в ходе выполнения экспериментов и исследований по заданию работников медицины, биологии, астрофизики, разработчиков космической техники. Осуществление многогранной программы четырьмя длительными экспедициями и экспедициями посещения на орбитальной станции «Салют-6» — достойный вклад советской космонавтики в решение задач десятой пятилетки.

«...Расширяя нашу деятельность по изучению космоса, — говорил Генеральный Секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев, — мы не только закладываем основы для будущих гигантских завоеваний человечества, плоды которых воспользуются грядущие поколения, но и извлекаем непосредственную практическую пользу сегодня для населения земли, для наших народов, для дела нашего коммунистического строительства».

тонн различных грузов. Этому же экипажу выпала честь открыть и новую страницу в истории развития пилотируемых космических полетов — принять на борту «Салюта-6» первый международный экипаж в составе гражданина Советского Союза Алексея Губарева и гражданина Чехословацкой Социалистической Республики Владимира Ремена, работавший на борту «Салюта-6» по программе «Интеркосмос».

Оценивая значение создания станции «Салют-6» и длительного 96-суточного полета на ней Ю. Романенко и Г. Гречко как один из выдающихся этапов освоения человеком космоса, Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Леонид Ильич Брежнев говорил:

«Благодаря целой системе мероприятий, тщательно подготовленных и претворенных в жизнь с большим умением, с мужеством и отвагой, человечество сделало новый заметный шаг в познании тайн Вселенной и подчинении их воле и разуму людей. Этот шаг навсегда останется в истории. И имена тех, кто его сделал, тоже».

И мы гордимся, что герои этой новой эпопеи в космосе — наши советские люди и гражданин братской социалистической Чехословакии...

...Полет комплекса «Салют-6» — «Союз» положил также начало принципиально новому этапу работы человека в космосе: впервые совершен полет международного космического экипажа. Многолетняя совместная работа ученых Советского Союза и других социалистических стран по изучению и освоению космического пространства дополнена теперь и совместными полетами в этом пространстве.

Это, как известно, только начало. За ним будет продолжение. Братская дружба и сотрудничество стран социалистического содружества вышли за рамки нашей планеты на просторы Вселенной. Мы этому рады и этим гордимся».

Вместе с советскими космонавтами в годы десятой пятилетки на кораблях «Союз» и станции «Салют-6» летали граждане Польской Народной Республики, Германской Демократической Республики, Народной Республики Болгарии, Венгерской Народной Республики, Социалистической Республики Вьетнам, Республики Куба. Всего же на орбитальной станции «Салют-6» уже работали 16 советских летчиков-космонавтов, в том числе Ю. Романенко и В. Рюмин — дважды. Экипажи основных экспедиций: Ю. Романенко и Г. Гречко на орбите работали 96 суток; В. Коваленок и А. Иванченков — 140 суток; В. Ляхов и В. Рюмин — 175 суток; Л. Попов и В. Рюмин — 185 суток. За более чем трехлетний период эксплуатации станции с ней стыковались 12 «Союзов» и два «Союза-Т», 11 грузовых кораблей «Прогресс».

За этими цифрами стоит большая напряженная работа ученых, конструкторов, инженеров, техников и рабочих, создающих современные космические корабли, станции и ракеты-носители; специалистов Центра управления полетом, стартового комплекса, поисково-спа-

сательного комплекса; напряженная работа инструкторов, методистов, инженеров, медиков, летчиков, космонавтов — всех специалистов Центра подготовки космонавтов им. Ю. А. Гагарина.

В настоящее время продолжают подготовку к космическим полетам кандидаты в космонавты граждане Монгольской Народной Республики, Социалистической Республики Румынии, Франции.

Но не только длительностью полета, количеством стыковок и посещениями международных экипажей запомнится «Салют-6». Более чем трехлетняя работа станции — это огромная сумма полученных нами знаний о Земле, ее жизни, ее сокровищах, о воздушной оболочке нашей планеты и окружающем ее космическом пространстве, о возможном сегодня и завтра использовании полученных данных в интересах науки и народного хозяйства, о медико-биологических аспектах длительного космического полета.

А эти возможности чрезвычайно широки. Экономическая эффективность полетов в космос, работы экипажей на борту орбитальных станций постоянно растет. Космонавтика начинает возвращать стране вложенные в ее развитие средства. Уже сейчас в нашем Звездном городке и в Центре управления полетом можно встретить представителей самых различных ведомств страны — ведь более 400 организаций ныне используют информацию из космоса при решении текущих и перспективных проблем.

Тысячи фотоснимков и многие страницы бортовых документов и записей визуальных наблюдений, выполненных нашими космонавтами, а также «донесения» автоматических аппаратов помогли ученым лучше познать нашу страну, в частности установить, что Уральский хребет заканчивается на многие сотни километров южнее, чем считалось ранее, уточнить положение древней Русской платформы в районе Северного Прикаспия, Припятской и Днепровско-Донецкой впадин и других регионов. А подобные уточнения строения земных образований, которые трудно, а подчас невозможно сделать наземными средствами и даже с помощью самолетов, помогли геологам открыть новые месторождения нефти и газа в Белоруссии, на Украине, в Волгоградской области, в Башкирии, в Западной Сибири.

Данные исследований Земли из космоса помогли работникам сельского хозяйства Российской, Туркменской и других республик найти оптимальные варианты борьбы с эрозией почв, включения в хозяйственный оборот ранее не использовавшихся площадей, например, в пустыне Кара-Кум для отгонного скотоводства, а в Каракалпакии и для оазисного земледелия, так как космическое зондирование показало, что в ряде районов республики есть большие подземные запасы пресной воды.

Все более широко используются данные экипажей космических пилотируемых и автоматических аппаратов, в частности, фотоснимки при изыскании и прокладке нефте- и газопроводов, при проектировании гидроэлектростанций на

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 12
(363)
1980

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

Издается с 1950 года
© «Крылья Родины», 1980.

ПЛАНЕРИСТЫ НА УДАРНОЙ ВАХТЕ



С ВЫСОКОГО обрывистого берега Орлика, и поныне именуемого «Дворянским гнездом», наблюдал красивые закаты певец орловского края России, уроже-



Ударник коммунистического труда А. Мартынов — один из лучших авиационных техников.

нец этих мест Иван Сергеевич Тургенев. Старинный русский Орел, носящий имя сильной гордой птицы, распластал свои могучие крылья над древней водной магистралью — красавицей Окой. Тургенев, Лесков, Фет, Бунин, Пришвин рождены землей орловской. Это она взрастила революционеров братьев Дубровинских, известного полярного исследова-



Чемпионка и рекордсменка страны Т. Загайнова.



XXVI СЪЕЗДУ КПСС —
ДОСТОЙНУЮ
ВСТРЕЧУ!



Вот так загружаются планеры в транспортные тележки.

теля Русанова, историка Грановского, математика Киселева, авиаконструктора Поликарпова.

В честь освобождения города от немецко-фашистских захватчиков в нашей столице прогремели залпы первого победного салюта Великой Отечественной войны. В память о тех, кто ценой собственной жизни оплатил сегодняшнее цветение Орла, кто по праву мог бы носить на груди своей частицу ордена Великой Отечественной войны, врученного городу в признательность за героизм, проявленный в борьбе с фашизмом, на берегу Оки горит Вечный огонь

Полетами руководит штурман аэроклуба С. Колачев.



Планеристы Корейской Народно-Демократической Республики готовятся к полету.



славы. Возле него, названного постом № 1, несут бессменную вахту пионеры и школьники.

Сейчас орловчане на ударной вахте в честь XXVI съезда КПСС. Девиз ее — достойно, новыми свершениями во славу Родины встретить партийный форум.

На трудовой предсъездовской вахте и коллектив Центрального планерного аэроклуба ДОСААФ. Выполняя свои обязательства в соревновании, он добивается повышения качества учебно-летной работы. Еще несколько лет назад общий налет самолетов и планеров составлял 4000—5000 часов в год, теперь он превысил 8 тысяч. Здесь практически круглогодично в разных климатических условиях тренируются планеристы — кандидаты в сборные команды страны.

Здесь трудятся опытные инструкторы, техники, среди которых 18 мастеров спорта, в том числе два — международного класса, рекордсмены и чемпионы СССР. Они первыми осваивают новую материальную часть и опытом ее эксплуатации делятся с другими клубами. Формы помощи: тренировочные сборы, методические конференции, показательные выступления.

Известна помощь клуба в совершенствовании мастерства наших друзей и соперников — спортсменов-планеристов из социалистических стран.

Среди передовиков соревнования — ветераны клуба. Например, В. Ефанов — инженер по авиационному и радиоэлектронному оборудованию. Лучшим рационализатором клуба, мастером на все руки по праву считается тренер-механик В. Данков. Трудно припомнить случай, когда бы он не смог выполнить, казалось бы, самую неожиданную и сложную работу. Он — истинный виртуоз своей многогранной профессии. Ударник коммунистического труда А. Мартынов еще молод, в клубе около трех лет, но зарекомендовал себя исполнительным, грамотным техником самолета.

Конкретными делами подкрепляют взятые обязательства коллективы звеньев — спортивного и летной подготовки. Первым руководит неоднократно рекордсменка страны и мира мастер спорта международного класса Тамара Загайнова, вторым — тоже рекордсменка и мастер спорта коммунистка Александра Колачева. Обе они — инструкторы-летчики первого класса. Колачева — вожак партийной организации клуба.

Недоволен пока предварительными итогами работы парашютного звена его командир, воспитанник клуба, мастер спорта Евгений Ткаченко. Правда, звено лидирует в социалистическом соревновании между подразделениями клуба. В этом году подготовлены два мастера и три кандидата в мастера спорта, да и прыжков ныне выполняется значительно больше, чем в прошлом году.

Но этого мало: так считают Ткаченко, инструкторы и весь коллектив звена. Значит, не остановятся парашютисты на достигнутом и, преодолевая трудности, будут идти вперед.

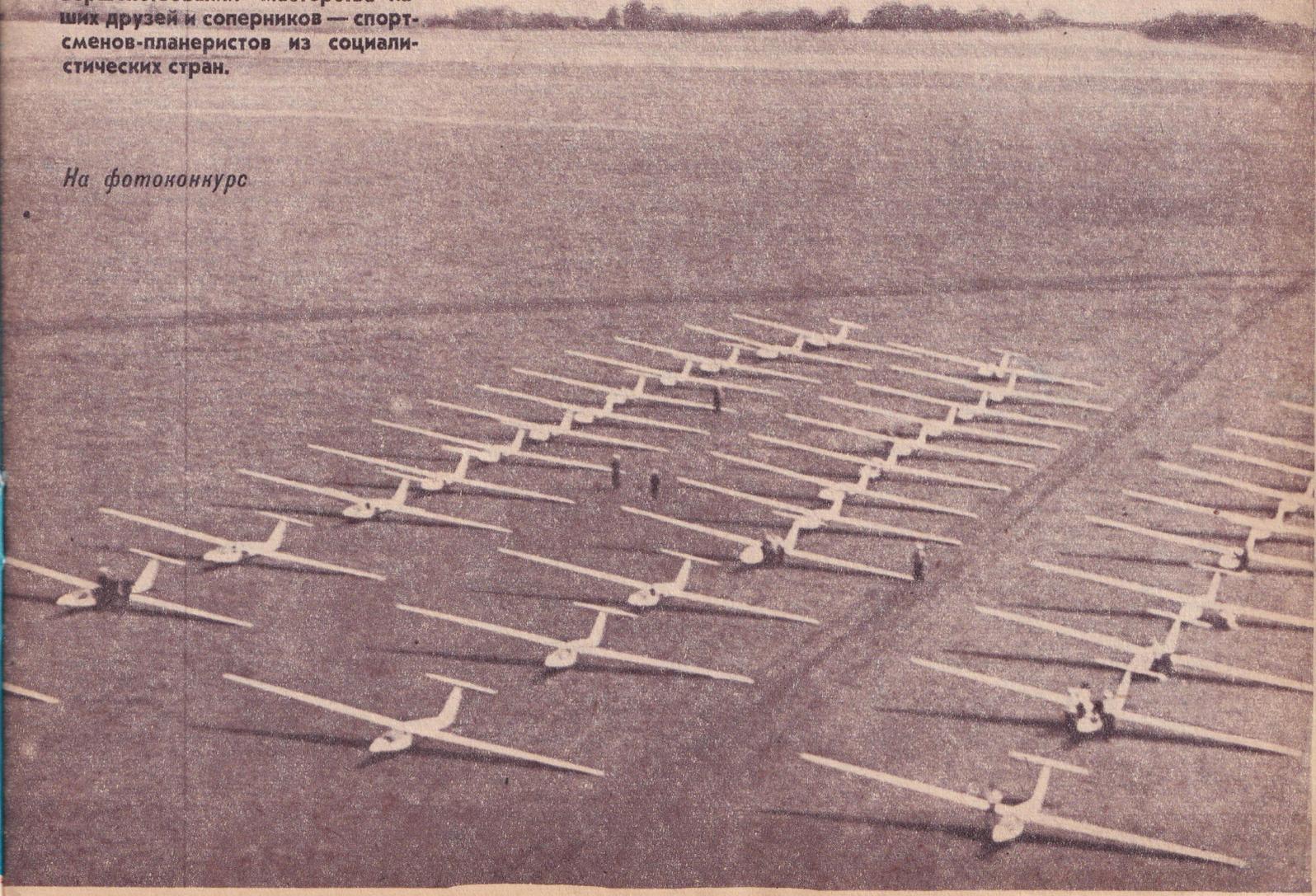
Много сделано, но еще большего предстоит достигнуть. Не использованы все резервы в совершенствовании организации соревнований и учебно-тренировочных сборов. Планерный клуб под руководством начальника Бориса Кривенцова стремится укрепить за собой репутацию центра методической и высшей летной подготовки мастеров безмоторного полета.

А. КОВАЛЬ,
мастер спорта

Орел

Фото автора

На фотоконкурс



НАША ОБЩАЯ ЗАБОТА

Д. ОХРОМИЙ,
секретарь ЦК ВЛКСМ

ВСЯ СТРАНА СОВЕТОВ, каждый человек живут ныне одной мыслью — встретить XXVI съезд родной Коммунистической партии достойными и величественными трудовыми свершениями. Новый прилив политической и трудовой активности народа вызвали решения октябрьского (1980 г.) Пленума ЦК КПСС, глубокая программная речь на Пленуме товарища Леонида Ильича Брежнева, материалы четвертой сессии Верховного Совета СССР десятого созыва, пронзительные поистине ленинской заботой о счастье и непрерывном росте благосостояния советского человека, о дальнейшем росте могущества социалистической Родины.

На трудовой предсъездовской вахте находится и сорокамиллионный Ленинский комсомол. Во всех делах комсомольцев и молодежи наглядно, со всей убедительностью проявляется высокая коммунистическая идейность, активная жизненная позиция, пламенный патриотизм. Рожденный революционной бурей, закаленный в классовых битвах Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи вот уже свыше шести десятилетий является надежным помощником и резервом партии. Свою верность делу партии комсомол доказал не раз конкретными делами в труде и бою. В суровые годы Великой Отечественной войны молодые, воспитанные партией, патриоты проявили массовый героизм. Семь тысяч самых отважных были удостоены звания Героя Советского Союза.

Всем хорошо известны адреса подвига комсомола, молодежи страны и в наши дни. В трудовой биографии поколения пламенных патриотов золотыми буквами вписаны крупнейшие гидростанции и целина, преобразуемые просторы Нечерноземья и Байкало-Амурская магистраль, освоение Сибири и Дальнего Востока. Сегодня комсомол шефствует над сооружением 150 важнейших объектов народного хозяйства.

Включившись во Всесоюзную эстафету комсомольских дел: «Десятой пятилетке — ударный финиш! XXVI съезду

КПСС — достойную встречу!», десятки тысяч юношей и девушек, тысячи комсомольско-молодежных бригад досрочно завершили 10-ю пятилетку.

В своей исторической речи на III съезде комсомола Владимир Ильич Ленин дал наказ молодому поколению страны — «учиться коммунизму». Наказ вождя выполняется свято. Школу коммунизма под руководством родной партии комсомол проходит на практической работе, показывая образцы в труде, учебе, в идейной закалке, в общественной жизни, словом и делом утверждая нормы коммунистической морали. Всеми силами комсомол содействует укреплению могущества и процветания Родины, воспитывает юношей и девушек в духе пламенного советского патриотизма и социалистического интернационализма, в духе постоянной готовности встать на защиту завоевания Октября.

Составной частью многогранной работы Ленинского комсомола является военно-патриотическое воспитание подрастающего поколения, пропаганда и приумножение революционных, боевых и трудовых традиций партии, народа, славных Вооруженных Сил.

Одной из действенных форм военно-патриотического воспитания молодежи является зародившееся в стране пятнадцать лет назад молодежное движение — Всесоюзный поход по местам революционной, боевой и трудовой славы. Поход по существу впитал в себя все формы патриотического и интернационального воспитания молодых наследников героических свершений дедов и отцов. Десятки миллионов юношей и девушек участвуют в походе. И ряды его участников множатся год от года. Это особенно убедительно показал IX Всесоюзный слет победителей похода. В столице Белоруссии, Минске, летом нынешнего года собралось свыше 1500 представителей молодежи почти всех союзных и автономных республик, краев и областей. Они рапортовали о своих трудовых делах, об успехах в учебе, о проведенных военно-патриотических мероприятиях.

За время похода открыты новые, ранее неизвестные имена героев Великой Отечественной войны, возведены сотни

obeliskов и памятников в честь тех, кто отдал свою жизнь за свободу и счастье Родины, состоялись многочисленные встречи с участниками бывших сражений с фашистскими захватчиками, с ударниками первых легендарных пятилеток и с теми, кто самоотверженно, не щадя сил, восстанавливал разрушенное войной народное хозяйство, возводил новые города и промышленные комплексы. Участники похода приумножили число музеев и комнат боевой и трудовой славы, окружили заботой тех, кто потерял здоровье в годы войны.

Да, немало добрых дел, достижений в работе и учебе на счету победителей и участников девятого этапа Всесоюзного похода. Они прошли маршрутами «Моя Родина — СССР», закаляли себя физически, получили новые знания в клубах и кружках ДОСААФ, несли вахту памяти. Слет на героической земле Белоруссии не только подвел итоги свершенному, но и наметил пути дальнейшего развития этого замечательного патриотического движения советской молодежи.

Военно-патриотическую работу с молодежью комсомол ведет в тесном взаимодействии с ДОСААФ, профсоюзами, другими общественными организациями.

Сейчас проходит Всесоюзный смотр-конкурс первичных комсомольских и досаафовских организаций, экзамен допризывной и призывной молодежи по военно-технической подготовке. Каждый юный патриот страны должен быть физически закален, иметь начальные навыки владения оружием, разбираться в технике, уметь метко стрелять, быть отличным спортсменом, идейно убежденным бойцом и патриотом.

Большую роль в воспитании патриотизма играют музеи боевой и трудовой славы, создаваемые на общественных началах на предприятиях, в школах, профессионально-технических училищах, техникумах и институтах. В стране их насчитываются ныне многие тысячи. В одной только Москве более 2700. Экспонаты музеев, документы, исторические реликвии рассказывают о бессмертных подвигах во имя Отчизны миллионов и миллионов простых советских людей, воинов армии, авиации и флота.

Недавно по инициативе комсомола, а также первичной организации оборонного Общества открыт музей в профессионально-техническом училище № 6 города Бучач на Тернопольщине. А началось все с того, что молодой тракторист из села Дружба, распахивая поле, неожиданно обнаружил обломки самолета. Остановил трактор, начал копать глубже и извлек из земли сплюснутую кабину. В ней оказались останки летчика и полуистлевшие документы. Их удалось прочитать. Они принадлежали летчику истребителю Федору Ивановичу Власикову. Комсомольцы, члены ДОСААФ молодежного клуба «Умножим славу Родины!» начали кропотливый поиск. Удалось установить, что Ф. И. Власиков родом с Орловщины. Отыскивали и авиационную часть, в которой служил и воевал воин. Выяснилось — летчик участвовал в 26 воздушных боях, сбил лично 4 вражеских самолета, отмечен правительственными наградами. Документы героя и другие материалы, повествующие о боевых делах летчиков части, в которой служил Власиков, стали осно-

вой еще одного замечательного музея боевой и трудовой славы. Учащиеся ПТУ часто встречаются ныне с ветеранами войны, знатными тружениками города. В зале музея вручают комсомольские билеты, принимают школьников в пионеры. Музей стал одним из центров разносторонней патриотической воспитательной работы с подрастающим поколением.

Материалы общественных музеев не оставляют равнодушными ни убежденного сединами ветерана, ни юношу, только-только вступающего в большую жизнь. На Волгоградском тракторном заводе молодых рабочих начинают с музея знакомить со славными традициями коллектива. В музеях Нижнетагильского металлургического комбината, «Ростсельмаша», Ленинградского Кировского гиганта и «Уралмаша», Челябинского тракторного завода организуют торжественные проводы призывников на службу в ряды Советских Вооруженных Сил, ветераны предприятий, бывшие воины — участники Великой Отечественной войны, дают здесь наказ будущим солдатам служить Родине под ее боевыми знаменами так, как выполняли свой священный долг их отцы и деды.

В общественных музеях страны, созданных следопытами, комсомольскими активистами, организациями оборонного Общества совместно с ветеранами войны и труда, работает ныне огромная армия пропагандистов, воспитателей. Это бывшие воины, передовики производства, учителя, деятели науки и техники. Только за последние годы по далеко неполным данным в залах музеев и комнатах славы побывало свыше 25 миллионов человек, в том числе 75 процентов — учащиеся, студенты, юноши допризывного и призывного возраста. Мы должны делать все, чтобы бессмертный подвиг народа, воинов армии, авиации и флота продолжал оставаться всегда могучим и неиссякаемым источником духовной силы каждого нового поколения сынов и дочерей нашей прекрасной социалистической Отчизны.

Комсомольские организации в тесном содружестве с комитетами ДОСААФ, профсоюзными, военкоматами стремятся вести военно-патриотическую работу с молодежью так, чтобы пропаганда, изучение революционных, боевых и трудовых традиций тесно сочетались с непрерывным повышением практической готовности юношей к защите Родины, ее священным рубежом, с совершенствованием ее моральной, политической, психологической и военно-технической закалки. Наряду с докладами, лекциями, посвященными Ленинскому учению о защите социалистического Отечества, требованиям Конституции СССР, наряду с тематическими вечерами, кинофестивалями, традиционными месячниками и неделями оборонно-массовой работы, смотрами военно-патриотических мероприятий в школах, в профтехучилищах все более особую ценность приобретают движения: «Армейское шефство — юным патриотам!», «И в запасе остаться солдатом!».

Воины встречаются с допризывниками и призывниками, знакомят их с жизнью, бытом, боевой учебной подразделений, частей, кораблей, возглавляют отряды юных друзей Советской Армии, Военно-Воздушных и Военно-Морских Сил, юно-

шеские военно-патриотические объединения, руководят военно-техническими кружками и курсами, оказывают практическую помощь в проведении военно-спортивных игр «Орленок» и «Зарница», принимают участие в создании и работе оборонно-спортивных молодежных лагерей, помогают в совершенствовании материально-технической базы в школах, техникумах, ПТУ для проведения на высоком уровне оборонно-массовой и спортивной работы. Движение это ныне приобретает все более широкий размах.

Одним из действенных средств физической закалки, нравственного воспитания молодежи, будущих защитников Родины является, как известно, спорт, в частности, его технические и военно-прикладные виды.

В Постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» подчеркивается, что всем нам, в том числе ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ, «...следует принять дополнительные меры для подъема массового физкультурного движения, повышения спортивного мастерства, улучшения воспитательной работы среди физкультурников и спортсменов. Усилить военно-патриотическое воспитание молодежи, подготовку юношей к воинской службе».

Военно-технический спорт пользуется в стране огромной популярностью. Им сейчас в системе ДОСААФ занимается около 25 миллионов человек. И это закономерно. Постоянное общение с техникой, высокие скорости, огромные физические и психологические нагрузки при быстро меняющихся ситуациях способствуют формированию духовной, нравственной и физической крепости человека. Занимающийся техническими видами спорта юноша всегда будет готов, когда Родина позовет, сменить, скажем, руль автомобиля или мотоцикла на рычаги боевой машины, спортивный самолет — на боевой...

Советские спортсмены, занимающиеся военно-прикладными и техническими видами спорта, добились за последние годы высоких результатов. Они не раз с достоинством отстаивали честь Родины на крупнейших международных состязаниях. Советские летчики, парашютисты по праву считаются сильнейшими спортсменами Европы и мира.

Особенно хороших результатов в развитии технических видов спорта добиваются там, где дружно, взаимозаинтересованно работают комсомол и ДОСААФ. Такое тесное содружество показывают, например, комсомольцы и члены оборонного Общества на Украине, в Белоруссии, Прибалтике, в ряде автономных республик, краев и областей Российской Федерации.

Однако кое-где еще комитеты комсомола и ДОСААФ работают несогласованно, допускают формализм в развитии спорта, в подготовке юношей к воинской службе. Такие факты имели место в Амурской области, в некоторых областях Казахской ССР, в Таджикистане.

Одним из любимейших видов спорта у молодежи был и остается авиационный. Голубые просторы неба с мальчишеских лет притягивают к себе каждого. Полет самолета, дерзновенный прыжок, а потом и спуск под куполом парашюта

всегда волнует сердце. У комсомола с авиацией, с покорителями пятого океана — давняя неразрывная дружба. В январе 1981 года страна будет отмечать пятидесятилетие с того времени, когда Ленинский комсомол на своем IX съезде взял шефство над Военно-Воздушным Флотом, бросив клич: «Комсомолец — на самолет!». Тысячи юношей и девушек в те далекие тридцатые годы с путевками комсомола устремились в военные авиационные училища, в аэроклубы, в парашютные, планерные, авиамодельные кружки Осоавиахима.

Горячий интерес у молодежи к спорту романтиков неба несколько не ниже и сегодня. И все же, к сожалению, здесь мы не имеем такой массовости, как в других наземных технических видах спорта. Некоторые наши комсомольские и досаафовские организации ослабили свое внимание к спорту отважных. Кое-где пытаются это объяснить удаленностью аэродромов аэроклубов. Однако это обстоятельство вряд ли может служить оправданием. А почему исчезли из наших парков культуры и отдыха парашютные вышки? Ведь для сотен и сотен подростков они в свое время послужили первым трамплином, с которого начиналась их дорога в авиацию, в самолетный или парашютный спорт!

Думаю, что необходимо вновь вернуть парашютной вышке ее место там, где всегда много молодежи — в парках, в спортивных городках, в авиационных и авиаспортивных клубах. Еще большего внимания комсомола и организаций ДОСААФ заслуживает авиамоделизм. Для увлекающихся строительством, запуском авиационных моделей не требуются ни аэродромы, ни большие финансовые затраты. Класс в школе, комната в жэке всегда могут превратиться в мастерскую любителей малой авиации.

С целью дальнейшего развития военно-технических видов спорта, особенно авиационных, охвата ими как можно большего числа подростков, учащихся средних школ, ПТУ необходимо более активно вовлекать ведущих спортсменов в работу с юношами и девушками. Каждый из мастеров спорта, кандидатов, разрядников, каждый тренер без исключения может и должен стать непременно активным участником движения: «Советские спортсмены — школе!» Сегодня лишь очень немногие из «именитых» по техническим видам спорта по-настоящему шефствуют над подростками, растят себе смену.

В последние годы комсомол и ДОСААФ приняли ряд совместных документов, направленных на дальнейшее развитие военно-прикладных и технических видов спорта, на улучшение качества подготовки и воспитания допризывной молодежи. Необходимо добиться, чтобы принятые постановления были полностью воплощены в жизнь.

Комсомольские организации в тесном содружестве с комитетами ДОСААФ, профсоюзными и спортивными организациями, органами народного образования должны сделать все, чтобы военно-прикладные и технические виды спорта стали хорошей школой воспитания у молодежи высоких, как того требует от нас партия, нравственных, духовных и физических качеств, необходимых строителям коммунизма и надежным защитникам нашей социалистической Родины.



XXVI СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

ПО ПРИМЕРУ ВETERАНОВ

С ЧУВСТВОМ глубокого удовлетворения воспринял коллектив нашего аэроклуба решение июньского (1980 г.) Пленума ЦК КПСС о созыве очередного XXVI съезда КПСС. Речь Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Брежнева Л. И. вдохновила летно-технический состав на борьбу за повышение эффективности использования каждого учебного часа, культуры эксплуатации авиационной техники. В клубе широко развернулось социалистическое соревнование за успешное выполнение плана завершающего года десятой пятилетки и достойную встречу XXVI съезда КПСС.

★★★

В числе передовиков соревнования много работников инженерно-авиационной службы. Особенно большим уважением у всего личного состава пользуется наш авиатехник Фалалей Федорович Богачев. Сын участника революции 1905 года, первого председателя ревкома станицы Нижне-Гниловской, Фалалей Богачев юношей пришел в Ростовский клуб и уже более сорока лет безупречно готовит авиационную технику к полетам. Словом и личным примером воспитывает молодых специалистов, зовет их продолжать и умножать традиции клуба, в котором начали путь

в небо двенадцать юношей-патриотов, удостоенных за подвиги в годы Великой Отечественной войны звания Героя Советского Союза, а десятки других питомцев награждены орденами.

Следуя примеру Ф. Богачева и других ветеранов клуба, перенимая их опыт, которым они охотно и умело делятся, молодые работники инженерно-авиационной службы быстрее растут, становятся первоклассными специалистами.

Пять лет назад пришел в клуб двадцатилетний комсомолец Александр Петров. Внимательно прислушиваясь к советам ветеранов, перенимая их опыт, он в короткий срок освоил основы технической эксплуатации, стал полноценным специалистом, а через год работы авиационным техником. Вертолету, который он обслуживает, дали наименование «отличный». Сейчас ударник коммунистического труда Петров — бригадир, помогает другим специалистам правильно готовить материальную часть к полетам.

Мотористом начал свою «жизнь в авиации» Александр Сергиенко. За четыре года работы в нашем клубе он благодаря помощи и поддержке ветеранов, активному восприятию их опыта, стал квалифицированным специалистом, которому по плечу любая работа в технико-эксплуатационной части клуба. Все регламентные и ремонтные работы Александр Сергиенко выполняет с высоким качеством. Благодаря трудолюбию, приобретенным обширным знаниям и практическим навыкам А. Сергиенко заслужил уважение личного состава подразделения. Его назначили начальником группы регламентных работ по вертолету и авиадвигателю. Под его руководством она завоевала звание коллектива коммунистического труда.

За успешное выполнение плана 1979 года и высокое качество работы коллектив технико-эксплуатационной части награжден грамотой ЦК ДОСААФ СССР.

В ходе соревнования в честь XXVI съезда КПСС личный состав инженерно-авиационной службы, как и всего клуба, настойчиво борется за отличное выполнение плана по всем показателям. И большую помощь в решении этой задачи оказывает созданный в клубе постоянно действующий Совет наставников, в который входят ветераны партии и труда, участники Великой Отечественной войны: техники-бригадиры Ф. Богачев и А. Сергиенко, старший инженер технико-эксплуатационной службы С. Утяпов, инструктор-летчик И. Жигов, заместитель командира подразделения Ю. Тимченко. Они воспитывают у личного состава высокое чувство ответственности за работу на своем участке, помогают профессиональному становлению молодых авиационных специалистов.

И. СТАРЧЕНКО,
инженер аэроклуба

Ростов-на-Дону

ИМЯ: Народный музей революционной и боевой славы.

ДАТА РОЖДЕНИЯ: Октябрь 1965 года.
МЕСТО ПРОПИСКИ: Средняя школа № 4 города Слонима, Гродненской области, БССР.

ОСНОВНОЙ ФОНД МУЗЕЯ: Свыше 6 тысяч уникальных экспонатов.

НАГРАДЫ МУЗЕЯ: Диплом 1-й степени Министерства просвещения БССР, четыре грамоты и Вымпел Советского комитета ветеранов войны, Диплом Центрального штаба Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, Вымпел ЦК ВЛКСМ, Почетная грамота газеты «Известия» за оборонно-массовую работу, Грамота Верховного Совета БССР за хорошую подготовку юношей к службе в Вооруженных Силах Союза ССР...

СЛОВО ПОСЕТИТЕЛЯМ: «Удивительно! Похвально! Здорово! Учитель Вильнюсской школы № 37, заслуженный учитель Литовской ССР П. Фролов».

«То, что увидел, превзошло все мои ожидания... Ветеран 199-й Слонимской штурмовой авиадивизии Герой Советского Союза, гвардии полковник П. Г. Колесников».

«Завидуем юным краеведам, создавшим такое чудо. Постараемся последовать вашему примеру. Спасибо за науку любить Родину. Делегация Барановичского технологического техникума».

Отзывов много, в том числе на польском, немецком, болгарском языках. Гости в нашем музее бывают не только из разных городов и областей страны, но и из стран народной демократии. И все они оставляют в книге отзывов идущие от сердца слова.

Чтобы

ИДЕЯ СОЗДАНИЯ музея родилась на занятиях историко-краеведческого кружка и была горячо поддержана школьными комитетами ДОСААФ и комсомола, советом пионерской дружины.

Начинали мы свою работу накануне 40-летия пионерской организации и, наверное, поэтому решили собирать сведения о зарождении и деятельности первых пионерских отрядов на Слонимщине, в годы, когда край находился под властью буржуазно-помещичьей Польши. Провели несколько походов по родному краю, встретились с первыми пионерами, их родственниками.

Тема второго большого поиска — Слонимщина в годы Великой Отечественной войны. Тщательно готовились мы к походам по партизанским тропам: изучали книги и брошюры по истории войны, краеведческую литературу, продумывали и обсуждали все детали маршрутов. Возглавить поход попросили бывшего комиссара партизанского отряда имени Ф. Э. Дзержинского И. Я. Добряна. Следопыты встретились с командирами партизанских отрядов А. С. Серым, И. А. Зайцевым, с редактором подпольной районной газеты «Вольная праца» Н. В. Бурсевичем, осмотрели места дислокации партизанской бригады имени К. К. Рокоссовского. Вернулись из похода с новыми материалами для школьного музея.

Ребята ведут обширную переписку с ветеранами, с государственными музеями, с всевозможными ведомствами и организациями. Письма ветеранов —

участников боев за Слоним читаются на заседаниях совета музея, на комсомольских собраниях и пионерских сборах, на вечерах, передаются по школьному радио. Фронтвики посылают в дар музею личное военное снаряжение, фотографии, письма, фронтовые газеты и другие дорогие реликвии.

Бывший начальник политотдела 199-й Слонимской штурмовой авиадивизии генерал А. Н. Шипунов пишет:

«Добрый день, дорогие ребята. Сегодня высылаю вашему музею посылку... Вместе с моей полевой фронтовой сумкой вы найдете личное снаряжение с дарственной надписью летчика-штурмовика Героя Советского Союза С. А. Долинского. И как ни жалко было Сергею Александровичу расставаться с этими памятными для него вещами, он все же согласился передать их вашему музею в знак высокого уважения к той огромной работе, которую вы ведете».

Красные следопыты школы делают все для того, чтобы ни один подвиг советских воинов не остался забыт. Участвуя в экспедиции «Восстановление», они узнали о подвиге бывшего командира авиаэскадрильи 569-го штурмового авиаполка 199-й Слонимской штурмовой авиадивизии капитана Александра Михайловича Осипова.

...Ему было 23 года, когда он принял свой первый бой. А всего сын Чувашии Александр Осипов совершил 83 боевых вылета на уничтожение боевой техники и живой силы противника. Участвовал в уничтожении карачаевской группировки врага на Брянском фронте, Невельской группировки на 2-м Прибалтийском фронте, где провел 37 боевых вылетов ведущим группы.

..Февраль 1945 года. Группа штурмовиков Ил-2 во главе с капитаном Осиповым держит курс на Балтийское море. Эскадрилья предстоит атаковать и потопить вражеские корабли, пытающиеся эвакуировать живую силу и технику из района Данциг—Гдыня—Хель. Враг встретил группу Осипова стеной зенитного огня и «мессерами». Но ничто не могло сдержать наших летчиков.

В бою загорелась машина командира эскадрильи. Вот-вот она может взорваться. Отважный летчик передает по радио на командный пункт:

— Машина горит. Прощайте, друзья! Бейте фашистских гадов! Победа за нами!

Горящий самолет Осипов направил на вражеский корабль. Раздался взрыв. А через считанные минуты на месте корабля полыхало на воде море огня... Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 августа 1945 года летчику-коммунисту посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Собрав полные материалы, подтвердив их соответствующими документами, ребята ходатайствовали перед Министерством морского флота СССР об увековечении светлой памяти героя. В своем обращении они писали: «...Балтийское море, за побережье которого столетиями лилась кровь людская, сейчас является морем мира и социализма. Поэтому имя великого сына Чувашии, члена КПСС, Героя Советского Союза капитана Александра Михайловича Осипова одинаково дорого не только советским людям, но также народам

братских нам Польской Народной Республики и ГДР. И мы убеждены, что Министерство морского флота СССР примет наше предложение о присвоении имени капитана А. М. Осипова одному из кораблей Балтийского морского пароходства...»

Ходатайство ребят поддержали Алатырский горком КПСС, где родился Герой, а также Совет ветеранов 569-го штурмового авиаполка и 199-й штурмовой авиадивизии. И в славной когорте кораблей, носящих имена видных людей советской Отчизны, появился теплоход дальнего плавания «Александр Осипов».

☆☆☆

В школе систематически организуются встречи с интересными людьми — ветеранами-подпольщиками, участниками Октябрьской революции, гражданской и Великой Отечественной войн.

Частыми гостями у нас стали кандидаты военных наук, генерал-лейтенант инженерных войск в отставке Е. В. Леошени и летчик Герой Советского Союза П. Г. Колесников. Подружились ребята с семьей секретаря Слонимского подпольного райкома партии в 1943—1944 гг. М. Т. Аничики. Из Волгограда приезжал к нам участник освобождения Слонимщины Герой Советского Союза Иван Васильевич Морозов. Это был большой праздник. А когда гость подарил на память шапку со священной землей Мамаева кургана, взволнованно притихли всегда такие шумные мальчишки и девчонки.

На одном из празднований Дня Победы нашими почетными гостями были ветераны 199-й Слонимской штурмовой авиадивизии. Свыше сорока авиаторов, в том числе бывшее командование дивизии, семь Героев Советского Союза. Во время встречи родилась идея установить во дворе школы памятник в честь летчиков-слонимцев. При содействии ветерана дивизии Героя Советского Союза В. А. Медноногова юные следопыты установили связь с конструкторским бюро С. В. Ильюшина, которое по просьбе школы изготовило бронзовую модель самолета-штурмовика Ил-2. Памятное сооружение воздвигнуто по проекту архитектора нашего города А. А. Ищенко.

На митинг по случаю торжественного открытия памятника собрались тысячи учащихся, жителей Слонима, труженников колхозов и совхозов района, промышленных предприятий города. Пришли и почетные гости — участники освобождения нашего края, приехавшие в город на празднование 30-летия освобождения Белоруссии от немецко-фашистских захватчиков.

Медленно падает покрывало, и перед собравшимися возникает самолет-штурмовик Ил-2, стремительно летящий ввысь. На одной стороне постаменты написано: «Твой подвиг бессмертен, советский солдат. 1941—1945 гг.», а на второй — «Воинам 199-й Слонимской штурмовой авиационной дивизии. Мужество ваше и ратную доблесть чтут благодарные слонимчане».

Переписка, походы, встречи с ветеранами и родственниками погибших, работа с архивными документами. Народный музей революционной и боевой

славы школы № 4 города Слонима сейчас по праву называют центром воссоздания истории родного края. Это не только помещение, где сосредоточен богатый документальный материал, экспонаты. Это — боевой штаб поисковой и исследовательской работы. И главное — исследователями являются те, кому предстоит принять эстафету от своих отцов и продолжить славные традиции нашего народа.

— История — это память народа, — скажет вам каждый член совета Народного музея. — Но для того, чтобы помнить, надо знать. Отсюда наша задача: открывать неизвестное.

Наша школа еще молодая, но на ее счету немало хороших дел. Сотни ее выпускников трудятся в разных отраслях народного хозяйства, учатся в специальных средних и высших учебных заведениях, с оружием в руках стоят на страже наших мирных рубежей. Отзывы о многих из них, их характеристики и фотографии можно увидеть в отделе музея «Наши выпускники — солдаты Родины и передовники производства».

Ребята знают, чтобы заслужить честь быть сфотографированным у развернутого Красного знамени, надо немало потрудиться. С хорошей завистью смотрят они на фотографии и читают замечательные строки характеристик наших выпускников Николая и Владимира Хомена. В прошлом хорошие учащиеся и активные краеведы, братья заслужили высокую честь быть сфотографированными у развернутого Красного знамени Пермского военного авиационно-технического училища им. Ленинского комсомола.

Отвага, воля, высокая идейная закалка и глубокие знания — неотъемлемые черты людей, которые решили связать свою жизнь с авиацией. Эти качества есть у выпускников нашей школы Виталия Ялымова и Валерия Алейникова. Об этом говорят их характеристики, полученные из высших военных училищ. Учителя заслуженно гордятся и другими нашими выпускниками — будущими офицерами Анатолием Радевичем и Юрием Жарским... Свыше 70 выпускников школы продолжают учиться либо закончили высшие военные училища, связав свою жизнь с армией. Среди них наши медалисты Анатолий Макшанский и Владимир Казан.

Каждый год музей пополняется самыми лучшими отзывами с места работы и службы наших выпускников. Потому, что они уходят из школы с высоким и гордым чувством принадлежности к стране, имя которой Советская Родина.

В ходе Веселюного смотра-конкурса первичных досафовских и комсомольских организаций по военно-технической подготовке допризывной и призывной молодежи, в который включились, мы полны решимости достичь новых успехов в оборонно-массовой работе.

А. ЖУКОВСКИЙ,
учитель истории
Слоним, Гродненской области

☆☆☆

«ПЕРВОМУ МОЕМУ УЧИТЕЛЮ В АВИАЦИИ»



О ВETERАНАХ ДОСААФ

Встреча в Свердловском аэроклубе ветеранов с молодыми аэроклубовцами. Маршал авиации Силантьев А. П., заместитель главнокомандующего ВВС, начальник аэроклуба в сороковых годах Кизиков В. С., бывший инструктор-летчик аэроклуба Кузьмина А. С. и бывший начальник планерной школы при аэроклубе Сизов А. Ф. среди молодых аэроклубовцев.

Город Свердловск, февраль 1979 года.

«...Первое крещение, первый подскок в воздух с «Митькиной горы». Первый полет!..»

— Товарищ инструктор, курсант Речкалов первый полет выполнил.

А инструктор — почти круглый в своем кожаном пальто, маленький человек, подаривший нам первую красоту полета, — крепко жмет руку. Его темные глаза искрятся радостью: знает Кизиков, что делается сейчас в мальчишеском сердце: ведь и у него был когда-то первый полет!..»

Это строки из книги «Дымное небо войны» свердловчанина, дванды Героя Советского Союза Григория Андреевича Речкалова. На титульном листе книги рукою автора написано: «Дорогому Виктору Сергеевичу Кизикову — моему доброму учителю, давшему мне путевку к планеру, потом на самолет и в большую авиацию».

Удивительно скромный народ — эти ветераны. Взять того же В. Кизикова. Почти пять лет я знаю его по работе, по несколько раз за день встречаемся, а ведь случайно узнал о его очень интересной судьбе, о том, что он был одним из первых руководителей спортивной авиации на Урале, возглавлял Свердловский аэроклуб. По моей просьбе Виктор Сергеевич принес на работу альбом, и вот мы с ним смотрим фотографии различных лет...

На одном фото — маршал авиации Александр Петрович Силантьев. Рядом с ним В. Кизиков. Оказывается, маршал авиации тоже был в тридцатые годы учеником начальника Свердловского аэроклуба. На обороте фото маршал написал: «Моему первому учителю в авиации».

— Способный был курсант, — улыбается Кизиков, — и воевал потом отлично...

А в руках у меня новая фотография. На ней полковник в авиационной форме. Вся грудь в орденах.

— Тоже мой ученик. Сейчас доктор технических наук. Леонид Иванович Ма-

линин. — Поясняет Виктор Сергеевич. — Хорошо летал, страстным авиамоделистом был.

Скольким юношам дал путевку в небо Виктор Сергеевич!

Мог ли когда-то даже в мечтах предполагать маленький Витя Кизиков, сын астраханского мальчика, что придет время и он поднимется в небо. В пятнадцать лет, окончив пять классов, Виктор идет работать. В 1929 году семья переезжает в Свердловск. В тридцать первом комсомолец Виктор Кизиков становится коммунистом и по спецнабору поступает в Оренбургскую военную школу летчиков. И вот уже без малого пятьдесят лет он остается верен авиации.

В 1932 году, после окончания летной школы, Кизиков возвращается в Свердловск инструктором-пилотом аэроклуба. Через несколько лет становится его начальником, а войну встретил на посту начальника авиации Осоавиахима Свердловской области. В этой должности он и начал формировать из уральцев-инструкторов и пилотов-спортсменов первый полк ночных бомбардировщиков на По-2.

В декабре 1941 года 734-й ночной бомбардировочный авиационный полк уже сражался с врагом. Начальником оперативно-разведывательного отдела полка был Кизиков. Он умело и тактически грамотно разрабатывает боевые операции полка, всегда своевременно и точно доводит боевую обстановку до летного состава. Капитан Кизиков и сам совершает боевые вылеты на бомбежку противника. За боевые заслуги его награждают двумя орденами Красной Звезды.

Нередко вместе с инженером полка вылетал на освобожденную от фашистов местность, чтобы подыскать посадочную площадку для базирования самолетов

поближе к фронту. Приходилось садиться на не разминированные еще, изрытые траншеями поля...

Вместе с полком Виктор Сергеевич Кизиков участвовал в боях на Западном, Брянском, Воронежском, Юго-Западном, Третьем Украинском фронтах, закончил войну в звании майора, в должности начальника штаба полка. К двум орденам Красной Звезды добавились орден Отечественной войны II степени, медали «За боевые заслуги», «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда», «За взятие Будапешта», «За взятие Вены»...

В 1946 году Виктор Сергеевич возвращается в Свердловск и начинает мирную жизнь в Уральском управлении гражданской авиации: начальник штаба подразделения, заместитель командира аэропорта по политической части. Потом, до 1971 года, был председателем Уральского территориального комитета профсоюза авиаработников. В 61 год ушел на заслуженную пенсию, но... пробыл на ней три месяца и не выдержал, опять пришел в управление.

Любовь к авиации Виктор Сергеевич воспитал и у своих сыновей. Старший — Владимир летает на современном воздушном лайнере Ил-62 на международных воздушных трассах. Младший, Сергей — авиатехник в аэропорту г. Свердловска, награжден медалью «За трудовую доблесть». И уже третье поколение Кизиковых в авиации — внук Михаил трудится в Московском аэропорту, там, где летает и его отец.

**Подполковник запаса
В. САМСОНОВ,
старший инженер по работе с кадрами
Уральского управления
гражданской авиации**

Свердловск

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

КТО ЛЕТАЛ НА САМОЛЕТЕ «ОСВОБОЖДЕННЫЙ ДОНБАСС»?

ЭТО БЫЛО в начале 1944 года. Когда от немецко-фашистских захватчиков был освобожден Донбасс, труженики совхоза имени Первого мая Горловского района единодушно решили купить для Красной Армии на свои средства боевой самолет. Все участвовали в этом благородном патриотическом деле. За два дня со-

брали сто тысяч рублей. Деньги отравили в Москву...

На эти средства был приобретен самолет, названный «Освобожденный Донбасс».

С той поры минуло почти тридцать шесть лет. Давным давно залечены тяжелые раны войны.

В настоящее время совхоз имени Первого мая Артемовского района Донецкой области вырос, стал намного богаче. Поселок Новолуганское, где расположена центральная усадьба, участвует во Всесоюзных смотрах по благоустройству. Рядом с хозяйством выросло рукотворное море — водохранилище Углегорской ГРЭС.

Но память о прошлом нетленна. Ветераны и молодежь горячо интере-

суются героическим прошлым Родины, гордятся бессмертными подвигами воинов армии, авиации и флота. У нас в районе создан историко-краеведческий музей, он ведет большую военно-патриотическую пропаганду. Хотелось бы знать и судьбу самолета «Освобожденный Донбасс». Кто на нем летал и где? Какого типа он был?

Может, живы еще фронтовики, знавшие об этой боевой машине? Просим их через журнал «Крылья Родины» откликнуться и рассказать о себе, о боевых друзьях.

**И. АДАМОВ,
член совета народного
историко-краеведческого музея
Артемовск, Донецкой области**



„Я — солдат ВДВ“

«Началась армейская жизнь, — пишет родителям Юрий. — Сейчас мы проходим курс молодого бойца, 23 февраля будем принимать военную присягу. Прощу Вас, папа и мама, приехать к нам, солдатам, в этот день. Посмотрите на нас, молодых гвардейцев».

Далее Юрий писал:

«Не могу не поделиться впечатлениями по выполнению утренней команды «Подъем». Хочется понежиться под одеялом, как бывало дома. А тут все летит, все несется... Физзарядка — трехкилометровый кросс и вольные упражнения на гимнастических снарядах. Нелегкое это дело. Особенно для тех, кто до армии спортом не занимался. Армия, на мой взгляд, самая образцовая организация. Шинели висят в определенном порядке. Койки заправлены одинаково. Пол моется два раза в день. Порядок идеальный. Еще раз прошел медкомиссию. Признан годным для службы в воздушно-десантных войсках. Мечта осуществилась: я — солдат ВДВ.»

● **ШКОЛА ВЫДЕРЖКИ.** Юноши приходят в солдатскую семью, как правило, не имея жизненной школы. Проходит срок службы, и они возвращаются, но уже другими людьми — людьми, прошедшими школу выдержки и дисциплины, получившими технические, профессиональные знания и политическую подготовку.

Это подтверждают письма солдата Баландина.

«...Служба идет хорошо, я значительно окреп физически. Подтягиваюсь на

Ю. Баландин и его мать Е. И. Баландина в день проводов в армию.

Фото А. СТУБРЫ

Гвардии рядовой Ю. Баландин после парашютного прыжка.

Рис. В. Голикова

ЭТО БЫЛО в октябре 1976 года. Коллектив Клайпедского целлюлозно-картонного завода провожал юношей в армию. Секретарь партийного комитета И. И. Антоненков, наставники молодежи, родители, представители досаафовской и комсомольской организаций напутствовали ребят, желали им доброго пути, успехов в службе. Главный инженер завода В. Ю. Кашюба зачитал и вручил призывникам благодарственные адреса, где было записано: «...коллектив завода благодарит за добросовестный труд и желает крепкого здоровья, отличных успехов в боевой и политической подготовке, укреплении воинской дисциплины, возвращения после службы в армии на завод...»

От имени родителей выступила секретарь парторганизации цеха Е. И. Баландина, мать одного из призывников, Юрия Баландина.

— Горжусь своим сыном, — сказала

Екатерина Ивановна, — его товарищами, уверена, они будут верно служить Отчизне.

С ответным словом выступил Гитис Дубинкас. Он заверил родителей, коллектив, что посланцы завода будут служить честно и самоотверженно, — так, как требуют воинские уставы. «После службы вернемся в свой коллектив», — заверил Гитис.

● **МЕЧТА ОСУЩЕСТВИЛАСЬ.** Ребята писали родным, знакомым, на предприятии. Писал и Юрий Баландин. О нелегкой военной службе, о товариществе, взаимной помощи в коллективе. Эти письма полезны для молодого читателя, будущего воина. В каждом из них — чувство гордости за свою Родину, любовь к профессии, желание обрести высокие морально-боевые и политические качества, без которых нет крепкой солдатской семьи.



перекладине 20 раз! Держу во взводе первенство. Много занимаемся в парашютном городке. Отрабатываем приемы с оружием и самбо. Мой командир вчера разговаривал со мной о моей будущей службе. При настойчивой учебе я смогу овладеть несколькими специальностями: радиста, шофера, инструктора по разным видам спорта — парашютному, самбо, подрывному, водолазному. А еще, что самое важное, я стану разведчиком, научусь читать топографическую карту, ориентироваться на местности. Надеюсь этой наукой овладеть в совершенстве. Очень доволен, что попал в этот род войск.

В школе, а затем на производстве Юрий Баландин был активным членом ДОСААФ. Он изучал военное дело, учился водить автомашину, совершил несколько прыжков с парашютом. Как это все пригодилось!

«Получив закалку в ДОСААФ, я быстро вхожу в армейскую жизнь. А это не просто. Здесь все бегом. Если бы ты, мама, посмотрела на мой образцовый внешний вид! Наверное, не сразу поверила, что это твой сын. Сегодня укладывали парашюты. И здесь мне намного легче, чем другим: укладку я изучил в ДОСААФ. Одна только трудность — в отведенное время не успеваю. Но ничего, научусь работать быстрее. Хочу поделиться впечатлениями о прыжке с парашютной вышки. Когда я подошел к краю, вспомнил Вильнюс, учебный городок ДОСААФ, где совершил первый прыжок. Офицеры говорят, что с вышки прыгать страшнее, чем с самолета. Но мне понравилось. Даже во время приземления остался на ногах. Хочется, чтобы быстрее начались прыжки с боевых самолетов.»

● **ТОРЖЕСТВЕННЫЙ ДЕНЬ.** Присяга — это клятва на верность Родине. Принятие присяги было назначено на 23 февраля. В этот торжественный день в часть приехали многие родители воинов, приехала и семья Юрия Баландина — отец Александр Васильевич, мать Екатерина Ивановна, сестра Наташа.

— Незабываемый день, забываемые слова сына «торжественно клянусь», — рассказывала потом Екатерина Ивановна. — Командир части поздравил молодых воинов, и троекратное «ура» эхом разнеслось над плацем, казармой и военным городком.

После командира выступали родители, выступила и Екатерина Ивановна, поздравила сына и его боевых друзей, пожелала им успехов в воинской службе. Передала и наказ коллектива завода: быть воинами дисциплинированными, честными, правдивыми, храбрыми, как требует присяга.

Наказ родителей, коллектива предприятия Юрий выполняет с честью. Это видно из его последующих писем.

«...Закончилось наше тактическое учение. Началось оно рано утром, по тревоге». На боевых машинах мы выдвинулись в точно указанное время и место. Был сильный мороз, но мы действовали четко, сноровисто, быстро. Благодаря умелым действиям всех солдат, опыту старослужащих воинов, ясным распоряжениям командиров мы успешно выполнили задание.

Еще письмо. Юрий делится своей радостью. «Здравствуйте, мама, папа, Наташюшка. Сегодня получил от командира взвода первую благодарность за от-

личное выполнение строевых упражнений, а в боевом листке отметили меня и еще одного нашего гвардейца за четкие действия на физподготовке».

● **ДЕСАНТНИК — ПРОФЕССИЯ МУЖЕСТВЕННАЯ.** Любовь к профессии возникла еще до службы. Повлияли встречи с ветеранами войны, бывшими десантниками, книги о них, кинофильмы. Юрий ни разу не пропустил специальную телепередачу «Служу Советскому Союзу». Любовь к профессии помогает службе, делает ее более интересной, пробуждает творчество воина.

«Настроение у меня хорошее, — пишет домой Юрий, — очень нравится служба, каждый день узнаю что-нибудь новое, интересное. Сегодня были занятия по тактике. Выходили в поле. Отрабатывали оборону отделения, действия воина-десантника в наступательном бою. По полю ползли 2 часа, это примерно около 3 км. Затем марш-бросок на 8 км, с автоматом, противогазом и десантным ранцем. Выдержал! Во взводе у меня с ребятами сложились самые хорошие отношения. Мы соревнуемся, взяли повышенные социалистические обязательства. Я обязался учиться только на «б». Замполит считает, что я смогу этого добиться. Буду стараться. Вы знаете, какой у нас замполит! Грамотен в военном и политическом отношении, мастер спорта по штанге. Требователен, справедлив и человек очень хороший».

В беседе с солдатами командир взвода сказал: «Возросшая динамичность боевых действий многократно повышает физическую нагрузку на воинов, воздействует на их психику, чтобы выполнить задачу, требуется огромная сила духа, твердость воли, способность не только побороть страх, растерянность, но и действовать собранно, организованно и целеустремленно».

Эти слова вспомнились в день десантирования с боевого самолета, когда прозвучала команда подготовиться для следования на аэродром и внезапно возникло сомнение: «А благополучно ли приземлюсь?». Особенно это чувство охватило тогда, когда началась посадка в самолет. Но Юрий вспомнил слова командира, и неприятное ощущение будто улетучилось. Наверное еще и потому, что рядом находились его товарищи, командиры, уважаемые им люди.

Через двадцать минут он совершил прыжок с самолета. Приземление было мягким, удачным. Он посмотрел вверх, в небо, откуда спускались его товарищи, и почувствовал новый прилив сил и уверенности, ему захотелось прыгнуть еще раз, и еще, и еще.

● **ПИСЬМО НА ЗАВОД.** «Дорогие товарищи! Полгода служу в ВДВ. Профессия десантника воспитывает в человеке мужество, храбрость, отвагу — качества, без которых не обойтись современному солдату. У нас много задач, но главная — внезапность и самостоятельность действий в тылу противника. Задача сложная, интересная, и я буду рад, если кто-то из заводских ребят встречу в десантных войсках. Хочу поблагодарить коллектив, наставников, ветеранов войны и труда, которые разъясняли нам, как важна дружба, товарищество, взаимная помощь в решении производственных задач. Крайне необходима дружба и взаимовыручка в воинском коллективе. Наш взвод — дружные ребята, готовые всегда помочь товарищу». Про-

читав письмо Юрия в заводской стенгазете «Бумажник», молодые рабочие, комсомольцы написали ответное письмо, пожелали Юрию успехов в учебно-боевой и политической подготовке, смелых прыжков. Комсомольцы доложили Юрию и его боевым товарищам о своих трудовых успехах, задачах.

Незадолго до ухода Юрия в запас я встретился с его отцом, А. В. Баландиным, рабочим картонного цеха, ударником коммунистического труда, коммунистом. Он сказал, что любовь и ответственность Юрия к своим служебным обязанностям не случайны. Отцу всегда было приятно видеть ту увлеченность, тот молодежный задор, которые были присущи Юрию, когда он что-то делал или выполнял какое-то общественное поручение. Учасье в 8 классе, он вступил в комсомол. Это еще более активизировало его юношескую деятельность. Он регулярно писал заметки в школьную стенгазету, был постоянным членом редколлегии, участником многочисленных походов «Этих дней не смолкнет слава».

Занимаясь на курсах ДОСААФ, он серьезно готовил себя для службы в армии. Окончив среднюю школу, на десятый день после выпускного вечера поступил на работу. Трудился в одном цехе вместе с отцом и матерью. С присущей ему энергией активно участвовал в общественной жизни производственного участка, редактировал стенную газету, был группкомсоргом, участвовал в спартакиаде предприятий целлюлозно-бумажной промышленности Прибалтики.

Эту свою общественную активность и устремленность он принес и в армию. Юрия назначили редактором боевого листка, избрали заместителем секретаря комсомольской организации подразделения. Об этом отец узнал из письма командира:

«Рядовой Ю. А. Баландин зарекомендовал себя как исполнительный, дисциплинированный товарищ. Постоянно работает над повышением своих знаний. Хорошо владеет выверенным ему оружием, имеет высокие показатели по физической подготовке, стойко переносит тяготы и трудности военной жизни. В общественной жизни подразделения принимает активное участие. Прыжки с военно-транспортных самолетов совершает смело и уверенно. Имеет хорошие организаторские качества»

В этих, хотя и коротких, строках сказано много. Чувствуется, что комсомолец Юрий Баландин — человек горячего сердца, задора и оптимизма.

Это же подтверждает и дальнейшая жизнь Юрия Баландина. Отслужив положенный срок службы в армии, Юрий демобилизовался и снова вернулся в родной заводской коллектив. Работал слесарем. Здесь его приняли кандидатом в члены КПСС. Учитывая его желание, партийная организация рекомендовала его на учебу в одно из училищ Министерства внутренних дел СССР.

Юрий приезжал в отпуск, заходил на завод. Встретился с товарищами, интересовался их работой, рассказывал о себе, о новом своем коллективе. Учится хорошо, старательно. По окончании училища будет офицером.

Подполковник запаса
И. ПУЗЫРЬ

Клайпеда



МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВВС

ДЕЛЕГАТ СЪЕЗДА КОМСОМОЛА

ПОЛЕТ был контрольным. Среди курсантов, будущих военных летчиков, на аэродроме находился и сержант Александр Истомин. Работу курсантов в воздухе проверял заместитель начальника училища полковник Завьялов.

Застегнув молнии на летном костюме, поправив шлемофон, Истомин четко доложил проверяющему о готовности к полету. И хотя в голосе Александра звучали твердые нотки, от офицера не скрылось волнение курсанта. Опытный летчик, он протечески приободрил Истомина.

Запущен двигатель. Разрешен взлет. Серебристая машина оторвалась от взлетной полосы и ушла в зону. Там и предстоит курсанту работать, выполнять пилотаж.

Одна фигура сменяет другую: виражи, перевороты, боевые развороты, петли... Пилотирует Истомин уверенно. Проверяющий рядом, но в управление не вмешивается — не зачем, все идет хорошо, нормально.

Полет выполнен. После посадки

Курсант А. Истомин.

Фото А. ИВАНЧЕНКО

Истомин ждет замечаний, но полковник Завьялов доволен. «Молодец! — говорит он курсанту. — Только не зазнавайся! Совершенствуй свои летные навыки, будешь толковым летчиком».

Стать военным авиатором, летать на перехватчиках Саша решил давно. И потому, что много и увлеченно об этой профессии ему говорил отец, служивший ранее в авиации. И потому, что много читал о полетах, о летчиках, об их отваге и мужестве. Так пришла мечта. Готовясь в училище, Александр занимался спортом, старательно учился, был комсомольским активистом, участником районных и областных математических и физических олимпиад, не раз занимал призовые места. С этим багажом знаний он и поступил в Ставропольское высшее военное авиационное училище летчиков и штурманов противовоздушной обороны. Армейская жизнь, дисциплина, строгий порядок пришлось по душе Александру.

С первых же дней учебы он приучил себя не растрчивать попусту время, много и упорно работал над собой, стал одним из лучших курсантов училища. Скромный, трудолюбивый, он — авторитет среди курсантов. Товарищи тянутся к нему, зная, что Истомин всегда поможет и словом, и делом. Так с его помощью отличниками учебы стали курсанты Сергей Беляев и Андрей Косов, подтянулись, стали хорошо успевать другие курсанты.

Сержант Истомин — активный общественник. Он член комитета ВЛКСМ батальона курсантов. На протяжении трех лет избирается секретарем первичной комсомольской организации подразделения. За достигнутые успехи в учебе и службе награжден знаком ЦК ВЛКСМ «Воинская доблесть». Недавно Александр был принят в члены КПСС. Делегат XVIII съезда ВЛКСМ, он достойно оправдывает доверие товарищей и командиров. Учится только на «отлично». В его служебной карточке около двадцати поощрений и ни одного взыскания.

Сейчас, на одном из учебных аэродромов, он успешно осваивает сверхзвуковой перехватчик, осуществляет свою мечту — стать достойным защитником воздушных рубежей любимой Отчизны.

Подполковник Р. ГОЛОВАНЕВ

АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ

КУБОК У ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ

XIII чемпионат СССР
по самолетному спорту

В СОРЕВНОВАНИЯХ участвовали по две команды от Военно-Воздушных Сил и оборонного Общества. В каждой команде по пять спортсменов. Два военных летчика и один спортсмен Волгоградского аэроклуба выступали только в личном зачете. В числе участников 18 мастеров спорта, остальные перворядники (военные летчики).

В первый день соревнований низкая облачность (до 500 м) не позволила выполнять обязательный пилотажный комплекс. Для него нужна высота облаков не менее 2200 м. Было принято решение разыгрывать 3-е упражнение — полеты по четырехугольному маршруту с переменным профилем. Участники должны были опознать выложенные на поворотных пунктах условные знаки из полотнищ и в заданное время (45 мин) выйти на конечный пункт маршрута.

Начались соревнования с неоправданной задержкой по времени. Отлетало всего восемь спортсменов. Затем погода ухудшилась. Полеты пришлось пре-

Абсолютный чемпион страны мастер спорта В. Журавлев (слева).

Фото В. ТИМОФЕЕВА



ВОСЕМЬ МЕДАЛЕЙ ИЗ ДВЕНАДЦАТИ РАЗЫГРАННЫХ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЧЕТЫРЕ ЗОЛОТЫЕ И СТОЛЬКО ЖЕ СЕРЕБРЯНЫХ, ЗАВОЕВАЛИ СПОРТСМЕНЫ ДОСААФ СССР НА XIII ЧЕМПИОНАТЕ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ПО САМОЛЕТНОМУ СПОРТУ (РЕАКТИВНЫЕ САМОЛЕТЫ), КОТОРЫЙ ПРОХОДИЛ В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ.

АБСОЛЮТНЫМ ЧЕМПИОНОМ ГОДА И ОБЛАДАТЕЛЕМ ПРИЗА ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» ЗА ЛУЧШЕЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПИЛОТАЖНОЙ ПРОГРАММЫ НАЗВАН ШТУРМАН КАРАГАНДИНСКОГО АЭРОКЛУБА МАСТЕР СПОРТА В. ЖУРАВЛЕВ.

СЕРЕБРЯНЫЙ ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТА — КОМАНДИР ЗВЕНА ВОРОНЕЖСКОГО АЭРОКЛУБА МАСТЕР СПОРТА В. БУНИН.

ЧЕМПИОНОМ, ПОМИМО ЖУРАВЛЕВА (В ДВУХ УПРАЖНЕНИЯХ), СТАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ВОРОШИЛОВГРАДСКОГО АЭРОКЛУБА МАСТЕР СПОРТА Л. КУРИЛОВ.

СПОРТСМЕНЫ ДОСААФ НАБРАЛИ В СУММЕ ДВУХ КОМАНД НА СТО СЕМЬ ОЧКОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ИХ БЫЛО У СОПЕРНИКОВ.

А ПЕРЕХОДЯЩИЙ КУБОК ЦК ДОСААФ СССР И ДИПЛОМ ПЕРВОЙ СТЕПЕНИ КОМИТЕТА ПО ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ И СПОРТУ ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР ЗАСЛУЖЕННО ДОСТАЛСЯ ВОЕННЫМ ЛЕТЧИКАМ.



кратить. Продолжили их лишь через два дня. Некоторые спортсмены допускали ошибки. Наиболее характерные из них — невыдерживание высоты и времени полета, отклонение при выходе на конечный пункт маршрута. И штрафных очков не избежали даже ведущие, среди них мастера спорта Л. Курилов, А. Новиков, В. Акимов, В. Чех. Особенно их много у мастера спорта из Волгограда А. Пашкина, занявшего по упражнению последнее место.

Но даже в трудных погодных условиях, при ограниченной горизонтальной видимости, шесть спортсменов вышли на КПМ точно в расчетное время — секунда в секунду и, если бы не незначительное отклонение по курсу или высоте, они набрали бы максимальное количество очков.

Лучший результат показали мастера спорта В. Журавлев [ДОСААФ-2], А. Медовиченко [ДОСААФ-1], Г. Черковский [ВВС-1].

Спортсмены-летчики аэроклубов, набрав на 122 очка больше, чем их было у

военных летчиков, сделали неплохую заявку на общую командную победу. Но, увы! Они не смогли удержаться на высшем уровне при выполнении пилотажной программы, хотя спортсмены ДОСААФ (В. Журавлев, Л. Курилов, В. Бунин) доказали, что они в совершенстве владеют техникой пилотирования. А остальные!

Невысокие показатели в первом упражнении — обязательный пилотажный комплекс из 11 фигур — у мастеров спорта А. Шаталова, В. Соколова, В. Андиферова (все трое из Липецкого аэроклуба). А ведь они входили во вторую команду ДОСААФ, претендовавшую на абсолютную победу. Во втором упражнении — произвольный комплекс — эти спортсмены заняли последние места и тем окончательно отодвинули победу. Не добилась ее и первая команда ДОСААФ. Чемпион по первому упражнению А. Курилов в произвольной программе занял седьмое место. Его одноклубник мастер спорта А. Новиков, в общем-то неплохо выступивший в пер-

вом упражнении, во втором был тринадцатым. Это — опытные спортсмены. Общий налет каждого намного превышает три тысячи часов. И в том, что они не вышли победителями в многоборье, не последнюю роль сыграл некоторый перерыв в их спортивных выступлениях.

Ниже своих возможностей продемонстрировали произвольный пилотаж В. Акимов [Ворошиловград], А. Медовиченко [Запорожье], В. Чех [Караганда].

Высокие волевые качества показали спортсмены первой команды ВВС. В сумме двух упражнений (маршрутный полет и обязательный пилотажный комплекс) они отставали от команды ДОСААФ-2 на 114 очков. Но вот дан старт розыгрышу произвольной программы. В ней не более двенадцати фигур. Они выбирались спортсменами из перечня двадцати шести фигур. Каждый стремился в меру своей подготовленности включить наиболее «дорогие». Это — восьмерки с бочками и полубочками на восходящей и нисходящей траекториях, управляемые восходящие и нисходящие

бочки, фиксированные через 90° горизонтальные и на горке. Военные летчики [команда ВВС-1] выступали ровно, без срывов, опередив ближайших соперников на 260 очков. В зачет многоборья вошли показатели мастеров спорта А. Карпенко, Н. Седова, А. Кондрашова, Г. Черковского, занявших 3-, 4-, 5- и 6-е места.

Что же обеспечило победу команде ВВС-1? Она укомплектована молодыми пилотами-спортсменами, все они имеют высшее образование. Каждый стремится всегда быть впереди. В команде развито чувство товарищества. Она не дрогнула после некоторого проигрыша в третьем упражнении, нашла в себе силы и победила.

Команда ВВС-1 набрала в многоборье 26238,75 очка, на втором месте — ДОСААФ-2 — 26186 очков, на третьем — ДОСААФ-1 — 257505, четвертом — ВВС-2 — 25590,75.

Судейская коллегия, которую возглавил судья международной категории В. Васильев, отметила, что место соревнований было подготовлено в соответствии с требованиями Положения о чемпионате. Полностью разгран программа лично-командного первенства. Спортсмены обменялись опытом техники пилотирования реактивных самолетов, что безусловно явится хорошей школой повышения спортивного мастерства.

И все же одна из целей не была достигнута. Речь идет о популяризации самолетного спорта. Обычно всесоюзные чемпионаты по военно-техническим видам спорта, где бы они ни проводились, привлекают молодежь на аэродром. Местные предприятия берут шефство над командами, устраивают встречи спортсменов с ветеранами труда и войны, призывниками. Ничего похожего на этот раз не было, если не считать двух-трех десятков пионеров на открытии чемпионата. Только в ходе соревнований удалось решить вопрос о призах.

Бюро Федерации самолетного спорта СССР подвело итоги чемпионата. По предложению судейской коллегии решено внести изменения в правила судейства. В частности, при определении первенства, в случаях одинакового количества очков по третьему упражнению, предпочтение отдавать спортсмену, имеющему лучшее время выхода на конечный пункт маршрута. При выполнении

нии пилотажных комплексов нижний предел высоты пилотажа оценивают судьи. Если же нарушение высоты зарегистрировано 50 процентами судей по пилотажу, то используются показания бароспидографа.

И еще об одном стоит сказать. Журнал «Крылья Родины» не раз писал о том, что некоторые спортсмены ДОСААФ не следят за соответствующими записями медицинского осмотра в летных книжках. По этой причине в 1975 году на ведомственных соревнованиях в Ворошиловграде не был допущен к полетам абсолютный чемпион Советского Союза мастер спорта А. Чуев. Еще раньше была отстранена от участия в соревнованиях вся команда Волгоградского аэроклуба. Горький опыт не пошел впрок. На этот раз не были допущены А. Пашкин [опять же из Волгограда] и О. Зяблов из Куйбышева. Понадобились дополнительные хлопоты тренера А. Шехалевича, чтобы доказать мандатной комиссии правомочность Пашкина, а Зяблову пришлось перейти в судейскую коллегия.

Спорт на реактивных самолетах завоевал в стране признание. За тринадцать лет выращено более 600 мастеров спорта. Это лучшие инструкторы, командиры звеньев, подразделений военных училищ и клубов ДОСААФ. Они пользуются большим авторитетом у курсантов, своим примером показывают, как надо владеть авиационной техникой.

Н. БАЛАКИН,
спец корр. «Крылья Родины»

СПОРТИВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ (первые десять мест)

Личный зачет (в скобках очки и места по упражнениям): 1. В. Журавлев (Караганда) — 6726,75 (2296,25 — 2, 3032,5 — 1, 1398 — 1); 2. В. Бунин (Воронеж) — 6593,0 (2272,5 — 4, 2932,5 — 6, 1388 — 6); 3. А. Карпенко — 6579,75 (2253,75 — 9 — 10, 2950,0 — 5, 1376 — 11); 4. Н. Седов — 6568,5 (2233,75 — 15, 2958,75 — 3, 1376 — 10); 5. А. Кондрашов — 6555,75 (2236,25 — 13, 2957,5 — 4, 1362 — 13); 6. Г. Черковский (все четверо — ВВС) — 6535,25 (2276,25 — 3, 2870,0 — 9, 1389 — 3); 7. А. Медовиченно (Запорожье) — 6487,5 (2262,5 — 5 — 6, 2831,0 — 17, 1394 — 2); 8. Б. Стрелаловский (ВВС) — 6439,0 (2230,0 — 17, 2865,0 — 10, 1344 — 16); 9. В. Чех (Караганда) — 6437,0 (2251,25 — 11, 2833,75 — 16, 1352 — 14-15); 10. А. Савельев (ВВС) — 6435,25 (2188,75 — 22, 2857,5 — 14, 1389 — 4-5).

вались авиамodelисты Уфы, Ижевска, Свердловска, Кургана, Оренбурга, Челябинска и Магнитогорска.

Более ста спортсменов боролись за кубок «Золотая осень Южного Урала». Впереди команды Челябинска, Магнитогорска, Уфы. Порадовали челябинцы В. Уколов, А. Пераверзев, Ю. Лукошкин, выполнившие норматив мастера спорта.

П. БЕЛЮЧЕНКО,
член областной федерации
авиационного спорта

Челябинск



ПРАЗДНИК АВИА- МОДЕЛИСТОВ В ХАРЬКОВЕ

Заметки об одном
всесоюзном
турнире

ДА, ИНАЧЕ как большим праздником малой авиации не назовешь всесоюзный турнир авиамodelистов авиационных заводов и конструкторских бюро страны. Его дыхание ощущалось задолго до начала официальных стартов. О соревнованиях сообщало местное радио, посетить их приглашали плакаты, развешенные в городе, и специальные приглашения, разосланные в первичные организации и клубы ДОСААФ, спортивные общества. Что, когда, где, каким видом транспорта добраться до спортивной базы — на эти вопросы отвечали все средства рекламы спортивной встречи.

В Харьков приехали гости со всех уголков страны. Среди них были и ветераны авиамodelизма — победители международных стартов, чемпионы страны 50—60 годов, те, кто оставил след в истории советского авиамodelного спорта.

Хозяева создали гостям хорошие условия для тренировок, выступлений и отдыха. Жили они в заводском пионерском лагере, здесь же столовая. Соревновались на трех спортивных базах — заводском стадионе, кордроме и на аэродроме авиаспортклуба ДОСААФ,

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

ПРИЗ
«ЗОЛОТАЯ ОСЕНЬ
ЮЖНОГО УРАЛА»



Кордром Челябинского тракторного завода стал местом традиционной встречи семи команд. Соревно-

Победители соревнований по моделям воздушного боя дробеструйщик, кандидат в мастера спорта Георгий Чеманин и шлифовщик мастер спорта международного класса Владимир Дорошенко. Они передовики производства, оба — ударники коммунистического труда.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

что в 25 километрах от города. Четко соблюдался режим каждого стартового дня.

Культурная программа, тщательно продуманная, была разнообразной. Большой интерес вызвал творческий отчет заводской киностудии «Взлет», работы которой известны далеко за пределами Харькова. Вечерами, когда спадало напряжение дня, демонстрировались фильмы «Взлета», зрители знакомились с их героями и создателями.

Гости ознакомились с городом, его революционными, боевыми и трудовыми традициями. Им были вручены памятные сувениры.

Во всех делах, связанных с турниром, ощущалась роль оргкомитета, его возглавляли руководители харьковского авиационного завода имени Ленинского комсомола Б. Хохлов и П. Белецкий, заводского комитета оборонного Общества во главе с Ю. Юрьевым, авиаспортклуба, обкома ДОСААФ (председатель М. Ванюков).

Мы не случайно подробно остановились на организации турнира. Опыт харьковчан учит: любые соревнования можно превратить в настоящий праздник, использовать как эффективное средство пропаганды спорта, если с чувством высокой ответственности их готовить и проводить, если объединить усилия многочисленных активистов, любящих спорт, увлеченных им.

...Все было по-праздничному на заводском стадионе. Разноцветные спортивные флаги и костюмы участников парада. Хлеб-соль, приветствия молодежи, пионеров. Духовой оркестр. И, конечно же, приподнятое настроение. Надолго запомнят участники и тысячи зрителей праздник открытия соревнований, сценарий которого разработала группа товарищей во главе с энтузиастом авиамоделизма Е. Персидским. Он прошел под девизом «Военно-технический спорт — спорт смелых, увлеченных». Все приковывало внимание зрителей. Показательные выступления пилотажников и радистов, воздушных бойцов, а также мотогонокщиков и парашютистов — членов Харьковского авиаспортклуба ДОСААФ, приземлившихся на стадион, в центр праздника. Свое мастерство показали велогонщики, боксеры и борцы.

☆☆☆

Отраслевой турнир... Этот термин впервые появился двадцать лет назад, а с тех пор соревнования заводских спортсменов «на высшем уровне» стали традиционными. Их инициаторами были харьковчане, среди которых нынешний инженер-авиамоделист местного авиаспортклуба ДОСААФ Б. Бельман, ветеран авиамоделизма. Не случайно поэтому в Харькове состоялась и юбилейная, двадцатая по счету, спортивная встреча.

ВЫШЕ МИРОВЫХ РЕКОРДОВ

В Планерском, Крымской области, на соревнованиях спортсменов-радиостов В. Мязинин и В. Беляев из Подмоскovie и А. Смоленцев из Казани достигли выдающихся результатов.

Модель радиоуправляемого ракетоплана класса С-4-Ф конструкции Мязинина продержалась в воздухе 3 часа 1 минуту 9 секунд, что выше мирового рекорда продолжительности полета. Перекрыл мировое достижение и Беляев в классе ракетопланов С-4-Д — 2 часа 29 минут 23 секунды.

Новый всесоюзный рекорд установил Смоленцев. Его радиоуправляемая модель планера (Ф-3-Б) продержалась в воздухе 32 часа 00 минут.

Спортсмены посвящают свои достижения XXVI съезду КПСС. В. ЛЕСИН, судья всесоюзной категории

Определились, выдержав испытание временем, и организационные формы руководства авиамоделизмом в отрасли. Во главе — общественный авиамодельный комитет. Им в течение шестнадцати лет бесменно руководит Н. Снеговая — человек энергичный, инициативный, увлеченный. Авиационный инженер, Надежда Михайловна отдает весь жар своей души общественным делам. Ее надежные помощники — инженер Е. Родюшкин, тренеры В. Жельман, А. Орлов, Г. Побежимов и М. Мелихов, председатель судейской коллегии Г. Лабецкий.

Чтобы получить путевку на всесоюзные соревнования, требуется пройти через «сито» отборочных стартов. Во всесоюзном турнире участвуют две группы команд — первая и вторая. В первую входят коллективы, занявшие на предыдущих соревнованиях первые двенадцать в первой группе и призовые места — во второй. Команды первой группы, очутившиеся на 13, 14 и 15 местах, переходят во вторую. Коллективы из второй группы, набравшие менее трех тысяч очков, теряют право участия в соревнованиях. В розыгрыше личного первенства — общий зачет, в командном — раздельный; к поединкам допускаются спортсмены не ниже первого разряда и кандидаты в мастера, подтвердившие свои нормативы в текущем году.

Юбилейная встреча привлекла более 500 авиамоделистов. Это токари и слесари, монтажники, расчетчики, инженеры и конструкторы. Одних мастеров спорта — 134, в том числе 15 — международного класса. Около половины участников — с высшим образованием. Здесь собрались члены сборных Советского Союза и ряда союзных республик, оспаривавших в этом году первенство на мировых, европейских и всесоюзных чемпионатах.

Многим известность принесли не только спортивные, но и производственные дела. Если вы, например, бывали в Комсомольске-на-Амуре, то не могли не обратить внимание на городскую Доску почета, что на центральной улице — Аллее труда. На ней — портрет сборщика комсомольца Андрея Пузырева. Ударник коммунистического тру-

да, лучший по профессии, один из инициаторов движения за овладение смежными специальностями. Таков авиамоделист Пузырев, воздушный боец, чемпион города и Хабаровского края. Его товарищи по команде электромонтажник Сергей Карибов и электрик Константин Пикалов, тоже передовики производства, дебютанты всесоюзных соревнований.

Авиамоделисты оборонного коллектива авиационного завода имени Ю. А. Гагарина, что в Комсомольске-на-Амуре, успешно выполняют повышенные социалистические обязательства в честь XXVI партийного съезда. Завоеваны первые места на городских, краевых и зональных соревнованиях. Построен кордодром. Переоборудована авиамодельная лаборатория. Новичками пополнилась авиамодельная секция, где наставниками члены заводского комитета ДОСААФ коммунист Валентин Шахрай и Владимир Абрамов — участники харьковского турнира. Авиамоделисты участвуют и в военно-технических секциях парашютистов и дельтапланеристов, которыми руководят Геннадий Сурзов и Владимир Шубин.

Соревнования — это не только спортивная борьба, это встречи, приобретение новых друзей. Здесь как бы осмысливается все проделанное за истекший год — от прошлых до нынешних стартов, определяются пути новых творческих поисков. ...Внимательно рассматривают соперники таймерную модель комсомольца слесаря Николая Наконечного — чемпиона Европы 1980 года. Вот к старту готовится инженер Олег Лагутин, участник всех двадцати турниров заводской молодежи в классе резиномоторных моделей. Это — на аэродроме авиаспортклуба ДОСААФ. А на кордодроме, что в живописном уголке Харькова, шли острые поединки скоростников, пилотажников, гонщиков, строителей копий, воздушных бойцов. Соперники и зрители пристально следили за полетами скоростной модели чемпиона страны инженера Юрия Писарчука, модели-копии другого чемпиона — инженера Александра Бабичева.

Десять дней шла борьба за первенство, за лучшее место в турнирной таблице. Отрадно, что, скажем, строители моделей свободного полета, особенно

новички — дебютанты турнира (в Харькове их было больше ста), уверенно справлялись с регулировкой. Частая смена направления ветра, колебания температуры, узкие и непостоянные термические потоки воздуха, возникавшие на большой высоте, осложняли выбор момента для запуска, требовали тщательного анализа метеорологической обстановки. И с этим успешно справлялись многие.

У воздушных бойцов на победу могли рассчитывать лишь самые тренированные, умело маневрировавшие своими моделями в самой сложной обстановке, быстро принимавшие решение. В четырехминутном полете проявлялась выучка спортсмена.

В отдельных классах моделей, к сожалению, не было показано высокое мастерство. Скромны, например, результаты на скоростном старте, они далеки от показателей наших зарубежных соперников — победителей чемпионата мира 1980 года. А это не может не беспокоить, ведь в Харькове выступали ведущие скоростники. Здесь непочатый край работы над совершенствованием моделей и тактики.

Всесоюзные соревнования открыли новые имена, многообещающие, обнадеживающие. Пусть им пока не хватает опыта, зато на их стороне молодость, трудолюбие, неумное желание взять спортивные высоты. Но крупный турнир, словно в зеркале отражая достигнутое и теневые стороны, выдвигает также и новые проблемы. Проблема номер один — усиление экспериментальной работы в области авиамоделизма. Сегодня над ее решением работает учебно-методический центр экспериментального моделизма, им руководит известный спортсмен Г. Васильев.

В работе центра, — рассказывает тов. Васильев, — принимают участие многие. Для примера назову инженеров В. Семенюка, Е. Родюшкина, В. Мельника. Мы провели первую всесоюзную конференцию экспериментаторов. Некоторые новинки демонстрировались и здесь, в Харькове. Были отмечены работы В. Мельника, О. Голубь, В. Матюшина. Над чем работаем? Исследуем аэродинамические характеристики в широком диапазоне чисел Рейнольдса — несущие свойства крыльев, их формы в плане и профили, распределение давлений по крылу, явления в пограничном слое. Анализируем характеристики устойчивости и управляемости.

— Есть у нас помещение, правда, оно еще не полностью оснащено необходимым станочным оборудованием. Нуждаемся в помощи, и прежде всего, в поддержке Центрального авиамодельного клуба ДОСААФ. Хорошо бы объединить наши усилия.

Соревнования, о которых идет речь, принято в отличие от территориальных, называть ведомственными, поскольку его участники работают на предприятиях одной отрасли. Но кто эти слесари, монтажники, инженеры, конструкторы? Все они досаафовцы, многие из которых ведут активную работу в своих оборонных коллективах. Немало среди них и руководителей комитетов ДОСААФ. 12 лет возглавляет крупную первичную ор-

ганизацию ДОСААФ В. Жельман. Он и его помощники — энтузиасты оборонно-массовой работы на предприятии. Еще один председатель комитета — В. Руссов. Одних вожачков оборонных коллективов — 14, десятки — члены комитетов и инструкторы-общественники. Так, лишь в одной команде, насчитывавшей 12 спортсменов, четверо — члены заводского комитета ДОСААФ.

Таким образом, участники всесоюзных соревнований не только лучшие спортсмены — авиамоделисты ДОСААФ, но и активисты оборонного Общества. Наш авангард! Заметим, к слову, что все встречи авиамоделистов проводятся на спортивных базах ДОСААФ. В этой связи вызывает удивление, что к крупному турниру не проявил никакого интереса Центральный авиамодельный клуб ДОСААФ. Здесь не было старших тренеров сборных команд, служебная обязанность которых постоянно общаться со спортсменами, особенно на крупных соревнованиях, выявлять среди них способных, искать резервы и обучать их.

Конечно, большого труда не составляет утвердить положение о соревнованиях или выделить определенное количество дефицитных авиамодельных материалов. Значительно труднее общаться со спортсменами, жить их заботами, изучать и обобщать опыт спортивных коллективов, развивать теорию авиамоделизма, совершенствовать тренировки.

Ширмой равнодушия отгородились от запросов заводских авиамоделистов некоторые местные комитеты ДОСААФ.

— Спортсмены авиазавода имени Ю. А. Гагарина, что в Комсомольске-на-Амуре, — сильнейшие в крае, — говорит В. Шахрай, член заводского и районного комитетов ДОСААФ и руководитель авиамодельной секции. — А товарищи из Хабаровского крайкома ДОСААФ плохо нам помогают. Дефицитные авиамодельные материалы и моторчики оседают в авиаспортклубе. Нам же говорят, что мы из другого ведомства. Парадокс!

Пора вернуться лицом к авангарду советского авиамоделизма — спортсменам авиационных заводов и конструкторских бюро страны!

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
спец. корр.
«Крыльев Родины»

Харьков

СПОРТИВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Кордовые модели — копии самолетов: В. Федосов (Ан-28) — 1377 очков. Модели воздушного боя: Г. Чемакин — В. Дорошенко. Пилотажные: А. Листопад — 2109 очков. Скоростные: Ю. Писарчук — 248, 2 км/час. Гоночные: В. Барков — В. Сураев — 3'38,7" (лучший результат). Модели планеров: П. Филатов — 1260 + 222 очка. Резиномоторные модели самолетов — А. Андрикоков — 1260. Таймерные: Л. Богданов — 1260 + 540 очков. Радиоуправляемые модели — копии самолетов: М. Мелихов — 1113 очков. Радиоуправляемые модели планеров для троеборья: В. Кульчицкий — 2239. Радиоуправляемые пилотажные модели: В. Макаров — 561 (сумма двух лучших полетов).

Командный зачет. Первая группа — команда, где руководителем Ю. Захаров — 9520 очков. Вторая группа (А. Выданов) — 4904 очка.

**И ВСПОМНИТЬ
ГОРЬКО...**

НА ДОЛЮ участников XX чемпионата РСФСР по парашютному спорту, проходившего в Горьком, выпало настоящее испытание. Осложняли соревнования не только дожди и сильный ветер, но тяжелый отпечаток оставила и их организация. Равнодушие хозяев давало о себе знать буквально на каждом шагу. Непродуманная встреча и отправка участников, сбои в работе транспорта, отсутствие элементарных бытовых и культурных условий на аэродроме и многие другие «мелочи жизни» мешали нормальному проведению соревнований.

В чемпионате участвовало 75 спортсменов — 41 мужчина и 34 женщины, победители зональных турниров. Интересно развернулась борьба среди мужчин в акробатических прыжках. Лишь сотые доли секунды могли определить победителя. Им стал М. Банников (Челябинск) — 6,633 с (средний результат). Второе место занял А. Милованов (Тула) — 6,666 и на третьем — В. Ермоленко (Казань) — 7,433 с. Среди женщин в призовую тройку вошли: Р. Садыкова (Коломна) — 7,966, Л. Манаренко (Куйбышев) — 8,283 и Е. Виноградова (Куйбышев) — 8,666.

Из-за ненастной погоды удалось совершить лишь по три одиночных прыжка на точность приземления. Во всех попытках точно в цель приземлились Л. Манаренко, Е. Виноградова и Р. Садыкова. Даже финальный прыжок не определил победителя, пришлось прибегнуть к жребию.

При подведении итогов в розыгрыше первенства среди мужчин призеров также развел по местам финальный прыжок и жребий — А. Милованов (Тула), М. Банников (Челябинск) и А. Юрков (Барнаул). Звание абсолютных чемпионов РСФСР завоевали Р. Садыкова и М. Банников, вторые — Л. Манаренко и А. Милованов, третьи — Е. Виноградова и В. Ермоленко.

При розыгрыше групповых прыжков на точность приземления каждая попытка вносила изменения в положение команд в турнирной таблице. Успех сопутствовал парашютистам Новгородского авиаспортклуба ДОСААФ Ю. Романову, В. Бородину, В. Степановой, В. Емельянову, Т. Устьевой, В. Планину и Т. Емельяновой.

В розыгрыше групповых акробатических прыжков приняли участие 9 команд. Победили спортсмены Барнаульского авиаспортклуба.

В командном зачете места распределились: 1. Барнаул, 2. Хабаровск, 3. Свердловск, 4. Тамбов, 5. Новгород, 6. Брянск, 7. Пермь, 8. Горький, 9. Ессентуки.

Ю. МАКАРОВ,
главный секретарь соревнований,
судья всесоюзной категории

Горький

ДЕСЯТЬ ЛУЧШИХ

Бюро Федерации вертолетного спорта СССР определило десять лучших арбитров 1980 года.
КТО ЖЕ ОНИ?

Судьи международной категории: Ю. Гибралтарский — Москва, П. Казначеев — Ростов-на-Дону, А. Якимов — Москва, Н. Любченко — Ростов-на-Дону; всесоюзной категории: М. Кизимов — Новосибирск, В. Малинин — Московская область, С. Суцевич — Кемерово; республиканской категории: М. Елисеев — Витебск, А. Ламбакахар — Егорьевск, А. Лобов — Москва.

П. АНКУДИНОВ,
ответственный секретарь Федерации

ВОЕННЫЕ МОРЯКИ СОРЕВНУЮТСЯ

Погода была не дружна с участниками XVI первенства Военно-Морского Флота СССР по парашютному спорту. Порывистый ветер превращал допустимую на соревнованиях норму. И как только ветер утихомирился, участники сразу приступили к выполнению одиночных затяжных прыжков. Но после первого взлета снова пришлось прекратить прыжки, так как порывы ветра достигали 10—12 м/с.

Решено разыграть военизированное упражнение (кросс, переноска «раненого», метание гранаты), в котором соревновались только мужчины. Команда Краснознаменного Северного флота заняла первое место. А вот в групповых прыжках на точность приземления по этому же военизированному упражнению отличились парашютисты Краснознаменного Тихоокеанского флота, отклонение от центра круга составило всего лишь 4 см, но штрафные очки за метание гранаты не позволили им подняться выше четвертого места. Отметим, правила судейства этого упражнения сформировали нечетно. В будущем, по моему, следует руководствоваться положением и правилами судейства чемпионата Вооруженных Сил СССР.

В розыгрыше личного первенства захватили лидерство спортсмены Краснознаменного Тихоокеанского флота — Вера Желтышева и Михаил Улитин. Они лидировали до конца соревнований и стали абсолютными чемпионами Военно-Морского Флота СССР. Михаил Улитин — опытный спортсмен, рекордсмен мира в ночных прыжках на точность приземления, не раз участвовал в крупных соревнованиях. Порадовала нас стабильными результатами Вера Желтышева. На вопрос, как она себя чувствует в роли абсолютной чемпионки, Вера смутилась, но сказала откровенно: «Очень рада своей победе, но ожидала, что борьба будет более острой».

Вера могла бы соперничать с нашими ведущими спортсменами. Так, в четырех попытках она приземлилась точно в цель и только на пятой при силе ветра около 6 м/с отклонение составило 22 см.

По упражнениям в призовую тройку вошли: в одиночных затяжных прыжках с выполнением комплекса фигур (3 тура) — В. Желтышева, Л. Коптяева, В. Журавлева, среди мужчин — М. Улитин, В. Богданов, А. Анатов; в одиночных прыжках на точность приземления (5 туров) — В. Желтышева, О. Лобанова, Л. Дубина, А. Аксенов, Н. Марченко, М. Улитин.

В розыгрыше общеконандного первенства по сумме четырех упражнений победу завоевали парашютисты Краснознаменного Тихоокеанского флота — М. Улитин, А. Семергеев, А. Аксенов, В. Исаев, В. Желтышева, Л. Осолихина, Е. Жарова, Н. Мельничук.

К сожалению, остались незазыгранными групповые акробатические прыжки с построением фигур в свободном падении. Мало тренируются спортсмены по этому упражнению. На мой взгляд, эти интересные прыжки надо ввести в командный зачет, тогда все команды должны будут более серьезно отнестись к подготовке к стартам.

Впервые выполнили нормы мастера спорта Геннадий Кустов, Николай Борисов и Владимир Ригов.

Приятно отметить, что уровень подготовки спортсменов — военных моряков вырос. Но, к сожалению, в последние годы мы не видим на всесоюзных чемпионатах парашютистов ВМФ. А жаль!

Н. ПРЯХИНА,
главный судья соревнований,
судья международной категории

ОСТРЫЕ ПОЕДИНКИ

В Москве, на Тушинском аэродроме состоялись соревнования по моделям планеров на кубок имени Ю. К. Соколова — ветерана авиамоделизма, неоднократного чемпиона страны.

Погода стояла устойчивая, низкая температура способствовала хорошему парению, так как повышенная плотность воздуха позволяла летать моделям с меньшей скоростью.

Спортивная борьба была напряженной. Первенство оспаривали 68 авиамоделистов. Большинство из них уверенно работали на стартах, демонстрировали добротные модели.

У 10 спортсменов в шести турах планеры летали по 3 минуты, в седьмом остались только три, которые набрали по 1260 очков. Это кандидат в мастера спорта С. Макаров (Тушинский район), мастер спорта Г. Орлов (Свердловский район) и мастер спорта Е. Митнев (Куйбышевский район). В дополнительный восьмой запуск они показали одинаковые результаты — по 4 минуты. В девятом вновь максимум — 5 минут.

Уже в сумерках при очень неважной видимости десятый тур внес окончательные коррективы в расстановку мест.

Макаров сумел вырвать победу, опередив Орлова на несколько секунд, третье место занял Митнев.

Соревнования показали возросшее мастерство ряда спортсменов, хорошую стабильность результатов.

☆☆☆

Соревнования на первенство районов Москвы привлекли 120 участников из 20 районов столицы. И на этих стартах острые, напряженные поединки. В общеконандном зачете победила команда Свердловского района, вторые и третьи — спортсмены Куйбышевского и Гагаринского районов. В розыгрыше личного первенства победили: Г. Орлов (Свердловский район) — модели планеров — 1157 очков, К. Кульмамедов (Ленинградский район) — резиномоторные — 1260 очков, Н. Шкаликов (Куйбышевский район) — таймерные — 1260 очков, В. Саленко (Перовский район) — пилотажные — 1853 очка, С. Муравьев и О. Воробьев (Ленинградский район) — гоночные — 3 мин 53 с, А. Коханюк (Свердловский район) — скоростные — 226,41 км/ч.

13 участников выполнили норму мастера спорта.

☆☆☆

Ведущие спортсмены столицы участвовали в чемпионате страны по модели свободного полета. В острой спортивной борьбе звание чемпионов Москвы 1980 года завоевали: студент А. Карпухин (резиномоторные модели самолетов) — 1260 очков, макетчик Н. Шкаликов (таймерные) — 1260, С. Панков (модели планеров) — 1225 очков.

Д. КЕЛЛЕР,
судья всесоюзной категории

**СОВЕТСКИЕ
ПАРАШЮТИСТЫ —
СИЛЬНЕЙШИЕ**

*Крупная
победа
в Австрии*



Упорные тренировки в совершении прыжков с парашютом на точность приземления и выполнении акробатических фигур для сборной команды Вооруженных Сил в этом году не прошли даром. На чемпионате парашютистов дружественных армий она была первой в общеконандном зачете.

Убедительной победой наших спортсменов завершился и проходивший в австрийском городе Айгене международный турнир на кубок Альп. «Основная цель турнира, — заявил в беседе с нашей командой один из наставников австрийских парашютистов подполковник Вольфганг Пфлеггер, — это дальнейшее развитие спорта и укрепление дружбы и взаимного уважения между армейскими спортсменами».

Первенство оспаривали воины-парашютисты из Бельгии, Дании, Федеративной Республики Германии, Франции, Италии, Югославии, Канады, Нидерландов, Польши, Швеции, Швейцарии, СССР, Венгрии, США и Австрии, всего 20 команд. Советскую делегацию представляли: В. Александров, А. Аасмяз, Н. Ушмаев, В. Пирогов, В. Цупко, Г. Юрко, В. Колесник, Х. Юсупов, А. Волков.

На соревнованиях удачно выступили представители стран социалистического содружества. Так, по прыжкам на точность приземления в призовую тройку вошли сборные из Венгрии, СССР и Польши. В акробатических прыжках первенствовали наши спортсмены. Они же в розыгрыше абсолютного первенства завоевали и кубок Альп.

В сумме двоеборья первое место завоевал заслуженный мастер спорта Николай Ушмаев. Это уже четвертая абсолютная победа Николая в 1980 году! Его мастерством восхищались и зрители, и участники. Столь высоких показателей не достигал ни один парашютист мира!

Второе и третье места поделили В. Александров (Вооруженные Силы СССР) и французский парашютист М. Курлине.

Во время турнира среди его участников царил атмосфера уважения, дружелюбия и товарищеского взаимопонимания. Особенно запомнилась нашей команде встреча с австрийскими парашютистами. Советские спортсмены поделились своим опытом, показали, как лучше и быстрее выполнять комплекс акробатических фигур в свободном падении, совершать прыжки на точность приземления.

Воины-спортсмены из Австрии еще молоды, надеются, что через полтора-два года обретут сильные парашютные крылья. «Мы просим оказать нам помощь, — заявил в беседе Манфред Поляк, — ведь советская парашютная школа известна во всем мире, и в будущем нам необходимо расширять и углублять наши контакты».

М. АРАБИН,
мастер спорта,
руководитель делегации

АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ-80

СЧАСТЛИВОЕ НЕБО ОСЕТИИ

СТОЛИЦА Северной Осетии — Орджоникидзе стала любимым местом встреч парашютистов. И не только потому, что здесь прекрасна погода и радуется глаз величественная панорама кавказских гор. Главное, конечно, здесь люди, любящие спорт, чьи сердца открыты гостям.



Дважды Герой Советского Союза, Герой Социалистической Республики Вьетнам летчик-космонавт СССР В. Горбатко среди участников чемпионата. Слева — серебряный призер соревнований М. Костина.

Заслуженный мастер спорта Николай Урмаев сказал: «Небо Осетии — счастье для меня. Здесь в семьдесят третьем завоевал свою первую победу на XIX чемпионате страны. Здесь вместе с ребятами готовились к труднейшим международным соревнованиям. И в том, что наша команда добилась больших успехов на недавно прошедшем чемпионате мира, немалая заслуга и работников Орджоникидзевского авиаспортивного клуба ДОСААФ. Спасибо им всем за радушие и теплоту. Ну а мне в этом году особенно здорово повезло — звание абсолютного чемпиона Советского Союза — третья подряд победа. Видимо, свежий горный воздух, гостеприим-

У тренеров В. Жаринова, А. Волкова, А. Хмельницкой свои подсчеты...



ство местных жителей, их доброжелательность вдохновляет, придает силы, поднимает настроение».

XXVI чемпионат парашютистов СССР проходил в дни, когда комсомол Северной Осетии отмечал свой шестидесятилетний юбилей. Это был праздник молодежи и ветеранов, кто после Великого

Октября закладывал фундамент новой жизни в Осетии, кто с комсомольским билетом у сердца храбро сражался против фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны, кто поднимал целину, работал на важнейших стройках пятилеток...

Комсомол Осетии гордится, что среди 60 Героев Советского Союза — 43 его воспитанника. Среди них дважды Герой Советского Союза и Герой Монгольской Народной республики генерал армии И. Плиев, Герои Советского Союза генерал-полковник Х. Мамсуров и генерал-майор авиации И. Дзусов. Отважно сражались в небе Кавказа, Крыма, Украины воспитанники Орджоникидзевского аэроклуба, 11 из них стали Героями Советского Союза.

Добрými делами, большими трудовыми успехами встречает молодежь Осетии XXVI съезд КПСС. Свыше 3000 молодых ленинцев и 400 комсомольско-молодежных бригад уже рапортовали о выполнении планов десятой пятилетки. Молодых патриотов тепло поздравил председатель Федерации парашютного



Герой Социалистического Труда капитан атомхода «Артина» Ю. Кучиев поздравляет капитана сборной команды ВВС А. Осипова с победой.

спорта СССР дважды Герой Советского Союза, Герой Социалистической Республики Вьетнам летчик-космонавт СССР В. Горбатко.

Комсомольскому юбилею был посвящен большой спортивный праздник. С неба свое приветствие прислали парашютисты — участники чемпионата. Первым пронес над трибунами алое знамя Советского государства и опустился на зеленое поле стадиона «Спартак» Анатолий Осянов, имеющий на своем счету наибольшее количество прыжков среди всех парашютистов мира — 10600! Затем над стадионом вспыхнули купола хорошо известных в Осетии парашютистов Валентины Закорецкой, Николая Урмаева и Майи Костиной. Один за другим приземлились 15 спортсменов с флагами союзных республик. В

этом торжественном небесном проявлении глубокая символика — не только дружба всех народов Советского Союза.

Праздничное настроение передано участникам соревнований, каждая преддверия XXVI съезда КПСС стремилась достичь высоких результатов. Творческая борьба была напряженной, требовала от спортсменов максимума усилий, собранности, давала наивысший результат. Отклонение от мишени даже на 1 сантиметр проигрыш, потеря призового места только по упражнению, но и в двоекборья. В таких условиях особенно отчетливо проявлялись характерные черты смена, его бойцовские качества.

Состав участников нынешнего первенства: 8 заслуженных мастеров, международного класса, 31 мастер — настолько сильный, что без сомнения этот всесоюзный турнир под чемпионату мира.

В прыжках на точность приземления чуть ли не каждая попытка задалась точным попаданием в цель. Точка пестрела красным цветом, — так принято у парашютистов: снайперское попадание — 0,00 м — выделять немыслимо. Судья на табло под конец умолял участников: «Кончайте, ребята, бить по «нолю» у меня фломастер исходе!»

583 приземления из 792 — 0 м — 0,00 сантиметров. 73,4 процента прыжков — ноли! 12 мужчин и 5 женщин пересекли финишную прямую (8 метров) без единого штрафного сантиметра! (Для сравнения: на чемпионате мира после восьми прыжков лишь четверть спортсменов имели чистые «ноли»). Им пришлось задуматься: как быть, присуждать же всем первое место, ведь шел последний отведенный на чемпионат день, и небо затягивало тучи. Выход все же нашли. Для финала назначили дополнительные прыжки мастера спорта Д. Пахомов «поколот» над своим электроном, уменьшил левый диск до 5 сантиметров.

Уже известны абсолютные чемпионы команды-победительницы. А кто из 17 финалистов станет обладателем золотых, серебряных и бронзовых медалей!



Плотным кольцом обступили круг приземления участники, зрители. Судьи наготове. При появлении над целью парашютиста становилось тихо-тихо вокруг. Слышно даже шуршание строп управления куполом. А лица снижающихся... Сколько напряжения! Сосредоточенный взгляд буквально привязан к «пятачку», нарисованному в центре бывшей десятисантиметровой мишени. Удар! Взгляд молнией на табло. Что там! Какие цифры! И от того, что зажглось там — разочарование или удовлетворение, сожаление или радость.

Над целью Алексева. Удар. На табло — два ноля! Лицо расплывается в улыбку. Усталая, но счастливая, медленно собирает парашют. Она еще не знает, что выиграла золотую медаль, не знает, как прыгнули другие. Но ее «ноль» — еще шаг к победе. Никто из финалистов не добился больше «ноля». У Май Костиной — один сантиметр — серебряная медаль. Третья — Елена Маракуча.

Из 12 мужчин вновь «ноль» показал Александр Стручков из команды Войск противовоздушной обороны. Он стал обладателем золотой медали.

За второе-третье места продолжили борьбу Владимир Цупко (ВДВ) и Игорь Тёрло (ДОСААФ-1), показавшие снова одинаковый результат 2 см. Их подняли в небо. И на этот раз более точным был Цупко — ему досталась серебряная медаль.

В групповых прыжках на точность приземления места распределились в следующем порядке: 1. Участники, выступавшие в личном зачете — Б. Румянцев, А. Дино, В. Валунас, В. Боярченко, С. Гулак — сумма отклонения от мишени в 12 прыжках — 0,02 м; 2. ДОСААФ-1 — 0,03 м; 3. ВДВ — 0,04 м. Среди женщин — 1. ВВС — Л. Корычева, Е. Короткова, Е. Алексева, А. Конишева, Н. Дороднова — 0,01 м; 2. ДОСААФ-1 — 0,07 м; 3. Участники, выступавшие в личном зачете — 0,41 м.

За лучшие результаты в прыжках на точность приземления (одиночные, групповые и финальные) призы журнала «Крылья Родины» присуждены Елене Алексеевой и Игорю Тёрло.

Один из моментов соревнований.



Когда соперники в воздухе. Сборная команда ДОСААФ: И. Тёрло, Г. Сурабко, А. Милованов.

Высокие показатели достигнуты и по одиночным прыжкам с выполнением комплекса акробатических фигур в свободном падении. Достаточно сказать, что вплоть до тридцатого места они выше, чем на чемпионате мира.

Чемпион мира Николай Ушмаев подтвердил звание лучшего акробата и здесь, показав рекордное среднее время выполнения трех комплексов 5,96 с (с учетом 0,6 штрафной секунды). Не-

безынтересно сравнить результаты некоторых других участников по этому упражнению (см. таблицу).

Впервые на соревнованиях среди мужчин в 6 прыжках достигнуто время выполнения комплекса менее 6 секунд, в 69-ти — менее 7 секунд!

Среди женщин звание чемпионки СССР завоевала Тамара Лысюк, воспи-

Занятое место	Среднее время с учетом штрафных секунд			
	Мужчины		Женщины	
	Чемпионат СССР	Чемпионат мира	Чемпионат СССР	Чемпионат мира
1	5,96	6,45	7,36	7,15
5	6,83	6,96	7,6	7,61
10	7,06	7,08	7,76	7,8
15	7,23	7,34	7,9	8,75
20	7,51	7,65	8,2	8,99
30	7,9	7,91	9,1	9,62

танница, Ворошиловградского аэроклуба. 50 спортсменов из 71 выполнили или подтвердили норматив мастера спорта СССР международного класса.

Но стоит обратить внимание на чистоту исполнения отдельных фигур. Из 213 прыжков по этому упражнению 170 раз спортсмены были оштрафованы за недовороты на спиралях, выход из салто в сторону последующего вращения, кабрирование и другие ошибки. Штраф колебался от 0,3 до 2-х секунд! Не многовато ли 1—2 секунды штрафа для такого высокого класса мастеров!

В сумме двоеборья, как и в прошлом году вновь победу одержала Елена Маракуча, воспитанница Гомельского авиаспортивного клуба. Второе место заняла Мая Костина из Чебоксар, третье — Людмила Пятак (ВДВ).

У мужчин в призовую тройку вошли Николай Ушмаев (ВВС), Григорий Сурабко (Чернигов), Владимир Чайка (ВВС).

В командном первенстве победу одер-

жали и среди мужчин и среди женщин парашютисты Военно-Воздушных Сил [Е. Короткова, Е. Алексеева, Л. Корычева, А. Конишева, Н. Дороднова, А. Осипов, В. Чайка, В. Суббочев, В. Младин, Н. Урмаев. Они награждены переходящим кубком ЦК ДОСААФ СССР.

К сожалению, из-за низкой облачности и дождя участники не смогли продолжить соревнования по 4-му упражнению — групповой акробатике. Выполнен лишь один прыжок из трех предусмотренных программой. Но даже по этой единственной попытке можно судить о мастерстве спортсменов. Несомненно, отлично работали парашютисты, прошедшие школу на тренировках сборных команд Военно-Воздушных Сил, Войск противовоздушной обороны. Они действовали в воздухе слаженно, быстро, четко строили фигуры.

Очень слабая подготовка у женских команд. Лишь парашютистки ВВС собрали в небе две фигуры — им и присуждено первое место.

Победителям вручены призы, медали, дипломы. Особенно бурными аплодисментами участники и зрители встретили весть, что кубок Орджоникидзевского горкома КПСС и горисполкома вручен самой мужественной участнице чемпионата, мастеру спорта СССР международного класса Зинаиде Курицыной, капитану женской команды ВДВ.

...Это случилось 22 декабря 1978 года при выполнении ночного прыжка на побитие мирового рекорда. Спортсменка, отделившись от самолета, привычным движением руки выдернула кольцо, но ожидаемого встряхивания при раскрытии парашюта не произошло. Что случилось? Зина осветила фонариком купол — там бесформенный комок. Замки! Мгновенье — сняты предохранители. Еще секунда... сильно жвав гашетки, рванула их вниз. Но желаемого провала, как бывает при отцепке купола, не было, лишь сильнее дернуло за левое плечо. Один из замков не сработал, что-то заклинило в нем. Ее все сильнее и сильнее стало крутить, цепко держа за плечо. Отрезать лямку? А высота! Земли не видно, темень крошечная. На раздумье нет времени, каждая секунда — потеря двух-трех десятков метров. Запасный! И она рванула кольцо. Купол скользнул вверх. Но, видимо, потоком воздуха прижало к стропам основного. Вращение усилилось. Попыталась оттянуть запасный — тщетно. И эта крошечная темень. Свет! И, как будто услышав ее крик, скользнул луч прожектора. Земля налетела откуда-то сбоку...

«Неужели жива? Я жива!»

А потом долгие месяцы на больничной койке. Нельзя шевельнуться — поврежден позвоночник, страшный винтовой открытый перелом бедра. Адская боль. А она улыбается: «Доктор, а когда прыгать смогу?! Кто бывал у Зины в те дни, всегда видел ее улыбающейся. Сама, лежа неподвижно, подбадривала других в палате. Несколько операций — много пришлось вытерпеть этой мужественной девушке, но никогда она не теряла присутствия духа и твердо верила, что вернется к спортивным занятиям. И вернулась. Установила два мировых рекорда! Теперь успешно прыгает в составе сборной команды ВДВ.

Для заслуженного мастера спорта Май Костиной нынешний чемпионат был немного грустным — она решила покинуть большой спорт. На протяжении

шестнадцати лет выступала за сборную страны. Неоднократная чемпионка и рекордсменка мира, абсолютная чемпионка Европы, абсолютная чемпионка СССР. Трудно перечислить победы, завоеванные за долгий спортивный путь, отмеченный правительственной наградой.

— Но это не значит, что я рассталась с парашютным спортом навсегда, — сказала Май, — свой опыт и знания постараюсь передать молодым в своем родном клубе.

Главный судья соревнований, председатель Федерации парашютного спорта СССР В. Горбатко отметил хорошую работу судей, особенно судьи всесоюзной категории В. Горбунова и главного секретаря Ю. Макарова, много добрых слов он высказал в адрес хозяев чемпионата.

Да, организовать и успешно провести столь крупные соревнования — нелегкое дело. Заранее здесь был создан организационный комитет, который возглавил заместитель председателя Совета Министров республики С. Ужегов. Подготовкой к турниру живо интересовались первый секретарь обкома КПСС Б. Кабалоев, председатель президиума Верховного Совета республики О. Басиев. Огромную работу в эти дни провел председатель обкома ДОСААФ П. Цаллагов. В течение четырех месяцев он свой рабочий день начинал на аэродроме авиаспортиклуба.

Как не назвать Ю. Запоева, Т. Хуцистова, В. Джиоева, В. Мнойна, В. Семкина и многих других, которые работали без устали, делали все возможное, чтобы участникам создать условия для плодотворной работы и хорошего отдыха.

Спортсмены были окружены заботой и вниманием. У каждой команды — шефы, которые постарались, чтобы их подшефные узнали как можно больше о республике, о ее тружениках.

Незабываемая встреча сборной команды оборонного Общества состоялась на одном из предприятий, где директором мастер спорта А. Цегоев.

На аэродроме постоянно работали буфет, сувенирный киоск, всегда участники обеспечивались свежими газетами. О ходе соревнований передавалось по местному радио и телевидению, спортивную борьбу широко освещала местная печать. Самым активным болельщиком был капитан-наставник атомохода «Арктика», Герой Социалистического труда Ю. Кучиев, первый капитан, сумевший пробиться сквозь толщу льдов к Северному полюсу.

— Хотя большую часть своей жизни провел я на море, но с детства мечтал стать летчиком, искренне завидую вам, — признался Юрий Сергеевич Кучиев, знакомый с парашютистом Анатолием Осиповым.

— А я в свою очередь немного завидую вам, Юрий Сергеевич, — говорит В. Горбатко. — Представляете, над всеми стратонами в космосе пролетал, а вот над полюсом не был!

Чемпионат в Орджоникидзе оставил след в памяти у его организаторов, участников и многочисленных зрителей.

Бэта ВАСИНА,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Фото автора

Орджоникидзе

КАЗАЛОСЬ, целую вечность лил дождь и никакого улучшения на будущее. Но когда в Туле собрались парашютисты дружественных армий, наступило настоящее «бабье» лето с золотым пресветом в лесу, с серебряными нитями паутинок... Солнечно. Тепло. Рады организаторы и участники.

Сразу после торжественного открытия соревнований приступили к розыгрышу одиночных акробатических прыжков, для выполнения которых, как известно, нужна двухкилометровая высота.

В борьбу за золотые медали и звание чемпиона вступило 42 спортсмена-воина из Болгарии, Венгрии, ГДР, Ирана, Польши, Советского Союза и Чехословакии.

Наш Николай Урмаев вновь, как и на чемпионате мира, стал первым по акробатике. Его среднее время выполнения комплекса с учетом штрафных секунд — 6,44. Второе место занял Борис Румянцев (7,1 с), на третьем Яромир Флориан (Чехословакия).

В прыжках на точность приземления отличился Методий Методиев (Болгария). Он прыгал уверенно, красиво строил заходы на цель и заначивал прыжок точным попаданием в центр электрофона во всех восьми попытках. На счету победителя 4500 спусков под куполом.

В сумме двоеборья все три призовые места заняли парашютисты Вооруженных Сил СССР. Звание абсолютного чемпиона XIV первенства парашютистов дружественных армий завоевал прапорщик Николай Урмаев, набрав наименьшее количество штрафных очков — 17. Серебряная медаль вручена Вячеславу Валюнасу — 45 очков, бронзовая — Владимиру Бучневу — 97 очков.

...Разыгрываются групповые прыжки на точность приземления с высоты 1100 метров. Спортсмены из Болгарии прыгали с большим подъемом и лидировали до последнего прыжка. Но вот слышав на финишной прямой и вперед вышла наша более опытная команда. У спортсменов Болгарии серебряные медали.

С нетерпением участники ждали прыжков на групповую акробатику. Надеемся победить в этом упражнении опытные польские парашютисты. В первой попытке команда показала отличное время построения после сальто «звезды» — 6,8 с. Наши проиграли им — 0,06 с. Но на второй попытке полякам не повезло, они долго после сальто не могли построить «ромб» — 19,26 с и, кроме того, получили 5 с штрафа за передержку времени свободного падения.

Дружно и сплоченно работала наша великодушная четверка, как шутя их называли друзья — Урмаев, Дино, Валюнаса и Румянцев — 6,86 с и 6,83 с. В итоге — золотые медали чемпионов.

Сборная команда Вооруженных Сил СССР в составе Н. Урмаева, В. Валюнаса, А. Дино, Б. Румянцева, В. Попок, В. Бучнева выступила отлично на этих соревнованиях, завоевав первые места по всем упражнениям.

В командном зачете места распределились в следующем порядке: 1. Вооруженные Силы СССР (3 штрафных очка); 2. Чехословацкая Народная армия (38 штрафных очка); 3. Болгарская Народная армия (54 очка); 4. Венгерская Народная армия (56 очков); 5. Национальная Народная армия ГДР и Войско Польское (61 очко); 7. Иранская армия.

Представитель спортивного комитета Дружественных армий полковник Властимил Ржаден на торжественном вечере закрытия соревнований сказал:

— Мы выражаем глубокую благодарность за хорошую организацию соревнований, сердечный прием. Эта встреча была отличной школой мастерства для парашютистов всех команд, а главное она продемонстрировала нерушимую дружбу между воинами социалистических стран.

Участники соревнований приняли участие в большом вечере интернациональной дружбы, посвященном 36-летию социалистической революции в Болгарии.

В. МИХАЙЛОВ

Фотоочерк см. на стр. 35.

КУБОК «СОФИЯ-80»

● **БОЛГАРИЯ.** На базе Михайловградского аэроклуба состоялись международные соревнования по парашютному спорту на кубок «София-80». В соревнованиях приняли участие спортсмены-парашютисты столичных клубов Болгарии, Венгрии, ГДР и Советского Союза, а также аэроклуба Котовице (Польша). Всего 33 спортсмена. Состав команд 3 человека, женщины выступали в общем зачете с мужчинами. По две команды выставили Москва и Будапешт, четыре — хозяева. Среди участников из Софии, Берлина и Будапешта были члены национальных команд, участники XV чемпионата мира по парашютному спорту.

В программу соревнований входили 6 групповых прыжков на точность приземления и 3 одиночных акробатических прыжка. Результаты групповых прыжков учитывались каждому спортсмену и в индивидуальный зачет. Соревнования проходили при ветре, не превышавшем 1—2 м/с, однако направление его часто и резко менялось, что усложняло работу спортсменов. Практически ни одна из команд не прошла без потерь. Первое место заняли парашютисты Москвы с результатом 2,74 м, на втором — Берлина — 2,87 м, на третьем — Софии — 3,06 м. В личном зачете одинаковый результат (все шесть прыжков — 0,00 м) показали Михаил Кожаткин (Москва) и Золтан Юхас (Будапешт). Два дополнительных прыжка не изменили положения — снова оба приземлились точно в цель. Судейская коллегия приняла ре-

шение присудить первое место обоим спортсменам. На третьем — с результатом 0,06 м — Цветан Койчев (София).

В одиночных акробатических прыжках лидерство захватили спортсмены ГДР. Победителем стал призер первенства социалистических стран в этом виде программы Рональд Айленштайн с высокими результатами — 6,72; 6,63 и 6,73 с. Второе место занял также спортсмен из ГДР Андреас Мюллер — 7,50; 7,66; 7,55. На третьем москвич Михаил Кожаткин — 7,50; 8,13; 7,53.

По сумме двоеборья победу завоевал мастер спорта СССР международного класса М. Кожаткин. За ним А. Мюллер, на третьем месте с одинаковыми показателями Р. Айленштайн (Берлин) и З. Юхас (Будапешт).

В командном первенстве парашютисты Москвы и Берлина набрали одинаковое количество очков — им и вручены кубки «София-80». В составе команды г. Москвы — мастера спорта СССР международного класса Михаил Кожаткин, Ирина Тивельнова и мастер спорта СССР Владимир Канчев.

Кроме этого на соревнованиях был разыгран специальный приз. Планировалось совершить два групповых акробатических прыжка. Из-за плохих метеословесных организаторам пришлось изменить программу — спортсмены выполнили два групповых прыжка на точность приземления. Одинаковые результаты — 0,00 м показали команды Будапешта и Берлина. Спор решил финальный прыжок, который вывел вперед венгерских парашютистов.

В. ГОРБУНОВ,
заслуженный тренер РСФСР

Первая попытка — четверка парашютистов из команды Болгарии показывает нулевые результаты, один сантиметр набрали спортсмены Венгрии, у наших — 0,06 м, ГДР — 0,07 м. После второго прыжка вперед выходят венгры 0,23 м; за ними представители Болгарии — 0,27 м, Советского Союза — 0,36 м и ГДР — 0,41 м.

Лишь последний — третий прыжок внес ясность, кто станет победителем в упражнении. Блестяще закончив этот тур, золотые медали завоевали парашютисты Советского Союза. За ними многоборцы ГДР и Болгарии.

Хорошие результаты в плавании вольным стилем на дистанцию 100 м показали Е. Манчев (Болгария-1) — 1,04,1 мин; М. Колар (Чехословакия) — 1,04,3 мин; К. Карушков (Болгария-1) — 1,04,4 мин. Наш В. Козлов — 1,04,9 мин — четвертый.

В командном зачете по плаванию на первое место вышли советские спортсмены.

Кросс на 3000 м проводился на городском спортивном комплексе. Перепады высот трассы не превышали ±20 м. Уверенную победу одержала наша сборная, значительно опередив своих соперников — спортсменов Чехословакии и Венгрии.

В личном зачете лидировал К. Вашичек (Чехословакия) — 9,50 мин, на втором месте — Х. Ласло (Венгрия) — 9,54, на третьем — А. Мозанов (СССР) — 9,58 мин.

В сумме трех разыгранных упражнений пятерку сильнейших составили: В. Козлов (3465 очков), Н. Усов (3433 очка), А. Мозанов (3411), К. Вашичек (3407) и Х. Ласло (3379 очков). Судьбу призовых мест по личному многоборью определяло последнее упражнение — стрельба из малокалиберной винтовки на расстоянии 50 м, 20 выстрелов.

В личном зачете в призовую тройку вошли: В. Керчофов (Болгария) — 190 очков из 200 возможных, М. Пал (Венгрия) — 185 очков и Н. Усов (СССР) — 185 очков. В командном зачете лучшие результаты показали многоборцы Советского Союза.

В сумме многоборья золотую медаль завоевал Николай Усов (СССР). Он награжден вымпелом I степени и большим хрустальным кубком. Это вторая крупная победа Николая Усова. На недавно закончившихся V Всесоюзных соревнованиях по парашютному многоборью 1980 г. он был удостоен звания абсолютного чемпиона страны. Второе место у Александра Мозанова (СССР), третье — у Х. Ласло (Венгрия).

В командном зачете в сумме многоборья победу завоевали спортсмены Советского Союза, набрав 18 207 очков, вторая — команда Чехословакии — 17 626 очков, третья — Болгарии — 17 434 очка. Советские многоборцы завоевали 12 медалей: 9 золотых, 1 серебряную и 2 бронзовые. Команда награждена главным призом соревнований — хрустальным кубком «За дружбу и братство».

Блестящая победа парашютистов-многоборцев сборной команды СССР — это упорный и настойчивый труд всего спортивного коллектива, его тренеров мастера спорта Виктора Лапицкого и мастера спорта СССР международного класса Евгения Сазанова из Горного.

Рост и плотность технических результатов по отдельным упражнениям и в целом по многоборью требуют увеличения числа тренировочных сборов для спортсменов-многоборцев, более широкого проведения соревнований различного ранга — от внутриклубных до всесоюзных.

Во время церемонии закрытия турнира десять спортсменов из команд-участниц совершили прыжок — десант дружбы, каждого приземлившегося горожанина встречали громом аплодисментов.

В свободное от соревнований время наши спортсмены были в гостях у коллектива завода «Динамо», являющегося побратимом автозавода ВАЗ города Тольятти.

В. ТРАМАН,
руководитель спортивной делегации
Сливен — Москва

ЗА ДРУЖБУ И БРАТСТВО



Команда-победительница соревнований — В. Лапицкий (тренер), В. Козлов, А. Мозанов, Н. Усов, В. Траман (руководитель делегации), Е. Сазанов (судья), А. Попов (капитан команды).

Фото Н. КОЗЫРЕВА

Х **МЕЖДУНАРОДНЫЕ** соревнования парашютистов-многоборцев привлекли команды из Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, СССР и Чехословакии. Они померились силами в одиночных и групповых прыжках с парашютом на точность приземления, стрельбе, плавании и кроссе.

Строптив по погодным условиям город Сливен, расположенный у подножья горного массива Карантила. Поэтому организаторы, учитывая наличие безветренной, солнечной погоды, предложили сразу же после открытия выполнить ознакомительные прыжки и приступить к розыгрышу упражнения № 4 — одиночных прыжков на точность приземления с высоты 800 м.

Первый прыжок еще мало о чем говорит, однако нулевые результаты обращают внимание участников и их руководителей. Шесть спортсменов: В. Козлов и Н. Усов (СССР), А. Мюллер (ГДР), М. Пал и Х. Ласло (Венгрия) и И. Митев (Болгария-1) показали ноли.

Во второй попытке из лидеров лишь А. Мюллер ударяет вновь по центру мишени. Третий прыжок, как говорят сами спортсмены, выявляет победителей, четвертый их закрепляет. Напряженные чув-

ствуется в поведении тренеров, старающихся «вселить» спокойствие и уверенность в своих воспитанников при подготовке к предстоящему прыжку.

Четвертый — решающий прыжок успешно выполнили спортсмены ГДР — М. Штерсел, А. Мюллер и К. Дитрих, они и разделили между собой призовые места.

Как образно подметил спортсмен нашей сборной А. Мозанов: «Не наша это погода, — нам ветерок был, а тут полный штиль!» Ветер не заставил себя долго ждать. Метеосводка предвещала ухудшение погоды. Сила ветра 3—4 м/с. Были разыграны сразу же групповые прыжки на точность приземления с высоты 1000 м.

ТЕПЛОТА СЕРДЕЦ



Самолетный спорт

● **РУМЫНИЯ.** Гостеприимство и радушие, дружба и товарищество — вот что отличало международную встречу по воздушной акробатике в румынском городе Стрежнии. Помимо хозяев в соревнованиях приняли участие команды Болгарии, Чехословакии и Советского Союза.

В составе нашей сборной опытные спортсмены — победители крупных соревнований Стяпас Артишьявичус из Каунаса, Кайрис Юргис из Вильнюса, минчанин Евгений Фролов, Виктор Смолин из Ленинграда, одессит Николай Никитюк. В женскую тройку входили Валентина Яинова, москвички Халида Магагонова и Любовь Немкова.

В командах Чехословакии, Румынии и Болгарии выступали известные спортсмены. Правда, болгарская команда, хотя и состояла из инструкторов-летчиков аэроклуба, но в международных товарищеских соревнованиях социалистических стран участвовала впервые. Летали они на советских самолетах Як-50, и мы не жалели ни времени, ни сил, чтобы рассказать им об особенностях пилотирования этой машины, щедро делились опытом.

Командное первенство разыгрывалось не только среди мужчин, но и среди женщин: в нашей делегации было три, в остальных — по две спортсменки.

Стояла солнечная, безветренная погода. К аэродрому направлялись целыми семьями вереницы празднично одетых горожан. Повсюду были вывешены национальные флаги команд-участниц. Играла музыка, работали киоски и буфеты. Зрители с интересом рассматривали самолеты различных типов, выставленные специально для обозрения.

Участников встречи тепло и сердечно приветствовали представители местных органов власти. Команды по традиции обменялись сувенирами, выпелами и значками. Пионеры преподнесли всем участникам красные гвоздики. Оркестр заиграл марш, и участники в нарядных спортивных костюмах, встреченные аплодисментами, прошли перед трибунами, заполненными зрителями.

Начались показательные выступления спортсменов-летчиков. Затаив дыхание, зрители внимательно следили за каскадом фигур высшего пилотажа, который выполнил Стяпас Артишьявичус. Громо-

Победители соревнований — мужская команда СССР (слева направо): Ю. Кайрис, Н. Никитюк, С. Артишьявичус, В. Смолин, Е. Фролов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

аплодисментов была отмечена «абракадабра» в исполнении Миту Марчела, дебютанта из румынской команды, который, если судить по его выступлению, вскоре может стать серьезным конкурентом в борьбе за призовые места. Кроме индивидуального пилотажа на празднике демонстрировались групповые полеты на самолетах «Злин». Организаторы предложили программу соревнований, близкую к той, по которой проводятся чемпионаты мира. Разница состояла лишь в том, что победители и командное первенство определялись по сумме трех упражнений (обязательный, неизвестный, произвольный комплексы). В четвертом, финальном упражнении разыгрывался кубок имени Георгиу Банчулеску.

Началу соревнований предшествовал облет аэродрома. Каждый участник имел право на два вылета: десятиминутный — над аэродромом и двадцатиминутный — в зоне. Как правило, пилоты стараются использовать облет не только для тренировки, но чтобы запомнить расположение аэродрома относительно характерных наземных ориентиров. Особое внимание — ориентирам, находящимся в створе продольной и поперечной осей пилотажного квадрата. Поэтому очень важно, чтобы в процессе облета была хорошая видимость.

Одна из особенностей аэродрома Стрежнии — такова: стоило ветру подуть с востока, как густой смог застилал аэродром и его окрестности, уменьшая видимость до 200 м. К вечеру, как правило, видимость всегда улучшалась, поэтому при жеребьевке для розыгрыша упражнений каждый, естественно, хотел вытянуть последние номера.

Первый жребий у румынской спортсменки, чемпионки Балканиады Нины Йоницы. Она, к слову, открывала также и третье упражнение, а во втором вылетала второй. Помню, чемпионка мира Лида Леонова говорила мне, что на жеребьевке она так сильно волнуется, что предстартовое волнение даже ни в какое сравнение не идет. Еще бы! Первый летящий — по нему все ориентируются; и судьи (кто какую оценку поставил) и участники, которые по первому полету определяют направление и силу ветра, расход высоты при реальных условиях и другие параметры.

Особенно внимательно следим мы, участники, за первым летящим при розыгрыше «неизвестной» программы. В этом случае очень важно, чтобы номер один летал на одноименном типе самолета. «Неизвестную» программу открывала болгарка Йовка Георгиева. Несмотря на то, что комплекс не был сложным, все-таки полезно посмотреть, как он выполняется на самолете Як-50, определить, где его начать, с какой высоты, где сделать протяжки и т. д.

Правда, перед началом каждого упражнения тренер К. Нажмудинов давал нам необходимые рекомендации и указания, но поскольку он был судьей на соревнованиях, конкретный анализ полетов первых участников мы проводили всей командой сообща, расположившись в тени своей палатки и нацеливая внимание друг друга на отдельные моменты выполнения комплекса. Очередной летящий отправлялся минут за 40 на стоянку самолетов, где постоянно находился руководитель нашей делегации А. Карабанов, извещая летящего о последних метеоданных, порядке выполнения взлета и посадки, моменте запуска двигателя.

На стоянке самолета всегда можно было видеть нашего инженера (он же и техник, и механик) В. Алексеево. Он тщательно и добросовестно готовил к полетам два наших самолета. Расторопный и трудолюбивый, Алексеево умудрялся еще и устранять дефекты, то и дело возникавшие на болгарской машине, выход из строя которой нарушил бы порядок проведения встречи.

Большой интерес у спортсменов и зрителей вызвала борьба за кубок имени Георгиу Банчулеску. Разыгрывалось четвертое финальное упражнение, которое по праву считается самым увлекательным. В нем наиболее полно проявляются мастерство и творчество спортсмена, так как он в этом упражнении имеет право «показывать» новые, никем ранее не выполняемые комбинации и фигуры высшего пилотажа, произвольно, в зависимости от сложившейся ситуации, менять направление пилотажа и очередность фигур, стремясь к тому, чтобы

его 4-минутный комплекс был впечатляющим и эффектным.

По мнению зрителей и участников наиболее удачные комплексы продемонстрировали Николай Никитюк и Стяпас Артишьявичус, строгие фиксированные фигуры удачно сочетались со скоростными штормовыми вращениями, динамичные и сложные комбинации поразили всех своей неожиданностью и разнообразием.

Судьи высоко оценили их пилотаж, с незначительным преимуществом отдав свое предпочтение Артишьявичусу, который стал обладателем кубка Георгиу Банчулеску. Женский кубок завоевала Валентина Яинова. Кроме кубков наша команда привезла на Родину 11 золотых медалей, 6 серебряных и 4 бронзовые. Замечу, что соревнования проходили четко, по графику. Единственный срыв полетов по метеословиям был использован для экскурсии в Бухарест. Организаторы создали хорошие условия для выступлений и отдыха участников. Между аэродромом и городом Плоешти, где мы жили, регулярно курсировали специальные автобусы. Жили мы в отличной гостинице. На аэродроме каждая команда имела палатку, где можно было отдохнуть в ожидании вылета.

Соревнования в Румынии явились еще одной яркой демонстрацией нерушимой дружбы спортсменов социалистических стран.

Л. НЕМКОВА,
мастер спорта СССР
международного класса

Москва — Стрежнии

Авиамодельный спорт

● **ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА.** В соревнованиях по радиоуправляемым моделям участвовали спортсмены Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, СССР и Чехословакии. В классе радиопланеров первое место занял В. Холупничек (Чехословакия) — 7567 очков. Результаты советских спортсменов: И. Адамонис — 11-й, И. Муковозчик — 12-й и Х. Кырвель — 15-й, набравшие соответственно 6376, 6341 и 5977 очков. Командные результаты: 1. Чехословакия, 2. ГДР, 3. Венгрия, 4. СССР, 5. Польша, 6. Болгария, 7. ГДР-2.

● **БОЛГАРИЯ.** За кубок Софии состязались кордовники Болгарии, Польши, СССР и Чехословакии. Скоростные модели: 1. А. Рахвал (Польша) — 260 км/ч. 2. Масленкин — 257 км/ч. 4. Байдалинов — 241 км/ч (оба СССР). Гоночные модели: 1. С. Кузнецов — В. Ефремов (СССР). Пилотажные модели: 1. Г. Маринов (Болгария), 2. А. Колесников (СССР). Копии самолетов: 1. О. Титов, 5. С. Лебедев (оба СССР). Командный зачет: 1. СССР — 6, 2. Болгария — 10, 3. Болгария-II — 12.

● **ЮГОСЛАВИЯ.** Чемпионат Европы привлек сильнейших спортсменов 20 стран континента.

Модели планеров (56 участников): 1. Б. Лешкошек (Югославия) — 1260+234; 2. А. Ларсен (Норвегия) — 1260+202; 3. Р. Голубовский (Польша) — 1260+172; 4. Д. Петреску (Румыния) — 1260+160; 5. А. Виндешек (Югославия) — 1258; 6. А. Лепп (СССР) — 1254; 10. В. Чоп — 1240; 13. В. Стамов (оба СССР) — 1203. Командный зачет: 1. Югославия — 3712, 2. СССР — 3697, 3. Румыния — 3682.

Резиномоторные модели (49 участников): 1. Лендюю (Франция) — 1260+240+300; 8. Е. Горбань — 1253; 17. С. Стефанчук — 1223 и 30. В. Рошонок — 1203 (все трое СССР). Командный зачет: 1. Франция — 3735, 2. Дания — 3714, 3. ФРГ — 3705, 4. Италия — 3705, 5. Швеция — 3688, 6. СССР — 3679.

Таймерные модели: 1. Н. Наконечный (СССР) — 1260+240+300+360+333. 2—3. П. Ченек (Чехословакия) — 1260+240+300+360+286 и В. Мозырский (СССР) — 1260+240+300+360+286. 28. Ю. Абламский (СССР) — 1227. Командный зачет: 1. Болгария — 3778, 2. Югославия — 3771, 3. СССР — 3747, 4. ФРГ — 3739, 5. Чехословакия — 3738, 6. Румыния — 3736.

ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТА

ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ спорт приобретает все большую популярность среди молодежи. Теперь задача перейти к стройной системе клубов и секций дельтапланеризма, сделать все необходимое, чтобы полеты на дельтапланах приносили истинное удовольствие и, самое главное, были совершенно безопасными.

От желающих овладеть этим видом спорта идет поток писем в комитеты ДОСААФ с просьбой выслать чертежи для постройки дельтапланов, адреса предприятий, где можно приобрести запасные части, материал для паруса. К сожалению, большинство начинающих да и освоивших полеты на этих очень строгих в технике пилотирования летательных аппаратах ограничиваются лишь технической стороной дела. Иные занимаются собственным конструированием и очень мало уделяют внимания теории полета дельтаплана, особенностям техники пилотирования в различных аэрологических условиях. А ведь это самое главное!

Без твердых знаний теоретических основ ни один уважающий себя спортсмен, если он действительно хочет освоить полеты и совершенствоваться, а не стать жертвой острых ощущений, не имеет права отрываться от земли с целью даже самых кратковременных полетов. Следовательно, вопрос о практическом освоении дельтаплана как летательного аппарата должен окончательно решаться только после прохождения обязательного теоретического обучения в клубе дельтапланеризма и сдачи соответствующих зачетов.

В комитеты оборонного Общества уже направлен ряд руководящих документов по организации учебного процесса в клубах дельтапланеризма. Но несмотря на это, федерации авиационных видов спорта слишком медленно разворачивают эту работу, нет должного контроля. Так, теоретические занятия порой носят эпизодический характер, наиболее глубоко не изучаются такие дисциплины, как теория полета дельтаплана, его конструкция, метеорология.

Сейчас крайне важно объединить одиночек и небольшие секции в клубы и организовать их работу строго в соответствии с Временным положением о клубе дельтапланеризма ДОСААФ СССР.

Одной из очередных задач следует считать изучение конструкции, аэродинамики и условий эксплуатации дельтаплана «Славутич-УТ». Поэтому, очевидно, отпадает необходимость увлекаться поисками различных материалов и деталей для постройки собственных аппаратов. Это, конечно, не означает, что надо полностью прекратить разработку конструкций дельтапланов вообще. Их можно строить, но только в том случае, если есть необходимая техническая документация, чертежи, утвержденные технической комиссией Федерации дельтапланерного спорта СССР, и материалы, и не самостоятельно, а в клубе под руководством опытных конструкторов и специалистов. Построенные аппараты должны быть испытаны и опробованы.

Можно ли заниматься конструированием новых моделей дельтапланов? На наш взгляд, не только можно, но и

нужно. Искать самые оптимальные варианты максимального использования всех аэродинамических и летных качеств аппарата, его устойчивости, управляемости, пилотажных свойств. Ныне многие увлекаются излишней модернизацией: на дельтапланы устанавливаются двигатели, рули управления, множество приборов и т. д. А дельтаплан хорош именно простотой устройства!

Чтобы обеспечить безопасность полетов, надо их правильно организовать и проводить. С достаточной полнотой об этом сказано в Руководстве по теоретическому и летному обучению спортсменов-дельтапланеристов. Успех во многом зависит от выбора места для производства полетов или, как мы его уже привыкли называть, дельтадрома. Он должен быть специально подготовлен и оборудован удобными склонами и хорошими площадками для приземления. Полеты на дельтадроме во всех деталях согласуются с местными советскими и общественными органами. На дельтадроме обязательно должен быть руководитель полетов, его помощник на месте приземления и другие специалисты по обеспечению безопасности. Само собой разумеется, что выполнять полеты в других местах, не оборудованных для этих целей, и тем более в одиночку, нельзя.

На проходившем в Москве семинаре руководителей клубов главными были вопросы обеспечения безопасности полетов. Большой группе спортсменов выданы удостоверения общественных инспекторов дельтапланеризма. Им, в первую очередь, и надлежит организовать правильный и постоянный контроль за грамотным использованием дельтапланов и организацией полетов в клубах, в соответствии с наставлением по производству полетов на дельтапланах (НППД-80).

Пока у нас нет чисто учебных дельтапланов с двойным управлением. Поэтому

● Дельтадромом не может быть случайное место!

му необходима особенно тщательная подготовка к полету, высокая дисциплина, собранность всех, кто находится на дельтадроме. Полеты нужно проводить в простейших условиях, нет необходимости в поисках этих условий разезжать по всей стране.

Правильно поступили руководители Московской федерации дельтапланеризма, организовавшие школу подготовки инструкторов для столичных клубов. И совсем непонятно, почему первоначальную летную подготовку будущих инструкторов решили они проводить не на московском дельтадроме, а в Крыму. К этому, естественно, ни один спортсмен, кроме самих организаторов, готов не был. Безусловно, конечный результат таких сборов, мягко выражаясь, невысок. Тем более, что аэрологические условия полета на горе Клементьева, в Крыму, где летом успешно тренируются опытные дельтапланеристы, далеко не просты, особенно для начинающих. Этого обстоятельства почему-то не учли руководители федерации.

Аналогичную ошибку допускают и те руководители клубов, которые вместо тренажной аппаратуры используют парашюты УТ-15 и даже ПО-9. Выбор планирующих (равно как и других типов) парашютов для психологической подготовки дельтапланеристов в процессе буксировки, основанной на принципе «воздушного змея», может привести к нежелательным травмам при приземлении. Не следует забывать, что к прыжкам с планирующими парашютами типа ПО-9 допускаются спортсмены, имеющие на своем счету не менее 600—1000 прыжков.

Безопасность приземления на планирующих парашютах обеспечивается рядом требований, главными из которых являются: заход строго против ветра, исключая боковое скольжение купола; выход на прямую для посадки с высоты не менее 60—80 м; недопустимость резких поворотов и разворотов на малой высоте, которые могут привести к раскачке и просадке купола.

При ручной же или автобуксировке не допускается одновременное выполнение всех этих требований, следовательно, не обеспечивается и безопасность приземления. Особенно опасна буксировка за автомашиной на этапах начала подъема и окончания спуска, когда время, необходимое для исправления возникшего отклонения, несоизмеримо с навыками, которые имеет буксируемый в управлении куполом парашюта. Такими отклонениями могут быть: резкое изменение направления ветра или его скорости, произвольная отцепка буксировочного фала и другие.

Для ликвидации возникших отклонений в процессе буксировки требуются не только своевременные и точные действия буксируемого, во многих случаях это в одинаковой степени зависит от совместных усилий буксируемого и буксировщика.

Дельтапланеризм, как и другие авиационные виды спорта, оправдывает свое назначение только в том случае, если обеспечивается полная безопасность полета спортсмена. Это — главное!

Е. ЕЛИЗАРОВ,
председатель Федерации
дельтапланерного спорта СССР



В этом году авиационная общественность отметила 75-летие со дня рождения выдающегося советского авиационного конструктора, дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственной премий академика Артема Ивановича Микояна. Под его руководством коллектив опытного конструкторского бюро спроектировал, построил и подготовил к серийному производству ряд истребителей, которые входили в число лучших в мире. Такими, по единодушному признанию советских и зарубежных специалистов, были в первый год Великой Отечественной войны высотный скоростной МиГ-3, а в послевоенные годы реактивные околосвуковые МиГ-15, и МиГ-17, сверхзвуковые МиГ-19 и МиГ-21 и другие, на которых наши летчики лишь в семидесятые годы установили 18 абсолютных и мировых рекордов высоты, скорости и скороподъемности.

Читатели журнала Ю. Рубанюк, А. Скорин, В. Степин и другие обратились с просьбой рассказать подробнее о первом советском серийном сверхзвуковом самолете МиГ-19, созданном ОКБ в начале пятидесятых годов. Читателям отвечает один из ветеранов прославленного коллектива, начальник бригады инженер И. К. Ломова.



ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ СВЕРХЗВУКОВОЙ

Значение первого серийного сверхзвукового истребителя МиГ-19 в истории отечественной и мировой авиации трудно переоценить. Появился он после войны в Корее, где с самой лучшей стороны показал себя его «старший брат» знаменитый «самолет-солдат» МиГ-15. К середине пятидесятых годов МиГ-19 был уже основным советским истребителем. В нем удалось воплотить все лучшее, что было накоплено ОКБ при разработке самолетов МиГ-15, МиГ-17 и их вариантов, а также последние достижения отечественной авиационной науки и техники.

Сверхзвуковой серийный истребитель нужен был нашей стране именно в эти годы, когда реакционные круги агрессивного блока НАТО вели ожесточенную «холодную войну» против Советского Союза и стран социалистического содружества. Из США в Западную Европу шел нарастающий поток военной техники, в том числе авиационной.

Накаляя и без того напряженную обстановку, газеты и журналы, захлебываясь, расписывали разработанный фирмой «Норт Америкен» сверхзвуковой истребитель F-100 «Супер Сейбр», который, по заявлению летчика-испытателя подполковника Ф. Эвереста, может мол, обеспечить странам НАТО полное господство в воздухе. Журнал «Авиэйшн уик»

14 июня 1954 года писал: «...в скором времени самолетами F-100 будет укомплектован один полк тактических ВВС США». И как бы между прочим добавил: «Самолет F-100 может нести легкую атомную бомбу...»

Менее чем через год, журнал «Интеравиа» в номере от 1 июня 1955 года с нескрываемым удовлетворением сообщил о начале насыщения Западной Европы замаскированным под истребители сверхзвуковыми носителями ядерного оружия... «Недавно в Англии были выгружены три истребителя F-100. Самолеты собраны и вскоре должны вылететь во Францию».

С истребителем-носителем «тактического» ядерного оружия «Супер Сейбр» западные страны связывали, как писал А. Брофи в книге «Военно-воздушные силы США», далеко идущие планы. Излагая мнение офицеров штаба тактического авиационного командования (ТАК), автор подчеркивал, что «...главная задача ТАК — быть готовым к ведению так называемых «малых», или «локальных» войн на любом театре военных действий и «служить «малой дубинкой», с помощью которой США будут проводить свою политику в Европе и других районах мира. Эту «дубинку» готовились занести над странами социалистического содружества.

Серийный фронтальный истребитель МиГ-19.

Коммунистическая партия и Советское правительство трезво оценивали обстановку в мире. Одновременно с неустанной борьбой за разрядку напряженности, они принимали необходимые меры, обеспечивающие обороноспособность СССР и стран социалистического содружества. В числе мер были и направленные на укрепление Военно-Воздушных Сил, совершенствование их боевой техники. Летом 1953 года А. И. Микояну, как руководителю творческого коллектива, имеющего опыт разработки скоростных реактивных самолетов, было дано задание — возможно быстрее создать истребитель, способный стать надежным заслоном на пути любых, в том числе и новейших, носителей «легкого ядерного оружия», если они попытаются проникнуть в небо нашей Родины или ее друзей и союзников.

Коллектив воспринял это задание как боевой приказ Родины. Опираясь на новейшие достижения отечественной науки, в частности, открытия в области скоростной аэродинамики, устойчивости и управляемости самолетов, аэродинамической компоновки и других, на результаты собственных исследований и экс-

периментов, связанных с разработкой более скоростных вариантов серийного МиГ-17, коллектив ОКБ успешно справился с большой и сложной работой. Новый сверхзвуковой самолет, получивший обозначение МиГ-19, был построен, испытан и передан в серийное производство в кратчайший срок. Уже на традиционном воздушном параде в 1954 году летчики продемонстрировали в небе Тушина его высокие качества.

...«Секрет» небывало короткого срока создания самолета, открывшего эру сверхзвуковых серийных машин, — в особой целеустремленности коллектива этого ОКБ на поиск новых научно-технических и конструкторских решений, обеспечивающих повышение летно-тактических качеств своих самолетов. Так было и со строящимся серийно самолетом МиГ-17. На одном из его опытных вариантов еще в 1951 году была опробована установка в фюзеляже рядом двух двигателей. На другой модификации СМ-2 в 1952 году проверено крыло стреловидностью 55° и несколько увеличенный по сравнению с серийным образцом фюзеляж, чтобы разместить больший запас топлива. В 1953 году на опытном образце горизонтальное оперение было опущено с верхней части киля на фюзеляж, что обеспечило лучшую устойчивость самолета на больших углах атаки.

Прообразом будущего МиГ-19 стал созданный к началу 1954 года опытный самолет с условным обозначением СМ-9. В нем конструкторы, творчески объединив, использовали все лучшее, что было применено и проверено на предыдущих

Всепогодный истребитель-перехватчик МиГ-19П.



модифицированных вариантах МиГ-17, в частности, переднюю часть и крыло опытного самолета СМ-2, а хвостовую часть спроектировали заново так, чтобы разместить в ней два двигателя РД-9Б с форсажными камерами.

В первый полет этот сверхзвуковой истребитель повел летчик-испытатель, инженер Григорий Александрович Седов, которого в зарубежной печати называли «летающим академиком». Человек разносторонних знаний и интересов, Г. А. Седов, испытывая новый истребитель, не только выявлял его летно-тактические качества, но и оценивал их с точки зрения более широкой: надежным ли считом советского неба будет его серийный образец при возможной встрече с «Супер Сейбром».

Жесткую, всестороннюю проверку самолет выдержал успешно.

После демонстрации МиГ-19 на очередном воздушном параде в Тушине, в западной печати появились пространные сообщения специалистов, изучивших фотоснимки самолета. Они в основном единодушно пришли к выводу: в параде участвовали не модифицированные МиГ-17, как предполагалось ранее, а новый самолет Микояна. «У него другое крыло с большей стреловидностью, оптимальное для полета со скоростью до $M=1,5$, что почти на 200 км/ч больше, чем у F-100. Весит он, судя по размерам, раза в полтора меньше «Супер Сейбра». А это означает, что он будет иметь преимущество в горизонтальном и вертикальном маневре».

Так рушились надежды на господство F-100 в небе и его беззаконность как носителя «легкого ядерного оружия» в «ограниченной» войне.

Общие выводы и оценки зарубежных специалистов нового истребителя, созданного коллективом ОКБ под руководством А. И. Микояна, были близки к истине. Принимавшие участие в Тушинском авиационном параде легкие фронтовые истребители МиГ-19 действительно превосходили по скорости, маневренности и скороподъемности разрабатываемые американские самолеты F-100 «Супер Сейбр». При взлетной массе 7500 кг два двигателя РД-9Б общей тягой 6600 кг обеспечивали ему энергоэффективность на взлете 0,88 (у F-100 она была лишь 0,6) и скорость в горизонтальном полете до 1450 км/ч, то есть $M=1,33$. (У «Супер Сейбра» максимальная скорость не превышала 1300 км/ч, то есть $M=1,09$). Высоту 10000 м МиГ-19 набирал за 1,1 мин, а потолок его достигал 17000 м. Дальность полета с подвесными баками превышала 2200 км. Вооружение: три пушки калибра 30 мм, два блока реактивных снарядов и до 500 кг бомб на внешней подвеске.

Конструкция МиГ-19 — цельнометаллическая. Крыло, стреловидностью по передней кромке 55°, набрано из скоростных профилей с относительными толщинами 8,73% у корня и 8% на конце. Два двигателя с форсажными камерами установлены рядом, в хвостовой части фюзеляжа. Воздухозаборник общий, лобовой. Горизонтальное оперение стреловидностью также 55° расположено, в отличие от предыдущих «мигов» на фюзеляже, а не на киле. На первых МиГ-19 оно состояло из стабилизатора и руля высоты. На последующих был установлен управляемый (цельноповоротный) стабилизатор, что позволило увеличить располагаемые перегрузки маневрирующего самолета на 80%.

В системе управления первенца сверхзвуковых самолетов конструкторы применили необратимые гидросилители с пружинными имитаторами нагрузки на ручку управления и педали, меняющейся в зависимости от режима полета. По крену самолет управлялся элеронами и интерцепторами. Для большей надежности гидросистема управления была дублирована.

Для снижения посадочной скорости МиГ-19 имел три тормозных щитка; один

перфорированный центральный в нижней средней части фюзеляжа и два боковых в районе корня задней кромки крыла, а для сокращения пробега — тормозной парашют. Механизация крыла состояла из закрылков большой площади, с возможностью применения их не только на взлете и посадке, но и в бою.

Кабина МиГ-19 — герметическая, вентиляционного типа. В системе ее питания воздухом впервые был установлен турбохолодильник. Катапультируемое сиденье также впервые было оборудовано шторкой защиты лица летчика.

Шасси самолета трехколесное с носовым колесом, имеющее много общего с взлетно-посадочными средствами самолетов МиГ-15 и МиГ-17.

Известно, что самолеты «стареют» быстрее, чем другие машины. Предупреждая отставание МиГ-19 от постоянно растущих требований, конструкторский коллектив в ходе серийного производства МиГ-19 постоянно совершенствовал свое детище. Для улучшения плавной устойчивости, например, был изменен хвостовой кок. Он стал короче и легче. Усовершенствована система предотвращения заглохания двигателей при стрельбе реактивными снарядами, носовые топливные системы снабжены автоматами перепуска и т. д.

Как и дозвуковые предшественники, сверхзвуковой МиГ-19 имел ряд вариантов. Один из них — перехватчик МиГ-19П с новейшей в тот период радиолокационной станцией. Для лучшего размещения станции носовая часть истребителя такого назначения была выполнена по новым обводам и несколько удлинена. Конструкторы изменили по контурам и увеличили по площади поперечных сечений воздушные каналы двигателей. В это же время начались испытания МиГ-19 с системой дозаправки топливом в полете и значительно увеличенным бортовым запасом кислорода. Применение на последующей модификации нового воздухозаборника (острая «губа» и управляемый центральный конус) дало вместе с другими улучшениями значительный прирост скорости и потолка. Вариант МиГ-19 с размещенной в конусе воздухозаборника радиолокационной станцией, развивал скорость 1720 км/ч. Его потолок достиг 17400 м. При использовании на одном из вариантов в качестве ускорителей легких жидкостно-реактивных двигателей, скорость полета истребителя достигла 1800 км/ч, а потолок 24000 м.

Значение этих «штучных» вариантов МиГ-19 очень большое. Все полезное, найденное при их разработке и испытаниях, было использовано при создании и подготовке к серийному производству еще более совершенных самолетов, в частности, ставшего знаменитым МиГ-21.

Традиции ОКБ А. И. Микояна — давать стране нужной боевой самолет в нужное время, на основе созданной разрабатывать еще более совершенную машину — получили при переходе от МиГ-19 к МиГ-21 свое дальнейшее развитие.

И. ЛОМОВА,
инженер-конструктор

ЧИТАТЕЛЬ СПРАШИВАЕТ — РЕДАКЦИЯ ОТВЕЧАЕТ

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

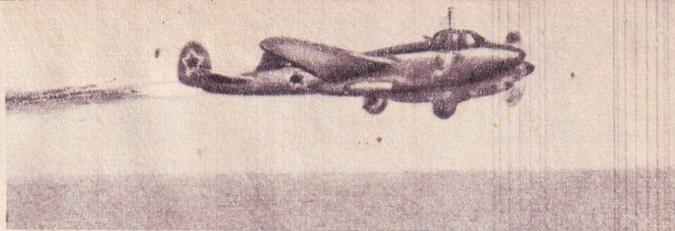
ПЕ-2 с РД

Основные летно-тактические данные самолетов, особенно скорости и потолок, во многом зависят от их энерговооруженности. Между тем еще в первые годы войны стало ясно, что возможности увеличения мощности авиационных поршневых двигателей подходят к пределу. В нашей стране, как и за рубежом, конструкторы начали активный поиск новых путей и средств повышения энерговооруженности самолетов. Один из них — использование вспомогательного реактивного двигателя.

Реальная возможность применения комбинированных силовых установок появилась после того, как конструкторский коллектив, возглавляемый В. П. Глушко, создал самолетный однокамерный жидкостный ракетный двигатель РД-1. Стендовые испытания этого ЖРД, проведенные в 1942 году, показали, что по своим габаритам, весу, расходу топлива и развиваемой тяге (300 кг) двигатель может быть использован в качестве ускорителя на самолетах различного боевого назначения.

Практическое опробование РД-1 в качестве дополнительного двигателя-ускорителя решили провести на бомбардировщике Пе-2. Заместитель главного конструктора по летным испытаниям С. П. Королев сделал полный аэродинамический расчет Пе-2 с силовой установкой, состоящей из двух поршневых двигателей ВК-105РА мощностью по 1100 л. с. и РД-1 с тягой в 300 кг. Он показал, что с такой силовой установкой скорость бомбардировщика, правда на короткое время, у земли возрастет до 542 км/ч, то есть на 82 км/ч больше, чем с использованием лишь двух основных поршневых двигателей, на высоте же 7 тыс. м при работе РД-1 в течение 80—100 секунд она увеличится на 108 км/ч. Дополнительная силовая установка может обеспечить сокращение разбега на 70 м и значительно ускоренный набор высоты.

Весной 1943 года начали переоборудование одного из серийных Пе-2. На месте хвостового обтекателя фюзеляжа установили РД-1. Бак с окислителем разместили в бомбовом отсеке фюзеляжа, а с керосином — в корневых частях крыла. При таком расположении топливных компонентов для РД — их общий вес 1050 кг — сохранялась нормальная центровка самолета. Соответственно монтировались вспомогательные агрегаты и прокладывались трубопроводы. Работавший двигатель расходовал в минуту 50 литров кислорода и 25 литров керосина. В камеру сгорания они подавались



специальными насосами, для привода которых отбиралась часть мощности основных двигателей. Для них в бензобаки заливалось 700 кг бензина. Всеми работами по переоборудованию бомбардировщика руководили В. М. Мясичев и С. П. Королев. Взлетный вес Пе-2РД — 8200 кг. С двумя бомбами по 500 кг на внешней подвеске — 9215 кг. Вес пустого Пе-2 РД — 6044 кг.

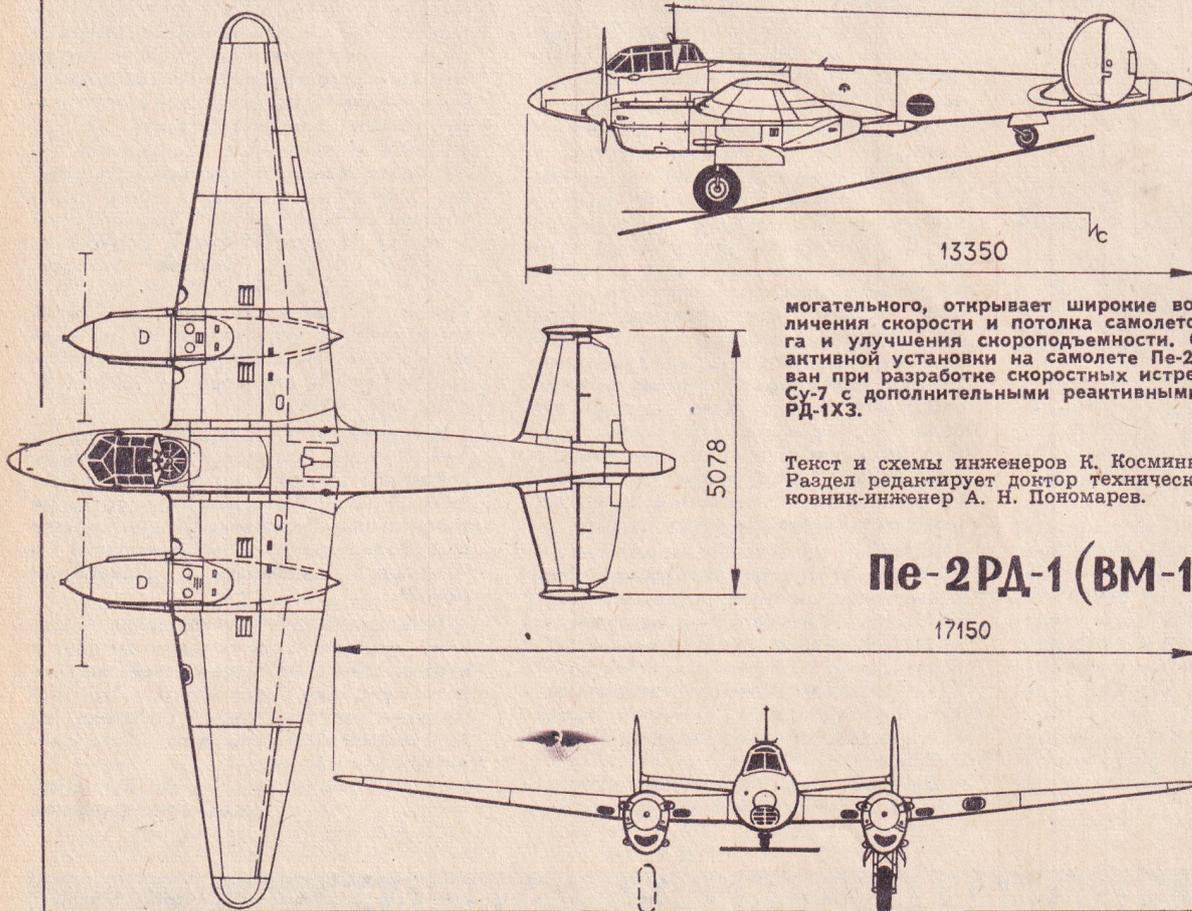
Экипаж опытного Пе-2 с комбинированной силовой установкой состоял, как и серийного бомбардировщика, из трех человек, но места штурмана и воздушного стрелка-радиста занимали инженеры-экспериментаторы, одним из которых был С. П. Королев. Включать реактивный двигатель мог только летчик, а отключать — любой член экипажа со своего рабочего места.

После многократных запусков реактивной установки на земле, подтвердивших надежность работы всех ее систем, 1 октября 1943 года летчик Г. Васильченко выполнил первый полет с включением в воздухе дополнительного реактивного двигателя. За две минуты его работы скорость Пе-2 возросла на 92 км/ч.

Испытания опытного бомбардировщика с комбинированной силовой установкой велись по широкой программе и весьма интенсивно. 3 октября РД-1 включили в воздухе уже на 4 минуты. На следующий день испытатели совершили первый взлет с включенной реактивной установкой, а затем еще пять стартов, позволивших определить, на сколько сокращается разбег бомбардировщика и его скороподъемность с включением ЖРД. Разбег составлял всего 446 м.

В ходе испытаний на земле и особенно в воздухе был вскрыт ряд недостатков. Наиболее существенный из них — недостаточная надежность системы воспламенения горючей смеси от электрических свечей накаливания, особенно в полете на больших высотах. Конструкторы двигателя учли замечания испытателей. Под руководством В. П. Глушко была разработана система химического зажигания, когда при контакте компонентов топлива происходит их самовоспламенение. После доработок двигатель получил обозначение РД-1ХЗ. (Реактивный двигатель — первый химического зажигания). Возросли его общая надежность и сроки службы.

На опытном Пе-2 с комбинированной силовой установкой было выполнено более ста полетов. Они показали, что использование реактивного двигателя, даже в качестве вспомо-



могательного, открывает широкие возможности для увеличения скорости и потолка самолетов, сокращения разбега и улучшения скороподъемности. Опыт применения реактивной установки на самолете Пе-2 был затем использован при разработке скоростных истребителей Ла-7Р, Як-3Р, Су-7 с дополнительными реактивными двигателями РД-1 и РД-1ХЗ.

Текст и схемы инженеров К. Косминкова и И. Султанова. Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.

Пе-2РД-1 (ВМ-15)

ИНДИЙСКИЙ океан... Более сорока прибрежных и континентальных государств, треть населения планеты. Это Юго-восточная Африка и Австралия, Индонезия и Индия, Иран и Пакистан...

Вот уже который год бассейн Индийского океана стал важным объектом политических, экономических и военно-стратегических интересов США и их партнеров по агрессивным блокам. В этом районе, особенно в Аравийском море и Персидском заливе, сосредоточена огромная американская военная армада — около 30 военных кораблей, в том числе несколько авианосцев.

Регулярные полеты над акваторией Индийского океана совершают самолеты американской стратегической авиации, пресловутые, известные по разбоя во Вьетнаме бомбардировщики «Б-52».

В зоне Индийского океана Пентагон располагает целой сетью опорных пунктов, которые постоянно расширяются и модернизируются: военные, военно-воздушные и морские базы в Персидском заливе, на острове Масира в Аравийском море, в Саймонстауне (ЮАР), в Кокберн-Саунде и Норт-Уэст-Кейпе (Австралия), Субик-Бей и Кларк-Филд на Филиппинах. Главный опорный пункт — военная база США на атолле Диего-Гарсиа. Расположенный в центре океана атолл превращен в своего рода «непотопляемый авианосец». Построенная на нем взлетно-посадочная полоса длиной 4 километра способна принимать самые большие самолеты, такие, как «Б-52», грузовые «С-5», самолеты-бензоаппараты «КС-135». Там постоянно базируется эскадрилья наблюдения «РЗС-Орион».

В лагуну острова могут заходить гигантские авианосцы и атомные подводные лодки, оснащенные ракетами дальнего действия. На Диего-Гарсиа генералы Пентагона, как сообщает иностранная пресса, построили шахты для хранения ядерных боеголовок к ракетам «Поларис» и «Посейдон», резервуары, для горючего и важный центр дальней связи. Имеются склады боеприпасов и хранилища горючего общей емкостью 110 тысяч тонн. База, являющаяся постоянным центром снабжения и ремонта, представляет благоприятные условия для обслуживания американских военных кораблей и самолетов. Она выполняет также функции станции прослушивания и главного ретрансляционного пункта зоны океана.

Остров как бы «управляет» всем Индийским океаном: военный корабль, покидающий местный рейд, может максимум за двое суток прибыть почти к любой прибрежной стране в акватории океана.

В дополнение к этому США стремятся получить доступ и многим другим военным объектам в этом районе. По данным зарубежных информационных агентств, достигнуты соглашения с Оманом, Кенией, Сомали о передаче в распоряжение Пентагона военно-воздушных и военно-морских баз. Этот договор позволяет Пентагону контролировать Ормузский пролив. Достигнуто соглашение об «аренде» США базы в Кении. Ведутся работы по превращению военно-морской базы в Бахрейне в крупный опорный пункт для ближневосточной группировки ВМС США. Администрация Картера в срочном порядке изыскивает возможности для получения или строительства новых баз на побережье Пакистана и Саудовской Аравии. Что же касается Египта и Израиля, то они, по мнению Вашингтона, уже у него «в кармане», ибо по своей инициативе предоставили правительству США право использовать их территорию по усмотрению, а если потребуется, и по подавлению непокорных народов региона.

В СТАНЕ ИМПЕРИАЛИЗМА

ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН: СТАРТОВАЯ ПЛОЩАДКА ПЕНТАГОНА

Не довольствуясь наращиванием собственного военного присутствия в этом районе, США усиленно втягивают в милитаристские приготовления и своих партнеров по агрессивным блокам. В частности, делаются попытки навязать западноевропейским союзникам решение о распространении на Индийский океан сферы действия НАТО. Предполагается, что военные корабли Англии и ФРГ наряду с ВМС США будут здесь принимать непосредственное участие в «патрулировании». Уже сейчас в водах океана находятся военные корабли Великобритании, два корабля военно-морского флота ФРГ.

Опасную активность империалистических кругов в Индийском океане полностью поддерживает Пекин. Заявив в ноябре 1971 года в ООН о своей поддержке «в принципе» идеи превращения Индийского океана в зону мира, пекинская дипломатия на практике делает все возможное, чтобы сорвать ее реализацию. В Пекине не только безоговорочно одобряют модернизацию Диего-Гарсиа и других опорных пунктов, но и оказывают нажим на прибрежные страны, способствуя США в приобретении новых военных объектов. Пекинские гегемонисты приветствуют все начинания США, создающие опасность для стран региона, усиливающие здесь нестабильность. В свою очередь Вашингтон, как видно, в частности, из итогов визита в КНР министра обороны США Г. Брауна, не только не возражает против появления в Индийском океане китайского военно-морского флага, но и, очевидно, стремится приблизить этот день планируемыми поставками Китаю соответствующих видов оборудования и боевой техники.

Усиленное империалистическое проникновение в район Индийского океана, создание и расширение здесь американских военных баз и сооружений, политика шантажа и давления вызывают озабоченность народов Азии и Африки, воспринимаются ими как непосредственная угроза своей независимости и безопасности. Вот почему страны этого района все настойчивее ищут возможности обеспечения совместными усилиями развития региона по пути мира и безопасности. В поддержку их мирных инициатив решительно и последовательно выступают Советский Союз и другие страны социалистического содружества.

Позиция нашей страны по этому вопросу четко изложена в докладе Генерального секретаря ЦК КПСС на XXV съезде партии. «За последнее время, — сказал товарищ Л. И. Брежнев, — в ряде стран множатся выступления за то, чтобы район Индийского океана не стал ареной создания военных баз тех или иных держав. Мы сочувствуем этим выступлениям. Что касается Советского Союза, то мы не имели и не имеем намерения строить военные базы в Индийском океане. И мы призываем Соединенные Штаты Америки занять такую же позицию».

На состоявшемся весной этого же года совещании Политического консультативного комитета государства — участники Варшавского Договора заявили о своей поддержке усилий, направленных на реализацию идеи о превращении Индийского океана в зону мира и снова подтвердили свою готовность к сотрудничеству в этом вопросе с прибрежными государствами.

Президент США Дж. Картер, который в ходе предвыборной кампании в 1976 году на словах декламировал готовность принять меры по ограничению гонки вооружений, не мог в то время открыто игнорировать советские мирные предложения. С огласившись на советско-американские переговоры по Индийскому океану, начавшиеся в июне 1977 года, американская сторона развернула в этой связи шумную пропагандистскую кампанию с целью изобразить позицию США как якобы отвечающую миролюбивым устремлениям прибрежных государств. Но в действительности между словами и делами вашингтонской администрации — глубокая пропасть.

Развитие событий показало, что Соединенные Штаты и не собирались отказываться от своих имперских амбиций. Нынешний курс Вашингтона, направленный на наращивание и без того высокого уровня своего военного присутствия в Индийском океане, превращение его по сути дела в стартовую площадку Пентагона, вкорме противоречит интересам народов, живущих в этом районе земного шара, встречает решительное осуждение со стороны стран бассейна Индийского океана, народов всего мира.

Ю. ГОТЛОБЕР



«Я БЫЛ ВЕСЬМА СПОКОЕН...»



«30 ИЮНЯ 1804 г. русский академик Захаров и бельгийский воздухоплаватель Робертсон поднялись на аэростате с набором инструментов для физических и химических опытов; хотели наблюдать разрежение воздуха на различных высотах, а также газовый состав атмосферных слоев... Высота, которую достиг воздушный шар, составила 2631 м. С помощью колокольчика ученый установил, что звук на этой высоте распространяется так же, как у земли. В «Рапорте в Академию наук от академика Захарова о последствии воздушного путешествия, совершившегося июня 30 дня 1804 г.» естествоиспытатель доносил: «...Пuls был в минуту — столько же раз, как и на Земле, именно 82 раза, дыхание было у меня ни скорее, ни тише, именно 22 раза в минуту, вообще я был весьма спокоен, весел и не чувствовал никакой в себе перемены и никаких неприятностей».

«Технологический журнал», 1807, том IV, с. 150.

●●●
ЗАВЕРНИТЕ,
ПОЖАЛУЙСТА,
САМОЛЕТ!



«ГРОХОВСКИЙ часто бывал в Центральном Комитете ВЛКСМ. Секретари ЦК внимательно следили за работой института. Этот интерес вызывал тем, что коллектив института разрабатывал исключительной важности воздушные проблемы.

...Разговор подходил к концу. Гроховский уже собирался прощаться, но секретарь ЦК ВЛКСМ предложил изобретателю снова сесть в кресло. Помолчав немного, секретарь сказал: — Вы сегодня рассказали мне о многих интересных изобретениях и идеях. У меня уже давно возникла тоже одна мысль. Как вы думаете, что если сделать резиновые крылья и надуть их водородом, то можно будет на них летать? Мне кажется, такая конструкция, хотя она будет тяжелее воздуха, все же имела бы

более легкий вес благодаря водороду. Сам же аппарат мне представляется похожим на планер.

Изобретатель выслушал секретаря ЦК ВЛКСМ и сказал:

— Я не уверен, что водород облегчит вес конструкции. Водород даст немного подъемной силы, благодаря малой кубатуре крыльев, но сама идея верна.

Началась разработка проекта резинового планера. Расчеты показали, что водород действительно не нужен. В один из дней директор завода, передавая Гроховскому резиновое крыло, в шутку сказал:

— Получите «воздушный матрац»!

На аэродроме было решено испытать новую конструкцию. Пришедший на аэродром человек с небольшой сумкой положил ее на землю и извлек из нее прорезиненный материал. К груди матери подошел авиационный техник:

— Надует!

Техник стал надувать, как шофер надувает автомобильную камеру. Из груди матери начала оформляться конструкция планера, а через несколько минут вырисовалась резиновое крыло размахом 12 метров, которое нельзя было ни сломать, ни согнуть.

— А из какого же материала сделан каркас планера? — спросил рабочий присутствующего на аэродроме Гроховского.

Конструктор ответил:

— Каркасом служат мягкие полотняные трубы. Мы сейчас снова нагнем воздух в материю, и товарищ Петушков на планере совершит полет.

Так как на аэродроме не было вышенности, Гроховский распорядился, чтобы к месту старта подали маленький грузовой автомобиль.

Автомобиль победил по аэродрому. Через несколько секунд Петушков отделился от автомобиля и начал парить на крыльях в воздухе.

— Безопаснее, чем у Лилиенталя! — засмеялся Гроховский.

После первого удачного опыта с надувным крылом Гроховский задумал строить резиновый планер.

— Красивый будет планер! — говорил он... — У него будут крылья, фюзеляж и оперение. Главное, опасность аварии на нем значительно уменьшится. Упадешь и не разобьешься.

— А какая будет стоимость?

— Не больше 500 рублей.

— Недорого...

Вскоре на одном резиновом заводе развернулась работа по постройке планера.

Бобров Н. Н. «Земля внизу». М.—Л., 1935. с. 134, 162.

●●●
ВМЕСТО РЕЗИНЫ ЩЕТКА



«ЗА КАЖДЮЮ посадку самолет платит своеобразную «дань» взлетно-посадочной полосе. Несколько сот граммов резины, содранной с покрышки, на бешеной скорости встречающейся с бетоном. Будут ли и впредь взлетно-посадочные полосы разрушены жирными черными мазками? Патент, выданный в США, отвечает на этот вопрос: возможно, что и нет. Изобретатель решил заменить резиновое колесо колесом, сделанным из «проволоки». Вернее, большой круглой проволоочной щеткой, наподобие тех, которыми очищают металл от ржавчины. Колесо уже испытывалось на самолете и оказалось весьма удачным: проволока раскалялась докрасна, но служила дольше резины».

«Знание — сила», 1967, № 12, с. 14.

В ТВОРЧЕСКОМ ПОИСКЕ

ЕГО ПУТЬ в малую авиацию начинался в Семипалатинске, в школьном авиамодельном кружке, где под руководством Юлия Пинегина Валерий Мякинин учился строить модели планеров, парашютов, гидросамолетов. Это были его первые шаги, и не все шло гладко. Были и взлеты, были и неудачи. Вначале неудач было больше. Вот почему однажды, следя за неожиданно безупречно четким полетом новой резиномоторной модели Валерия, руководитель кружка удивленно воскликнул:

— Наконец-то! Полетела твоя резино-моторка, Валера!..

Шутка шуткой, но упорство, с каким Мякинин добивался результатов, нравилось тренеру: такие нужны спорту — настойчивые, неукротимые. И Валерий оправдал надежды своего наставника. В 1955 году, на соревнованиях в Алма-Ате, потеснив ряды соискателей призовых мест, он стал четвертым в классе таймерных моделей. Но как далеко еще было от этого первого скромного успеха до замечательных мировых достижений, некоторые так и остались до сих пор непревзойденными!

Беседовать с Мякининым приятно: спокойный, уравновешенный, он вместе с тем обладает неистощимым чувством юмора. Но больше всего в нем привлекает скромность.

— Своими успехами, — говорит он, — я в значительной мере обязан друзьям-единомышленникам: Леониду Алдошину, Владимиру Еркину, Борису Шкурскому, Владимиру Гукуну. Их поддержке, участию и большой практической помощи.

С этими советскими авиамоделистами связаны многие важные вехи спортивной биографии Мякинина. Но особую теплоту и признательность выражает он Леониду Алдошину, вспоминая пору, когда трудился рядом с ним в Казанском авиационном институте:

— Меня сразу поразили его увлеченность, оригинальность мышления, огромная работоспособность. В моделировании Алдошин признавал только научный подход. Был сторонником смелого новаторства и экспериментирования...

В то время друзья работали над своими первыми радиоуправляемыми моделями. И результаты этого творческого сотрудничества не замедлили сказаться. В соревнованиях спортсменов авиационных вузов Мякинин стал победителем по классу радиоуправляемых планеров. А Алдошин занял первое место в этом же классе на чемпионате в Краснодаре. Через год оба стали мастерами спорта.

Крепкая дружба и любовь к общему делу связывают этих людей и по сей день. Вот что рассказывает тренер сборной СССР по радиоуправляемым моделям Леонид Алдошин о своем друге.

— Главное — это его высокая эруди-

Авиархивариусе

ция и широта авиамодельных интересов. «Конек» Мякинина — радиоуправляемые модели: скоростные, пилотажные, копии. В 1971 году ему удалось установить мировой рекорд скорости, в 1973 году — продолжительности полета. Ему присущ творческий поиск.

Нельзя забывать, что мастерство авиамоделиста держится как бы на трех китах: это техническая, физическая и психологическая подготовка. Поэтому Мякинина в своей работе приходится обращаться к самым различным областям знаний, в том числе к психологии, физиологии, медицине, следить за новейшими достижениями спорта. Игра на гитаре помогает ему в выработке культуры движений пальцев, что имеет немаловажное значение при обращении с радиопередатчиком, в управлении полетом модели.

...Когда заходишь в мастерскую Мякинина, первое, что бросается в глаза, — это пестрое разнообразие сделанных им конструкций. Здесь можно увидеть модели планеров, самолетов, вертолетов. Среди них — таймерные, кордовые, радиоуправляемые. Некоторые уже готовы. Одеты в бальзу и цветной стеклопластик, они привлекают изяществом форм и тщательностью отделки. Другие еще в работе.

Мякинин рассказывает:

— Пожалуй, больше всего запомнился полет модели в 1971 году, принеший рекорд скорости. — Микросамолет мы подготовили с мастером спорта Владимиром Гукуном. Он здесь выступал в роли конструктора, я — как пилот-испытатель. Конструирование было выполнено под руководством Леонида Алдошина. Модель получилась прекрасная. Максимально облегченная, она имела совершенные аэродинамические формы и малые габариты. Отделка ее отличалась особой тщательностью исполнения. Установили на нее мотор. А чтобы обеспечить наибольшую мощность двигателя, запаслись специальным горючим с повышенным процентом содержания нитрометана.

Соревнования проводились в Крыму, у горы Клементьева, в районе села Наниково. Шел октябрь, и по утрам стояли заморозки. При охлаждении горючее расслаивалось. Поэтому Владимиру Гукуну, который выступал в качестве механика, приходилось согреть канистру, прича ее под свою куртку.

— ...И вот модель пошла на взлет, — продолжает рассказ Мякинин. Двигатель напряженно рокотал и, казалось, готов был «вылезти из шкуры». Мое же ощущение трудно передать! Я был на земле, а душа моя — там, с этой взмывающей ввысь моделью. Одна попытка, другая, третья... Но результаты неутешительны! Все волнуются. Я понимаю: в моих руках вместе с передатчиком — судьба мирового рекорда скорости. Пока он был равен 329 километрам в час и принадлежал не нам.

Можно себе представить то огромное чувство ответственности, которое долгие годы был он испытывать, когда тревоги, связанные с конструированием и испытанием модели, остались позади, и все зависело от искусства пилотирования, от этого сплава собранности, выдержки и мастерства пилота-оператора. Ему было необходимо разогнать модель до входа в мерную базу и дальше вести строго по горизонту. Иначе результат не будет засчитан. Требовалась ювелирная точность.

В. МЯКИНИН.



Около десяти попыток пришлось сделать Валерию, пока на третий день соревнований до его слуха не донеслось долгожданное, радостное: 344 километра в час! Новый мировой рекорд... Теперь он принадлежал советским спортсменам!

Одно из интереснейших занятий — строить модели-копии планеров и самолетов. Невольное внимание привлекает радиоуправляемая модель чешского планера «Бланик». Дважды он выступал с ней и дважды завоевывал звание чемпиона Советского Союза.

Не менее привлекательна и изящна копия спортивного самолета Як-18ПМ. Ее шасси выпускаются и убираются по радиокоманде. Она выполняет все зачетные фигуры высшего пилотажа для моделей-копий, а также «конвейер» и руление с остановкой в заданном месте аэродрома. Модель Як-18ПМ — это миниатюрное повторение прославленного «яка», который, обладая хорошими пилотажными качествами, не раз позволял нашей команде и отдельным спортсменам быть лучшими в мире. С этой моделью в 1976 году Мякинин стал чемпионом СССР.

Однако помимо спортивного назначения модели-копии могут выполнять и иную работу. На Свердловской киностудии снимался фильм о Герое Советского Союза Каманине и его сыне. Тема мужества, героизма, преемственности поколений требовала своего разрешения в боевых эпизодах. На помощь пришла малая авиация. Среди приглашенных на съемки авиамodelистов оказался и Валерий Мякинин. Ему было предложено освоить копии самолетов По-2 и «мессершмитт». Он долго не раздумывал, согласился. И не пожалел. Работа оказалась интересной, увлекательной, ну а кадры, снятые с его помощью, — яркими и впечатляющими.

Возникла у него мысль создать модель радиоуправляемого ракетоплана. До этого советскими спортсменами уже строились и применялись в воздухе модели ракетопланов с мягким и жестким крылом. Однако радиоуправление в данном классе не практиковалось. Пер-

вая попытка создать модель радиоуправляемого ракетоплана, осуществленная другими спортсменами, окончилась неудачей. Исследуя ее причины, Мякинин пришел к выводу, что нужно облегчить приемную часть аппаратуры, а также уменьшить вес и габариты самой модели. Используя опыт своих товарищей и зарубежных коллег, он создал свою оригинальную конструкцию и освоил технику пилотирования.

Первой удачей на новом поприще стала модель радиоуправляемого ракетоплана «Талисман», весом 500 г, за ней появилась другая, весом 240 г, и, наконец, стодвадцатиграммовая — «Амулет». Их воздушное крещение окончилось каскадом мировых рекордов. Продолжительность полета «Талисмана» достигла 1 часа 22 минут и 1 часа 39 минут, его «младшего брата» — 1 часа 9 минут и 1 часа 33 минут. Четыре мировых рекорда Неплохой дебют... Впрочем, три месяца спустя Мякинину удалось порадовать любителей авиамодельного спорта еще двумя мировыми рекордами. Модель, весящая 240 г, летала 2 часа 1 минуту, а «Амулет» — 11 минут 58 секунд.

На счету мастера спорта международного класса более трех тысяч полетов моделей. Неоднократный чемпион страны и рекордсмен мира, авиационный инженер Мякинин по праву занимает достойное место среди ведущих советских спортсменов.

Двадцать восемь лет прошло с тех пор, как запустил Валерий в небо свою первую модель, двадцать восемь лет упорной работы, неустанного творческого поиска.

Безгранично влюбленный в свое дело, Валерий Мякинин, готовится к новым стартам. Он полон сил и стремления идти к новым вершинам мастерства, а знания и опыт передавать ученикам.

Что ж, как говорится, у добрых намерений — сильные крылья. Думается, они не подведут!

Н. МАРКЕЛОВА

МОДЕЛИ ЮНЫХ ЧЕМПИОНОВ



ПОСТРОЙ В КРУЖКЕ

МНОГО ИНТЕРЕСНЫХ МОДЕЛЕЙ ПРЕДСТАВИЛИ УЧАСТНИКИ ВСЕСОЮЗНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ЮНОШЕЙ И ЮНИОРОВ 1980 ГОДА. НИЖЕ МЫ ПУБЛИКУЕМ ОПИСАНИЯ НЕКОТОРЫХ ИЗ НИХ.

- 1. Планер А-1 Армена Хачатряна (Армения).** Набор каркаса: бальза для лонжеронов, липа — для нервюр. Из липы сделана балка фюзеляжа круглого сечения. Обшивка — микалентная бумага, покрытая эмалитом. Крючок позволяет осуществить динамический старт. Центр тяжести (ц. т.) модели — на 57% от передней кромки крыла.
- 2. Планер Ф-1-А Арне Ортна (Эстония).** Площадь крыла 29,4 дм², профиль — Бенедек В 6356. Обшивка отлакирована. Фюзеляж представляет собой трубку из углеволокнистой ткани, ц. т. — на 57% от передней кромки крыла. Крючок аэродинамический, он дает возможность буксировать модель по кругам с целью обнаружения восходящих потоков воздуха и динамического старта с набором высоты. Стабилизатор площадью 4,5 дм², профиль Кларк У—6%. Крыло и стабилизатор: передние части из бальзы, нервюры из липы, лонжероны — сосновые, задние кромки из ели.
- 3. Резиномоторная модель В-1 Карлоса Гелбахяни (Грузия).** Площадь крыла 10,8 дм². Каркас обтянут японской бумагой и покрыт эмалитом; ц. т. моде-

ли — на 56% от передней кромки крыла. Фюзеляж состоит из передней трубки ϕ 28 мм (стеклоткань) и хвостовой ϕ 10 мм (алюминиевый сплав). Резиномотор из 14 нитей («пирелли» 1×4 мм) длиной 390 мм. Лопасть винта из бальзы. Площадь стабилизатора — 2,9 дм². В конструкции крыла, стабилизатора и киля применена бальза.

4. Резиномоторная модель Ф-1-В Сергея Зиновьева (Российская Федерация). Площадь крыла 15,56 дм², средняя ширина по хорде 110 мм, профиль В-6356. Каркас обтянут японским волокном и покрыт эмалитом; ц. т. — на 60% от передней кромки крыла. Резиномотор («пирелли») — 28 нитей, длина 480 мм, вес 39 г. Лопасть винта из липы, бобышка — инерционная. Площадь стабилизатора 3,38 дм², средняя хорда 75 мм. Крыло включает: переднюю кромку 5×5 мм, 1-мм бальзовую обшивку до первого лонжерона, основной двухполочный лонжерон у корневой нервюры 4×2 мм, на конце центроплана 3×2 мм, на конечном сечении крыла 2×1,5 мм. Лонжерон защит 1-мм бальзой. Корневая нервюра: 1-мм фанера и 10-мм бальза, следующие две — из бальзы, за ними из 1-мм фанеры. Все остальные из 1,7-мм бальзы. На центроплане 17 нервюр. Первые четыре через 16 мм, остальные через 25 мм друг от друга. Центроплан с отъемными частями стыкуется 2-мм фанерными уголками.

На отъемных частях по 11 нервюру через 28 мм друг от друга. Пространство между корневой и первой нервюрами заполнено 1,5-мм бальзой. В стабилизаторе передняя кромка из бальзы 5×5 мм в центре и 4×3 мм на конце. Сосновый лонжерон — 3×2 мм в центре, 2×1,5 мм — на конце. Профиль плоскостной, криволинейный, 6%. Стабилизатор имеет 19 нервюр шагом 25 мм. Носовая часть фюзеляжа ϕ 34 мм (внутри один бальзой). Хвостовая — круглая, из 1,7-мм бальзы. Пилон: 25-мм бальза. Киль набран из бальзовых деталей. Имеет 7 нервюр шагом 20 мм. Вся модель собрана на эмалите.

Вес модели 191 г, крыла — 50 г, стабилизатора — 8 г, винта — 45 г, перед-

ней части фюзеляжа — 68 г, хвостовой — 20 г. Время раскрутки винта 35—40 с. Крыло крепится штырями ϕ 2,5 мм (передний) и ϕ 1,5 мм.

5. Таймерная модель Андрея Аборёнова (Москва). Площадь крыла 30,8 дм². Оно в центральной части обшито 1,2-мм бальзой с приклеенной к ней 0,03-мм алюминиевой фольгой. Стрингеры сосновые, переменного сечения, верхний — от 10×2,5 до 6×2,5 мм, нижний — от 15×1,2 до 6×1,2 мм. Отъемные части крыла покрыты 1-мм бальзой, оклеены бумагой на лаке и окрашены белой краской. Стабилизатор площадью 7 дм² по конструкции аналогичен отъемным частям крыла. Фюзеляж включает трубчатую часть из алюминиевого сплава, к которой приклеивают пилон и крепят механизмы.

Хвостовая балка, собранная из пластин 1,5-мм бальзы на казеиновом клее, телескопически вставленной втулкой фиксируется шестью винтами, расположенными в шахматном порядке. К балке приклеивается площадка из липы под стабилизатор и цельнобальзовый киль. Сборка модели выполнена на эпоксидном клее. Установлен 4-командный таймер, переделанный из автоспуска фотоаппарата ФЭД (пружина заменена более мощной). Использована перебалансировка крыла, позволяющая регулировать раздельно установочные углы на всех режимах полета. В двигателе алюминиевая задняя стенка заменена на стальную (ст. 45), к ней приклеена трубка наддува, в картер под футорку врезана трубка перезалива.

Бак — двухкамерный, из тонкой листовой латуни. В первую камеру подведены трубки питания и перезаливки двигателя, впазана запорочная горловина. Вторая камера отделена от первой перегородкой с отверстиями для выравнивания давления в обеих камерах. Из нее выведена трубка наддува. Это обеспечивает надежную работу двигателя. Винт ϕ 185 и шагом 70 мм позволяет развить двигателю до 25000 об/мин. Быстрая остановка двигателя достигается с помощью тормозным устройством. Вес модели 768 г.

6. Кордовая гоночная модель Михаила

Дорук и Равила Хакимова (Российская Федерация). Крыло — цельнобальзовое с симметричным профилем. Фюзеляж и оперение также из бальзы. Модель покрыта краской. Вес модели 430 г. Ее ц. т. расположен на 5 мм от передней кромки крыла. Двигатель собственной конструкции. Воздушный винт ϕ 185 мм, шагом 160 мм изготвлен из стеклопластика.

7. Модель воздушного боя Роландаса Ясмонтаса и Гинтаутаса Бернатаса (Литва) изготовлена из бальзы и обтянута лавсановой пленкой. Ц. т. модели — на 50 мм от передней кромки. Вес без двигателя 200 г. Двигатель КМД — 2,5 с винтом 200×130 мм.

8. Кордовая пилотажная модель Алексея Орлова (Российская Федерация). Изготовлена по чертежу модели А. Литована, но имеет некоторые конструктивные изменения. Так, размах крыла увеличен до 1500 мм, его площадь составляет 40 дм², хорда — 360 мм. Фюзеляж: длина — 1110 мм, высота — 100 мм, ширина — 60 мм. Центр тяжести модели на 25% от передней кромки крыла. Горизонтальное оперение: размах 580 мм, ширина по хорде — 160 мм, площадь 7,5 дм². Вес модели — 1360 г. На поверхность нанесены клей АК-20, нитрокраска и лак для паркета.

Двигатель «Талка-7», у которого вал сбалаansirован. Применен автомат при нудительной остановке, позволяющий по команде пилота отключать двигатель. Воздушный винт из березы имеет ϕ 270 мм, шаг 140 мм. Большой диаметр винта позволяет модели не увеличивать скорость на криволинейных участках фигур пилотажа. Наддув в топливном баке от встречного потока воздуха через трубку, подходящую близко к основанию бака, позволяет поддерживать определенное давление. В системе управления использованы бронзовые подшипники скольжения и вместо пайки применены соединения на стопорных шайбах, что повышает ее долговечность. Хвостовое оперение — из бальзы плотностью 0,08 г/см³, что уменьшает разнос массы относительно ц. т. модели.

В. ТУРЬЯН

ПЕРЕДОВЫЕ И РЕДАКЦИОННЫЕ СТАТЬИ

Десятая пятилетка: год завершающий. № 1.
Надежный страж мира. № 2.
Работать по-ударному, по-ленински! № 3.
Вечно живой. № 4.
35 лет немеркнувшего подвига. № 5.
За массовость и мастерство. № 6.
Обучать и воспитывать. № 7.
Победа любит окрыленных. № 7.
XXVI съезду КПСС — достойную встречу! № 8.
Крылья Советской Отчизны. № 8.
Учиться коммунизму. № 9.
Под знаком высокой требовательности. № 10.
Свет Великого Октября. № 11.

РЕШЕНИЯ XXV СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНИ

Орлов В. Красное знамя в надежных руках. № 2.
Уткин Ю. Новаторы совершенствуют учебную базу. № 7.
Харламов С. За ленинский стиль работы. № 4.

XXVI СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

Балакин Н. Имени В. Ф. Сафонова. № 9.
Баранец С. Качество — прежде всего. № 10.
Демченко А. Семнадцать героев. № 11.
Мосяйкин В. Взял обязательство — выполнил! № 9.
Олейниченко Г. Слагаемые безопасности. № 9.
Пилипенко Д. Есть такой техник Кудряшов. № 10.
Старченко И. По примеру ветеранов. № 12.
У инициаторов предсъездовского социалистического соревнования. № 11.

К 110-й ГОДОВЩИНЕ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА

Бакушев Б. Заветам вождя верны. № 3.
Высотин В. Каждый полет на отличной!
Закоренная В. Жизнь вождя — пример для нас. № 4.
Землянский Д. По путевке Ильича. № 1.
Карасев К. Без отстающих. № 4.
Крестовский И. Напутствие Ильича. № 4.
Лебедев А., Махров В. Московский авиационный. № 4.
Ленин и авиация. № 4.
Мельник В. На родине Ильича. № 4.
Поланский В. Сельская молодежь обретае крылья. № 4.
Савченко А. Верность заветам вождя. № 5.
Филипенко А. И в космосе с именем Ильича. № 4.
Чугунов Н. Ленин и авиация. № 2.
Шумихин В. На заре «века аэропланов». № 4.

35 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Балакин Н. Куйбышев: аэроклуб имени Героя Советского Союза Фадеева. № 5.
Бредихин Б. Планиристы летят к партизанам. № 5.
Вербинский М. «Иначе поступить не мог». № 1.
Григоренко А. Воздушные змеи на фронте. № 5.

Григорьев А. Его последний удар. № 1.
Демчев И. Вводный. № 1.
Забырин Н. Вой над Нейссе. № 5.
Зельвенский Ю. Наследники и продолжатели. № 5.
Козлов П. И вновь ожили грозные «илы». № 4.
Леонтьева Т. Самолеты «Вахтанговец» — гвардейцам-авиаторам. № 6.
Мягков К. Жаркий день 22 июня. № 6.
Покрышкин А. Свет Великой Победы. № 5.
Рязанов В. Атакуют «рота Бориева». № 1.
Савин В. Подвиг отцов — крылья сыновей. № 5.
Сорокин В. Гражданский подвиг Фералонта Головатого. № 5.
Чечнева М. Когда самолет на боевом. № 4.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ И ВОЕННО- ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

Голышев М., Мальнов А. Традиции ветеранов молодым. № 5.
Землянский Д. Три крылатых «мушкетера». № 5.
Котельников Б. Под созвездием пяти колен. № 7.
Лебединский М. Живой пример героев. № 2.
Львов М. «В этом вижу свой долг». № 10.
Охромид Д. Наша общая забота. № 12.
Поталова Н. Кавалер ордена Ленина. № 3.
Романов А. Закон «альбатросов». № 7.
Руденко С. У истоков летного мастерства. № 2, 3.
Самсонов В. «Первому моему учителю в авиации». № 12.
Соболев М. Школа мужества. № 10.
Хоробрых А. «Старик» в двадцать два года. № 8.
Чернышев В. Ведущий штурмовиков. № 8.
Чечнева М. Александра Хорошилова — доктор экономических наук. № 10, 11.

ВОСПИТАННИКИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

Балакин Н. Запас прочности. № 2.
Зайвородинский В. Эстафету принимает молодежь. № 8.
Ляховецкий М. Созвездие героев. № 8.
Корзинкина З. В строю. № 3.
Лисов И. Осваиваюшцы. № 5.
Минаков В. В атаке гвардеец Борис Литвинчук. № 2.
Токарев В. Высокие широты летчика Завьялова. № 10.
Штучкин Н. Как в капле воды. № 3.

МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВОЕННО- ВОЗДУШНЫХ СИЛ И ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК

Голованев Р. Делегат съезда комсомола. № 12.
Мокряк Г. Полет в честь героя. № 9.
Молчан Г. Черта человеческая. № 2.
Павлов Б. Хозяин двух Ан-2. № 3.
Пекшев В. В экипажах все здоровы. № 6.
Пузырь И. «Я — солдат ВДВ». № 12.
Соловьев В. Так себя открывают. № 1.
Хоробрых А. Аэродром в горах. № 9.
Чумаков Е. Перехватчики действуют ночью. № 1.
Чумаков Е. Соколы из Белой Холуницы. № 5.

ВНИМАНИЕ — ПОДРОСТКИ

Голышев М. Атакуют камарадо Серов. № 8.
Жуновский А. Чтобы помнить, надо знать. № 12.
Захаров В. Десятый виток «Космоса». № 9.
И знать, и уметь. № 3.
Козлов П. Ребята учатся любить труд. № 9.
Одинцов М. О долге воинском. № 5.
Романов В. В школе — клуб юных летчиков. № 6.
Симаков Б. Советский человек. № 2.
С чем идешь к молодежи. № 9.
Цхомария Б. Следопыты из «Красной Поляны». № 8.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ И АЭРОКЛУБАХ ДОСААФ

Ахмедов И. На главном направлении. № 6.
Вяткин Л. Объективный контроль и безопасность. № 7.
Елизаров Е. В требовательности начинай с себя. № 1.
Ефремцев Н. Каждая минута на счету. № 6.
Кочицын Ю. Школа мастеров высокого класса. № 3.
Коровин И. Обязательное условие безопасности полетов: умелая эксплуатация авиационной техники. № 11.
Кришневич И., Макаров Р. Как повысить устойчивость к перегрузкам. № 8.
Кузнецов Д. Комитет и клубы. № 7.
Монин В. Подход только индивидуальный. № 5.
Пилипенко Д. Летный день в аэроклубе. № 3.
Рогов М. В Одесском авиаспортивном. № 9.
Штучкин Н. Тепло души своей. № 6.
Штучкин Н. Найти свой метод. № 10.

ГВФ

Аэрофлот — год олимпийский. № 6.
Новые горизонты Аэрофлота. № 11.
Праздник гражданских авиаторов. № 2.
Самсонов В. Аэроклубовец — Герой Социалистического Труда. № 9.

КОСМОНАВТИКА

Береговой Г. Центр подготовки космонавтов. № 4.
Иванова И. Автоматические разведчики Вселенной. № 10.
Коваленко В., Лисун М. Под орбитой океаны и моря. № 8.
Космическая эпопея продолжается. № 7.
Максимов Г. Безопасность старта, орбитального полета и посадки. № 3.
Максимов Г. Эстафета продолжается. № 11.
Меркулов И. Развивая наследие пионеров космонавтики. № 5.
Меркулов И. На родине главного конструктора. № 11.
Нинолаев А. Весомый вклад в космическую пятилетку. № 12.
Павлов С. Для прогресса советской космонавтики. № 8.
Покровский Б. Москва — космос — весь мир. № 6.
Севастьянов В.: Все идет по программе. № 6.
Тарасов А. «Крылья Родины» — в космосе. № 9.
Шестой международный. № 9.

САМОЛЕТНЫЙ И ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Балакин Н. С прицепом на чемпионат мира. № 11.

Баланин Н. Кубок — у военных летчиков. № 12.
 Журавлев В. Пример старших. № 6.
 Карабанов А. Резервы рядом. № 3.
 «Квант» стартует. № 1.
 Косс А. На поршневых самолетах. № 11.
 Кудинов А. Воля и упорство. № 10.
 Немкова Л. Фиксированная бочка на восходящей вертикали. № 6.
 Немкова Л. Теплота наших сердец. № 12.
 Николаев Б. Летят вертолеты. № 10.
 Пилипенко Д. Полет в зону. № 1.
 Прозоров Е. Поговорим о групповом пилотаже. № 1.
 Соколов С. Советские летчики в борьбе за рекорды. № 8.
 Сториченко П. Парадоксы... на соревнованиях. № 1.
 Тарасов Ю. По законам дружбы. № 10.
 Юрченко А. Особые случаи в полете. № 7.

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Бобарыкин И., Семенов М. Мальчишки, влюбленные в небо. № 11.
 Васильев Л. Гонки под облаками. № 11.
 Ковалев И., Смольнов М. Подумаем о новых нормативах. № 3.
 Коваль А. Как повысить мастерство? № 9.
 Коваль А. Победили планеристы России. № 10.
 Коваль А. Планеристы на ударной вахте. № 12.
 Малиновская Е. Авиаторы в гостях у студентов. № 2.
 Пасечник О. «Январь-2В»: особенности пилотирования. № 4.
 Сабещис В. В неоднородном восходящем потоке. № 8.
 Семанкин В. Посадка вне аэродрома. № 1.
 Семанкин В. Первый маршрутный. № 2.

ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Вишняков И. Важные документы по дельтапланеризму. № 2.
 Вяткин Л. «Славутич-УТ», «Славутич-спорт». № 9.
 Елизаров Е. Главное — безопасность полета. № 12.
 Мацелуро О. Гибкое крыло за плечами. № 9, 10.
 Турьян В. Дельтапланы над Невой. № 7.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Анненков М. О суждях и суде. № 6.
 Анненков М. Традициям — верны! № 7.
 Васина Б. «Кто придет нам на смену?». № 8.
 Васина Б. Наперекор дождю и ветру. № 11.
 Васина Б. Счастливые небо Осетии. № 12.
 Волков А., Миронов В. ПО-9: обучение, прыжки. № 1.
 Волков А., Миронов В. Прыжки на точность приземления. № 2.
 Гинеев В. Соревнуются парашютисты. № 5.
 Голышев М. Купола над Долиной роз. № 11.
 Заноречная В. Групповая акробатика: особенности выполнения. № 6.
 Колядин А. Проверка боем. № 9.
 Куполами небо расцвечивай. № 7.
 Лидия Еремина рассказывает. № 1.
 Лисов И. И мастера, и новички. № 11.
 Лисун М. Парашюты над планетой. № 6.
 Михайлов В. Они прокладывали нам путь. № 1.

Михайлов В. Братья Доронины. № 2.
 Прыгина Н. Блестящий успех наших парашютистов. № 6.
 Романюк Н. Если отказал парашют... № 3.
 Смирнова С. Люди крылатой судьбы. № 10.
 Смицарун Л. Наш заводской клуб. № 10.
 Сыч В. Друзья и соперники. № 12.
 Тёрло И., Гурный В. Как же определять победителя? № 3.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Алдошин Л. Операторское мастерство авиамоделиста. № 1.
 Абрамов В., Шубин В. Совершенствуя технику. № 2.
 Винторов Т., Семенов М. Держим, творим! № 3.
 Делигентов Е. Летящее крыло. № 2.
 Драичук Ю. Ребята строят модели. № 3.
 Есьнов В. И на леерах, и на воздушных винтах. № 8.
 Жабин В. Радиоуправляемая учебная. № 6.
 Каюнов Н. Сюрпризы чемпионата. № 9.
 Колесников А. Моя пилотажная. № 3.
 Кондратьев В. Спортивно-гоночный моноплан. № 11.
 Кудрявцев С. Первые моторные модели. № 8.
 Курзов П. Какая втулка лучше? № 3.
 Лебединский М. Мера ответственности спортсмена. № 1.
 Лебединский М., Турьян В. Взлеты и провалы. № 10.
 Лебединский М. Праздник авиамоделистов в Харькове. № 12.
 Маркелова Н. В творческом поиске. № 12.
 Мерзликин В. Результаты не радуют. № 10.
 Моноплан летчика Нестерова. № 7.
 Салтыков Ю. С изменяемой геометрией. № 2.
 Семенов М. Имени фронтовика. № 5.
 «Снакалец» — модель планера. № 9.
 Турьян В. Новый завод в Гомеле. № 1.
 Турьян В. Как работает V-образное оперение. № 4.
 Турьян В. Пилоты бумажных эскадрилий. № 6.
 Турьян В. Взлеты над Аранчи. № 8.
 Турьян В. Год спустя. № 11.
 Турьян В. Модели юных чемпионов. № 12.

МОЛОДЕЖИ О ТЕХНИКЕ

Баженов В. Аэронавигационный расчет. № 9.
 Бирюлин В. Развитие вертолетов. № 3.
 Бирюлин В. Винтокрыл Ка-22. № 8.
 Клименко В. Авиационная векторная линейка. № 7.
 Коряна В. Ан-24 и его «братья». № 11.
 Манев В. Микровертолеты-труженики. № 9.
 Махров В. Кто прав? № 10.
 Над чем работают конструкторы планеров? № 5.
 Султанов И. Десантные планеры. № 9.
 Опытные самолеты периода второй мировой войны. № 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

У НАШИХ ДРУЗЕЙ

Гачковски Б. У наших друзей. № 9.
 Краславский Б. Модель планера: аэродинамический расчет. № 10.
 Лепп А. Модели корейских спортсменов. № 4.
 Рогов М. Любят авиаспорт в Кечкемете. № 6.
 У нас в гостях болгарский журнал «Патриот». № 7.

ЛИТЕРАТУРА И ИСКУССТВО

Васильев В. Десантники сорок первого. № 5.
 Заранкин Ю. Две судьбы. № 1.
 Зюзин П. Люди трудового подвига. № 2.
 Зюзин П. «Дорогами отцов». № 9.
 Калинин А. «Крылья крепнут в бою». № 9.
 Кожевникова Т. На военных дорогах. № 9.
 Кораблев В. «Отдать корабль в воздух». № 3.
 Краец А. Рассказы аэронавигатора. № 10.
 Кунушкин П. Воениздат в 1980 году. № 1.
 Маргелов А. Полвека молодости. № 10.
 Родионов В. «И засветится строка!». № 4.
 Сазанова Н. Волшебный сказ о маленьком парашютике. № 4.
 Сапсай А. Орленок из Ташкента. № 4.
 Смоленский С. «Свободный полет». № 7.
 Чувев Ф. Об огнях-пожарицах, о друзьях-товарищах. № 12.

ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

Авиационно-спортивный календарь. № 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.
 Гусьнов Н. Бойцы «крылатой гвардии». № 8.
 Землянский Д. Имени «отца русской авиации». № 11.
 И. Н. Кожедубу — 60 лет. № 8.
 Катрич А. Крылом к крылу. № 5.
 Штучкин Н. Труженик, боец, патриот. № 11.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

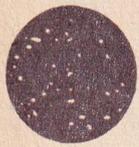
Авиаархивариус. № 8, 9, 10, 12.
 Бонова Н. Современники о полете Ильинской. № 3.
 Гай Д. Творец легендарных Пе-2. № 7.
 Григорьев А. Рожденный революцией. № 11.
 Ломова И. Первый серийный сверхзвуковой. № 12.
 Ляховецкий М. Первый Всероссийский праздник воздухоплателей. № 10.
 Полунаров А. «Прадед» сверхзвуковых лайнеров. № 8.
 Симаков Б. Этим дней не смолкнет слава. № 6.
 Шумихин В. У истоков советской авиации. № 11.

В СТАНЕ ИМПЕРИАЛИЗМА

Голубков В. Крылатые носители смерти. № 4.
 Готлобер Ю. Индийский океан: стартовая площадка Пентагона. № 12.
 Громаков А. Фальсификаторы. № 5.
 Давыдов З. Дипломатия авианосцев и базовая стратегия. № 3.
 Давыдов З. Лжецы в эфире. № 11.
 Иванов П. Под грохот военных демонстраций. № 1.
 Иванов П. Ядерные крылья Пентагона. № 2.
 Иванов П. На волне антисоветизма. № 6.
 Климович Е., Чухлеб Ф. Ставка на крылатые роботы. № 7.
 Пилосов М. Под прицелом Пентагона. № 10.

ПРАВИЛА ПРИЕМА В АВИАЦИОННЫЕ УЧИЛИЩА

— В военные авиационные училища. № 2.
 — В авиационные училища ДОСААФ СССР. № 5.



ОБ ОГНЯХ- ПОЖАРИЩАХ, О ДРУЗЬЯХ- ТОВАРИЩАХ

«Они немного прослужили вместе, еще меньше пролетали, но полюбили друг друга. Ведь о человеке за один бой можно узнать больше, чем за всю жизнь, прожитую вместе.

Много дорог на земле у людей. И есть длинные дороги жизни. На войне же чаще не дороги, а короткие стезжки. Иногда человеческая жизнь блеснет перед глазами дугой сгоревшего метеорита на ночном небе. И не всегда успеешь узнать, откуда пришел сосед по атаке, и не знаешь, куда «ушел»...

Эта книга о войне, о ее крылатых бойцах*. Авиационный полк, его жизнь, боевые дела летчиков. В начале войны они были «бомберами», летали на Су-2, потом воевали на штурмовиках Ил-2. Те, кто останется жив, перелетят в огненном небе из 1941-го в 1942-й, еще меньше их доживет до 1943-го...

Книга начинается вторым днем войны и заканчивается Курской битвой. К концу книги из тех ее героев, кто начинал войну, в живых остается один лейтенант Осипов. Не раз сбитый, раненый, но живой — от июня 1941-го до Курской победы. А впереди еще целых два года войны.

Суровым было военное небо. Автор книги знает о нем не понаслышке. Дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Михаил Одинцов — один из тех, чье имя росчерком воздушных схваток навсегда вписано в ратную летопись нашего Отечества. Он и рассказывает об этих схватках — бесхитростно, правдиво, какими видел их и испытал на себе.

Мы привыкли встречать героев войны в роли авторов воспоминаний, документальных книг. «Испытание огнем» — произведение другого рода. Это роман — с героями, характерами, сюжетными линиями. Если не делать скидку на то, что автор — не профессиональный литератор, то в романе можно обнаружить некоторые просчеты и шероховатости. Но ценность книги в другом: роман документально достоверен. В нем — правда войны: горький опыт поражений, гибель друзей, первая светлая любовь и смерть любимой от немецкой бомбы, вера в Родину, в партию, в народ, желание жить для народа и умереть, если надо, для победы. Для героев Одинцова война была тяжелой работой и учебой, война

была их жизнью. «Полк жил московским сражением, докладом Сталина о двадцать четвертой годовщине Октября, парадом на Красной площади, обороной Севастополя и учился».

«Испытание огнем» — это книга и о боевой дружбе, в ней живет память о тех, кто никогда уже не придет в наши дни.

«У нас с Борисом сложилась традиция, — говорит один из героев романа, — не носить на гимнастерке ни одного ордена, не побывавшего в бою. Поэтому прошу доверить мне его «Отечественную», которую он не успел получить, на один вылет. Пусть золото и этого ордена пройдет через огонь врага. От него в доме родных запахнет порохом боя, а племянники будут знать, что орден дяди Бори не просто орден, а крещенный огнем знак солдатской славы и символ бессмертия».

Летчики — люди особые, и особенной любовью окружены они в народе. Среди героев Советского Союза каждый четвертый — летчик. Не каждому по плечу авиация, не каждый пойдет летать, да и не всякого возьмут. Воля и выдержка, реакция и душевная сила, выносливость и величайшее терпение — без этого нет пилота, тем более, на фронте. В этом убеждает книга Одинцова.

Недавно в букинистическом магазине я случайно приобрел изданный в 1915 году роман «Любовь авиатора». Перевод с французского, сентиментальная книжечка о пилотах первой мировой войны. В предисловии говорится, что в романе выведен «не пасмурный окопный сиделец, а человек-птица, военный летчик, представитель рода оружия, неведомого прежним войнам», это, по мнению автора, должно сообщить книге «прелесть новизны и пикантную свежесть». Вот как описывается в этом романе полет на штурмовку неприятельских траншей:

«Чтобы разглядеть карту, пришлось спрятаться от врага, но когда Жан снова высунулся из аппарата, чтобы почерпнуть из карты сведения приложить к местности внизу, он совершенно потерялся. Внезапный толчок вернул Жана к действительности: Телис круто наклонил аппарат к траншеям. Выпущенный его пулеметом снап огней погрузился в неприятельские укрепления. Еще не опомнившись, Жан снова был отброшен к башенке, и, как ракета, биплан поднялся вверх... Толчки подбрасывали Жана на его сиденье, но его забавляли эти, как он думал, фокусы Телиса. Ни одной минуты он не сознавал, что игра шла на жизнь или на смерть. Вдруг аппарат так сильно покачнулся, что кандидат, несмотря на свою неопытность, решил, что это не могло произойти по воле пилота. Он вспомнил, что сидит не на чувствительном послушном коне, а на воздушной машине».

Наверное, смешным и наивным показался бы этот полет героям книги Один-

цова, на долю которых выпало вот такое:

«Матвей положил группу в змейку, а сам лихорадочно думал, что делать: бить мосты или войска? Мосты соблазнительнее, но, если не попадешь, бомбы уйдут впустую. Лучше войска. Тут промаха не будет.

— Приготовились. Бомбы серией на войска.

Проскочил еще один огненный часток и пошел в пикирование. Бросил быстрый взгляд назад: «илы» висели рядом, опустив свои железные носы к земле.

И снова глазами в прицел: машины и танки быстро росли в размерах. Наконец угол прицеливания и высота сброса совпали.

— Приготовились! Бомбы!

...Переставил прицел на стрельбу, дал залп из всех видов оружия. Взвизгнув, словно огненный бич, ушли эрсы, зарычали пулеметы, загрохотали пушки. Самолет от их работы дрожал. Начал вывод из атаки, и в это время чем-то гулко ударили сзади. Смотреть назад было некогда. Резкое движение ногами, и машину юзом вынесло из очереди в сторону... Руль поворота ногой до отказа — и самолет каким-то немыслимым пируэтом занес хвост в сторону и понесся в новом направлении, а очередь врага мимо. Еще раз вышел в лобовую. Поймал-таки одного «109-го» с большим упреждением в прицел и с остервенением нажал на все гашетки. «Мессершмитт» неуклюже дернулся вверх, перевернулся животом, точно оглушенная рыба. Сзади потянулось пламя».

Описание воздушных боев — несомненное достоинство романа Одинцова, это — словно страницы учебника, написанные мастером воздушных схваток.

Родившаяся в нашем веке авиация за несколько десятилетий достигла звездных высот, породив космонавтику. Изменилась техника, возросли требования к человеку, летающему на ней, однако, главное в авиации осталось неизменным — характер пилота. То, что делает человека летчиком.

Перед читателем романа галерея портретов авиаторов: решительный, опытный летчик-командир полка Наконечный, воспитатель и воин-комэск Русанов, «добрый доктор Айболит» Ведров, старательный, аккуратный техник Петров и, конечно, главный герой — лейтенант Осипов, в тяжелой науке боев вырастающий в опытного аса...

О каждом из них можно сказать словами автора: «Война уже определила его судьбу — испытание огнем. Солдату это состояние стало привычным, его внутренним миром, хождение через смерть — профессией».

В романе есть интересные находки, сравнения, книга написана своеобразным, «авиаторским» языком. Она высоко патристична. Ветеранам авиации эта книга напомнит жаркие небесные схватки, а для молодежи станет взволнованным документом ратной доблести наших соколов.

Феликс ЧУЕВ

* Михаил Одинцов. Испытание огнем. «Молодая гвардия», 1979 г., 399 стр., 1 р. 80 к.



Прыжок «ромб».

Фото Б. ВАСИНОЙ
и А. САМСОНОВА



Капитаны команд у флага спортивного комитета дружественных армий.



Над целью.



Награды победителям.



Рекордсменка мира в прыжках из стратосферы Валентина Хохлова открывала каждый стартовый день соревнований, прыгая на пристрелку. Сегодня она выполнила трехтысячный прыжок. Валентине есть о чем рассказать одному из спортсменов.



Советские спортсмены показывают гостям новый запасной парашют, привлечший всеобщее внимание.



ДРУЗЬЯ И СОПЕРНИКИ

Читайте статью на стр. 20

ДРУЗЬЯ И СОПЕРНИКИ

ДЕКАБРЬ

- 1869 г. В Петербурге при Военном министерстве создана Комиссия по применению средств воздухоплавания для военных целей.
- 1913 г. П. Н. Нестеров награжден золотой медалью Киевского общества воздухоплавания «За научно обоснованное решение проблемы управления аэропланом при вертикальных кренах и готовность жертвовать жизнью для науки» — так было охарактеризовано выполнение им «мертвой петли».
- В Петербурге впервые поднялся в воздух четырехмоторный самолет «Илья Муромец».
- 1914 г. Образована эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец», явившаяся первым авиационным бомбардировочным соединением.
- 1917 г. В составе Народного комиссариата по военным и морским делам учреждена Всероссийская коллегия по управлению Воздушным Флотом Республики, на которую возлагались руководство формированием авиационных частей, центральных и местных управлений Воздушного Флота, сохранение и сбережение авиационного имущества, подготовка авиационных кадров, организация материально-технического обеспечения.
- 1918 г. По указанию В. И. Ленина создан Центральный аэрогидродинамический институт — ЦАГИ, ныне лучший в мире научный центр самолетостроения.
- Для управления предприятиями авиационной промышленности образовано Главное управление объединенных заводов авиапромышленности — Глававиа.
- 1919 г. Приказом Реввоенсовета республики определено создание музея-выставки Красных Армий и Флота — первого историко-революционного музея Советского государства.
- 1920 г. Принято постановление Совета Народных Комиссаров «Об ознаменовании пятидесятилетней научной деятельности профессора Н. Е. Жуковского»; в котором он назван «отцом русской авиации». Постановление подписано В. И. Лениным.
- 1922 г. Совет Труда и Обороны утвердил трехлетнюю программу восстановления, дооборудования и расширения авиационных предприятий. Первый планерный кружок «Парящий полет» организован при Главвоздухфлоте. Среди его участников были А. С. Яковлев, С. В. Ильюшин, В. С. Пышнов.
- 1931 г. Создана группа по изучению реактивного движения (ГИРД) при Центральном совете Осоавиахима.
- Состоялся первый полет самолета-авианосца ТБ-1 (АНТ-4) с двумя истребителями И-4.
- 1938 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР установлено звание Герой Социалистического Труда — высшая степень отличия за услуги в области хозяйственного и социально-культурного строительства. Центральному аэро клубу присвоено имя великого летчика нашего времени Валерия Павловича Чкалова.
- 1941 г. Звание Гвардейского первым в Военно-Воздушных Силах получил 29-й Краснознаменный истребительный авиационный полк.
- 1942 г. Герой Советского Союза А. И. Молодчий награжден второй медалью «Золотая Звезда».
- 1943 г. Советский летчик старший лейтенант Складов в течение одного дня (15 декабря 1943 г.) сбил 6 фашистских самолетов, из которых — 4 бомбардировщика «Юнкерс-87» и 2 истребителя «Фокке-Вульф-190». Всего на фронтах в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии в этот день было сбито 100 самолетов противника.
- 1944 г. Отважные советские летчики-истребители капитан Скородухов и младший лейтенант Филиппов вступили в бой с 30-ю фашистскими самолетами. Капитан Скородухов сбил 2 вражеских истребителя. Вражеские бомбардировщики, сбросив бомбы на свои же войска, обратились в бегство. Преследовавший их младший лейтенант Филиппов сбил 2 вражеских бомбардировщика.
- Из авиации дальнего действия Ставки ВГК образована 18-я воздушная армия, в которую вошли 5 бомбардировочных корпусов дальней авиации, а также 4 отдельные бомбардировочные авиадивизии; всего в армии было 22 авиадивизии. За период с 1 января по 3 мая 1945 г. соединения армии произвели 19164 самолето-вылета, из них 13368 — ночных. ЦК ВКП(б) и СНК СССР, обсудив перспективы развития авиационной промышленности, определили направление и темпы ее дальнейшого развития.
- Закончена постройка турбореактивного двигателя конструкции А. М. Люльки.
- 1947 г. Впервые поднялся в воздух реактивный самолет истребитель МиГ-15.
- 1948 г. На самолете Ла-176 с двигателем ВК-1 в процессе заводских испытаний впервые была достигнута скорость звука.
- 1953 г. Состоялась первая Всесоюзная конференция ДОСААФ СССР, на которой было завершено организационное оформление объединенного общества (Постановлением Совета Министров СССР от 20 августа 1951 года ДОСАРМ, ДОСАВ и ДОСФЛОТ были объединены в ДОСААФ СССР), принят его устав и избраны руководящие центральные органы.
- 1968 г. Состоялся первый полет сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144.
- 1971 г. Состоялся VII Всесоюзный съезд ДОСААФ. «Наш долг, — говорится в письме VII Всесоюзного съезда ДОСААФ Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, — всемерно развивать массовость и повышать мастерство военно-технических видов спорта, воспитывающих у молодежи смелость, выносливость, любовь к военному делу, вырабатывающих практические навыки, необходимые воину. Заоевываемые новые рубежи мастерства, спортсмены ДОСААФ будут с достоинством защищать славу советского спорта на мировой спортивной арене». Председателем ЦК ДОСААФ СССР избран трижды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации, ныне маршал авиации Александр Иванович Покрышкин.
- 1973 г. Состоялся полет космического корабля «Союз-13», пилотируемого П. И. Климуком и В. В. Лебедевым.
- 1974 г. Состоялся старт космического корабля «Союз-16», на котором работали А. В. Филиппенко и Н. Н. Рукавишников.
- 1976 г. Состоялся первый полет широкофюзеляжного пассажирского 350-местного самолета-аэробуса Ил-86.
- 1977 г. Запущен пилотируемый космический корабль «Союз-26», его экипаж — Ю. В. Романенко и Г. М. Гречко.
- 1978 г. Запущен новый советский спутник связи «Горизонт».
- 1979 г. В Киеве открылся Дом военно-технического обучения, построенный на средства ДОСААФ.

- А. Николаев. Весомый вклад в космическую пятилетку 1
- А. Коваль. Планеристы на ударной вахте 2
- Д. Охромий. Наша общая работа 4
- И. Старченко. По примеру ветеранов 6
- А. Жуковский. Чтобы помнить, надо знать 6
- В. Самсонов. «Первому моему учителю в авиации» 9
- И. Пузырь. «Я — солдат ВДВ» 10
- Р. Голованов. Делегат съезда комсомола 12
- Н. Балакин. Кубок у военных летчиков 12
- М. Лебединский. Праздник авиамоделистов в Харькове 14
- Ю. Макаров. И вспомнить горько 16
- Н. Пряхина. Военные моряки соревнуются 17
- Д. Келлер. Острые поединки 17
- М. Арабин. Советские парашютисты — сильнейшие 17
- Б. Васина. Счастливые небо Осети 18
- В. Михайлов. Друзья и соперники 20
- В. Траман. За дружбу и братство 21
- Л. Немкова. Тепло сердец 22
- Е. Елизаров. Главное — безопасность полета 23
- И. Ломова. Первый серийный сверхзвуковой 24
- Опытные самолеты периода второй мировой войны 26
- Ю. Готлобер. Индийский океан: стартовая площадка Пентагона 27
- Авиаархивариус 28
- Н. Маркелова. В творческом поиске 28
- В. Турьян. Модели юных чемпионов 30
- Содержание журнала за 1980 г. 32
- Ф. Чув. Об огнях-пожарищах, о друзьях-товарищах 34

На 1-й стр. обложки: фото В. ВАСИНОЙ.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

Редакционная коллегия: А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь), И. И. ЛИСОВ, А. Ф. МАЛЫКОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, В. А. ТАРХАНОВСКИЙ (зам. главного редактора), Ю. Н. УТКИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА

Художественный редактор Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ

РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-68-90

Сдано в производство 22.10.80.

Подписано в печать 13.11.80.

60×90/16 5 п. л. Г-31384.

Тираж 56 000 Зак. 557

Цена номера 30 коп.

Издательство ДОСААФ СССР

3-я типография Воениздата



С НОВЫМ ГОДОМ! 1981

УВАЖАЕМЫЕ
ЧИТАТЕЛИ!
ЖЕЛАЕМ
ВАМ
В НОВОМ
ГОДУ
БОЛЬШИХ
УСПЕХОВ
В УЧЕБЕ
И ТРУДЕ
НА БЛАГО
НАШЕЙ
РОДИНЫ!



Поздравляем неоднократную чемпионку мира, трижды абсолютную чемпионку Советского Союза Валентину Закорецкую, первой среди парашютисток планеты начавшей счет девятой тысяче прыжков! Желаем новых больших достижений в наступающем году!

ЛВ-80



Без слов.
Рис. читателя А. Савчука



индекс 70450
Цена 30 коп.

6-96

Фото Б. ВАСИНОЙ, А. КОВАЛЯ, В. ТИМОФЕЕВА



ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Мастер спорта СССР международного класса
О. Пасечник (Москва)



АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Мастер спорта
В. Федосов (Киев)



ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Мастер спорта СССР международного класса
Е. Маракуца (Гомель)

ЧЕМПИОНЫ • 1980

Мастер спорта СССР международного класса Л. Корнева (Москва), мастер спорта Н. Еремينا (Егорьевск), мастер спорта СССР международного класса К. Карасев (Ростов-на-Дону).



ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

