



Ленинградец, мастер спорта СССР
международного класса
В. Смолин —
абсолютный чемпион Европы
1981 года по высшему пилотажу.

Абсолютные чемпионы СССР
1981 года по планерному спорту,
мастера спорта СССР
международного класса
В. Кузнецова (Орел) и
О. Пасечник (Москва).

Статью о 43-м чемпионате
планеристов читайте
в следующем номере.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

НОЯБРЬ

11

1981

АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ-81

БРЯНСК: XIV ЧЕМПИОНАТ ПАРАШЮТИСТОВ ДОСААФ

Абсолютная
чемпионка
ДОСААФ
Е. Маракуца
(Белоруссия)



Абсолютный
чемпион
ДОСААФ
А. Милованов
(РСФСР)



БОЛЬШИМ АВИАЦИОННЫМ ПРАЗДНИКОМ ОТКРЫЛСЯ XIV ЧЕМПИОНАТ ПАРАШЮТИСТОВ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА. В НЕМ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ВОСПИТАННИКИ ЦЕНТРАЛЬНОГО АЭРОКЛУБА СССР ИМЕНИ В. П. ЧКАЛОВА И БРЯНСКОГО АВИАСПОРТКЛУБА ДОСААФ. БУРНЫМИ АПЛОДИСМЕНТАМИ ТЫСЯЧИ ЖИТЕЛЕЙ БРЯНЩИНЫ ВСТРЕТИЛИ ВЫСТУПЛЕНИЯ ВЕРТОЛЕТЧИКОВ Е. ОРЛОВА, А. ИВАНОВСКОГО, А. БЕССОНОВА, ПАРАШЮТИСТОВ В. ЛУЧШЕВА, И. СОЛОСИНА, ЛЕТЧИКОВ В. ГОРБАЧЕВА И С. ЕМЕЛЬЯНОВА.

Фото Б. ВАСИНОЙ



Команда Грузии: чемпион ДОСААФ по прыжкам на точность приземления А. Войтюк (справа), В. Бондаренко (тренер), Е. Логинова.

ГОСТЕПРИИМСТВО ХОЗЯЕВ ЧЕМПИОНАТА, ХОРОШАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ, ПРАЗДНИЧНЫЙ НАСТРОЙ ПОЗВОЛИЛИ ПОКАЗАТЬ УЧАСТНИКАМ ВЫСОКИЕ СПОРТИВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ.

(Корреспонденцию о соревнованиях читайте в следующем номере).

ОКТАБРЕМ ОКРЫЛЕННЫЕ

ЭТОМУ ВЕЛИКОМУ эпохальному свершению исполнилось 64 года. Во многовековой истории человечества такой отрезок времени не так уж велик, но по своей значимости его ни с чем нельзя сравнить, ибо Октябрь семнадцатого положил начало избавлению человечества от эксплуататорского строя и переходу от капитализма к социализму.

64 года минуло с тех пор, когда выстрел Авроры возвестил всему миру о победе идей марксизма-ленинизма как зримой, материальной силы, овладевшей миллионами людей, практически начавших создавать самое справедливое общественное здание, имя которому — социализм. Оглядываясь на пройденный путь от первого до шестидесяти четвертого Октября, мы с гордостью говорим: все успехи, все могучие свершения советского народа достигнуты благодаря верности ленинским идеям, славным революционным, боевым и трудовым традициям, мудрому руководству партии.

В праздники — малые, обыденные, но по-своему значимые, а тем более великие, принято говорить о прошлом, настоящем и будущем. И если мы ведем речь об Октябре, которому всего лишь 64, что составляет меньше срока одной человеческой жизни, то, вдумавшись в великие преобразования, происшедшие в нашей стране и на всей земле, на всех ее континентах, придем к выводу: Октябрь шагает по планете! И шагает он победно, вопреки невзгодам, трудностям и жертвам.

Окрыленные Октябрем, советские люди свершили за минувшие десятилетия величайшие подвиги — превратили страну из нищей, отставшей от передовых капиталистических развитых стран в могучую державу, которая ныне идет под руководством Коммунистической партии во главе социального и научно-технического обновления человечества, как знаменосец мира и прогресса. Великие успехи, достигнутые тружениками страны социализма на неизведанном еще пути к коммунизму. И мы горды сознанием того, что выпала нам великая миссия в истории человечества — быть первопроходцами. Трудно, сложно идти первыми, но у нас есть надежный компас, имя которому — марксизм-ленинизм. И мы уверенно следуем курсом, прокладываемым родной партией.

В истории нашего социалистического Отечества — великие победы в годы гражданской войны и иностранной интервенции, трудовые свершения героев периода восстановления народного хозяйства и первых пятилеток, ратные, бессмертные подвиги солдат Великой Отечественной, энтузиазм творцов послевоенных пятилеток и покорителей космоса. И сегодня, с высоты исторических свершений оглядываясь на героическое прошлое, мы оптимистически смотрим в будущее, претворяем в жизнь планы одиннадцатой пятилетки, создаем под водительством партии светлое здание коммунизма.

Признанным знаменосцем мира и прогресса выступает родина Великого Октября. С именем Владимира Ильича Ленина, с руководством партии, ее ленинского Центрального Комитета связаны все грандиозные свершения нашего народа, рост могущества советской страны, несокрушимая сила ее Вооруженных Сил. С именем Ленина связана и вся героическая история советской авиации, крылатого защитника завоеваний Октября.

Партия и лично В. И. Ленин в первые же месяцы свершившейся Великой Октябрьской социалистической революции приняли самые энергичные меры по созданию и организации советской авиации.

В результате проведенных мер за годы гражданской войны было введено в строй после ремонта более 1500 самолетов, построено 669 новых боевых машин, а учебные заведения подготовили 1100 летчиков и 250 летчиков-наблюдателей. Подавляющее большинство из них — коммунисты.

В годы мирного строительства Коммунистическая партия, В. И. Ленин объявили создание Советского Воздушного Флота всенародным делом. В 1923 году было создано Общество друзей Воздушного

Флота. Открывались авиационные учебные заведения, научные центры, заводы, крепились коллективы авиационных конструкторов.

Замечательное пополнение Военно-Воздушные Силы получали из аэроклубов оборонного Общества, число которых росло из года в год. Так, в 1936 году в стране насчитывалось 150 аэроклубов и 240 планерных станций. Из числа воспитанников аэроклубов в годы минувшей войны выросли прекрасные воздушные воины, многие из которых удостоились высоких наград. Мы с гордостью называем имена трижды Героев Советского Союза А. И. Покрышкина и И. Н. Кожедуба, дважды Героев Советского Союза Т. Я. Бегельдинова, В. И. Попкова, Е. М. Кунгурцева, Г. Ф. Сивкова, В. Д. Лавриненкова, А. Н. Ефимова и многих других, стартовавших в небо с взлетных полос аэроклубов оборонного Общества.

Минувшая война явилась тяжелым испытанием для всего советского народа. Фашистская Германия, напав на Советский Союз, ставила целью уничтожение первого в мире социалистического государства, порабощение рабочих и крестьян, установление своего мирового господства. Над родной Октябрем нависла смертельная опасность. В те грозные дни наш народ еще теснее сплотился вокруг Коммунистической партии, а страна превратилась в единый боевой лагерь. Наш народ встал на защиту своей независимости и сумел отстоять бессмертные идеи Октября. Советские воины выполнили свой долг, водрузили Знамя Победы над поверженным Берлином, освободив народы многих европейских стран от фашистского рабства.

Знамя Великого Октября вело в годы войны наших воинов к Победе, вдохновляло на ратные свершения. И каждый праздник Октября они знаменовали ратными подвигами. Ветераны войны помнят, каким великим событием для них, для советского народа, для всего прогрессивного человечества явился праздник 24-й годовщины Октября, когда в Москве — фронтовой столице 6 ноября 1941 года состоялось торжественное собрание, а 7 ноября — парад на Красной площади. «Это событие, — писал маршал Г. К. Жуков, — сыграло огромную роль в укреплении морального духа армии, советского народа и имело большое международное значение».

Ныне, празднуя 64-ю годовщину Октября, мы с чувством глубочайшей благодарности вспоминаем тех, кто сорок лет назад шел с Красной площади на фронтовые рубежи Подмоскovie, на смертный бой с врагом, кто охранял небо героической Москвы, кто разил врага на земле и в воздухе. Славные боевые традиции — это наше оружие, и мы вручаем его нашей молодежи, тем, кому стоять на страже завоеваний Октября.

Мы живем в сложное время, в неспокойном мире, в котором, как отметил товарищ Л. И. Брежнев на XXVI съезде КПСС, политика агрессивных империалистических сил уже привела к значительному росту международной напряженности со всеми вытекающими отсюда опасными последствиями. Все это обязывает нас проявлять ленинскую заботу об укреплении экономического и военного потенциала нашей Родины и всех стран социалистического содружества. Партия принимает необходимые меры для того, чтобы наша оборона была на должном уровне, и советские люди горячо одобряют ленинский курс партии в жизни нашего государства.

Многомиллионное, дважды орденоносное оборонное Общество — его комитеты, учебные и первичные организации многое делают для подготовки трудящихся и особенно молодежи к защите завоеваний Октября.

Велики наши свершения. Как сказал на XXVI съезде КПСС товарищ Л. И. Брежнев, «В развитии экономики, культуры, в совершенствовании общественных отношений, социалистической демократии — буквально во всех областях мировой социализм уверенно идет вперед. И мы, советские коммунисты, гордимся той ролью, которую играют в этом партия Ленина, Родина Великого Октября».

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 11 [374] 1981

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», 1981.

Октябрем окрыленные	1
Н. Штучкин. Летают курсанты	2
А. Колядин. Лично ответствен	4
Ноябрь сорок первого	6
М. Семенов. Традициям жить, крепнуть	9
Л. Немкова. Побеждать стало труднее	10
А. Карабанов. Успех наших планеристов в Венгрии	11
А. Мальнов. Поучительный урок	12
Б. Васина. Узоры в небе	14
Ю. Ковалева. Ориентир — день завтрашний	16
А. Кудинов. Лето прошло — тренировки продолжаются	17
А. Василец. Мужество в атаке обретешь	19
И. Сенкевич. Его любовь — небо Отчизны	20
П. Ефимов. . . И вся жизнь	21
П. Рябов. Память	22
Г. Мясин. В бой шли аэроклубовцы	23
И. Лисов. Славный путь смелых	24
Л. Алдошин. Скоростной полет радиуправляемой	25
Н. Ляшенко. «Крылышки». Двигатели и движители	28
Д. Гай. Полета вольное упорство	28
И. Меркулов. «Союз». «Молния»	30
Авиаархивариус	31
С. Смоленский. Привилегия на первые крылья	32
М. Ляховецкий. Первый русский авиатор	33
Новые стихи и книги	34
Воздушный грузовик, монтажник	35
С. Братухин. Седьмая профессия	36

На 1-й стр. обл.:
Фото В. ТИМОФЕЕВА.

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН,
Н. Н. ГУСЬКОВ, А. П. КОЛЯДИН,
Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь),
А. Ф. МАЛЬКОВ, И. А. МЕРКУЛОВ,
А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ,
Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН,
В. А. ТАРХАНОВСКИЙ (зам. главного редактора), Ю. Н. УТКИН,
Ю. Л. ФОТИНОВ, 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 22.09.81 г.
Подписано в печать 14.10.81 г.
60×90/16, 5 п. л. Т-41380.
Тираж 55 000. Зак. 1229.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

ЛЕТАЮТ КУРСАНТЫ

При входе в штаб Костромского аэроклуба в глаза бросается стенд, на нем — социалистические обязательства на 1981 год. Сказано, что личный состав работает под девизом: «11-й пятилетке — ударный старт!» Обязательства: «...качественно и в срок переучить постоянный состав на новый тип самолета; выполнить план учебно-летной подготовки без летных происшествий и грубых предпосылок к ним; добиться, чтобы 88 процентов обучаемых сдали выпускные экзамены по теоретической и летной подготовке на хорошо и отлично...»

ЖАРКО, душно, хотя и конец лета. Георгий Васильевич сокрушенно качает головой: «Месяц нет дождей»... Удивленно пожимает плечами, глядя на буйное разнотравье, окаймляющее летное поле: «От близости Волги, наверное...»

Жара и безветрие не только утомляют людей, сказываются и на работе машин: реактивные «элки» долго бегут с поднятой передней ногой и лишь в самом конце расстаются с взлетно-посадочной. Но люди привыкли к жаре, к напряженной работе на старте. Те, кто уже слетал и дожидается очередного полета, щедро делятся опытом и впечатлениями, а те, кто только еще полетит, заинтересованно слушают, спрашивают.

Вчера, зайдя в общежитие курсантов подразделения Василия Ивановича Матюшкина, я остановился у стенда «Отличники учебы». На нем семь портретов, семь симпатичных ребят.

— Маловато, — сказал я обступившим меня курсантам, — наверное, вы очень скромные люди и напоказ свои достоинства не выставляете.

Они поняли шутку, и один, улыбаясь, бойко ответил:

— У нас отличники все, а эти, на стенде, лучшие из лучших.

Первый, с кем мы разговорились на старте, — это курсант ЮРИЙ БОЛОТОВ. Сегодня он пилотировал в паре, выполнял контрольный полет. Контрольный — значит с инструктором. По данному упражнению этот полет — второй. Первый Юрий выполнил раньше, несколько дней назад. В третий, самостоятельный, он пойдет уже не сегодня, скорее всего после завтра. Завтра полетов нет.

Юрий живописно рисует свой сегодняшний вылет, — представляю его, вижу будто воочию.

...Пара Л-29 вышла на старт, ведущий — командир звена Александр Егоров, ведомый — Юрий Болотов, его контролирует летчик-инструктор Сергей Тушев. Ведущий пошел на взлет, ведомый пока на месте. Он должен взлететь с временным интервалом 15 секунд. Ни позже, ни раньше. Запоздаешь, будешь долго догонять машину ведущего, что весьма неприятно, кроме того, снижается оценка за взлет. Поторопишься, попадешь в воздушный поток впереди идущей машины, а это при взлете опасно.



Взлетели. Болотов смотрит вперед, на ведущего, он левее и выше. Это нормально. Одновременно надо следить за высотой, не пропустить отметку 200, рубеж первого доклада ведомого.

— Я 490, 200, вас вижу...

Это и информация, и доклад о готовности к действию.

— 490, выполняем первый, — передает ведущий, и пара идет в разворот. Угол, на который надо развернуться, небольшой, всего девяносто градусов, четвертая часть виража. Но в строю и это не просто, надо удержать свой самолет в одной плоскости с самолетом ведущего, чтобы крылья обеих машин составляли прямую линию. Это красиво и грамотно. Юрий видит: вполне получается. Но здесь, когда ты внешний ведомый, проще. Труднее, когда ты — внутренний, когда идешь внутри виража, когда скорость твоего самолета меньше, чем скорость ведущего. На малой скорости самолет теряет устойчивость и ошибка недопустима и непростительна.

Разворот закончен, пара вышла на прямую. Сейчас ведущий подаст команду — так изучено загодя, на предварительной подготовке к полетам — и ведомый перейдет справа налево. Порядок перехода тоже изучен доподлинно. Не изменяя оборотов турбины, ведомый возьмет принижение на 20—25 метров и с креном 15—20 градусов перестроится, плавно перейдет справа налево. И так, в строю «левый пеленг» пойдет по маршруту.

Вот и команда...

Главное на маршруте — выдержать заданные интервал и дистанцию. Интервал 50 метров, дистанция — 100. При подготовке к полетам, на тренировке, курсанты вместе с инструктором расставляли машины возле стоянки, и Юрий, садясь в кабину, тренировался, наблюдал машину ведущего, старался запомнить, как она будет смотреться в строю, на заданных интервале, дистанции, как она будет проектироваться на фонаре его курсантской кабины.

Казалось, все ясно, все просто, лети, посматривай на ведущего, сохраняй свое место в строю. А сохранить-то, оказывается, не просто. На земле самолеты стояли спокойно, а здесь они все время в движении, причем, беспокойном: неравномерно прогретые солнцем воздушные массы то подбросят машину, то резко опустят, то положат ее на крыло. Все это отвлекает внимание, усложняет полет.

Кроме того, в сохранении интервала и дистанции есть одна особенность и довольно существенная. Инструктор говорил, что летать рядом с ведущим, крыло

Летчик-инструктор С. Тушев (в центре) с группой курсантов. Слева направо: Ю. Болотов, В. Некрасов, Ю. Богданов, Ю. Кутепов, В. Яковлев.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



в крыло, проще, чем на больших удалениях. Почему? Потому что легче увидеть, легче заметить момент, когда отстаешь от ведущего, когда нагоняешь. Быстро заметил, быстро принял необходимые меры к сохранению строя.

А если строй не сомкнутый, а расчлененный? Если интервал и дистанция довольно большие, как, например, в этом полете! Здесь, оказывается, труднее, сложнее. Правда, и здесь есть свои плюсы: напряженности, например, такой не чувствуешь, неожиданного сближения не опасаться. Но выдержать заданные интервал и дистанцию дело нелегкое: с большого расстояния труднее заметить, когда отстаешь от ведущего, а когда его нагоняешь.

...Так говорил инструктор, и Болотов убедился, что все оно так и есть. И все-таки ему по душе не сомкнутый строй, а расчлененный. Он знает, что сомкнутый строй — это строй парадный, а расчлененный — это строй боевой. Будущий летчик Военно-Воздушных Сил — мечта курсанта Болотова — он знает, что в годы Великой Отечественной наши летчики-истребители летали в расчлененных строях, точнее, в расчлененных боевых порядках. И в таких боевых порядках им было с руки как нападать, так и обороняться, прикрывать друг друга, отсекав атаку врага, побеждать...

Юрий отлично выполнил этот полет. «Согласно упражнению курса, контрольный полет ничем не отличается от самостоятельного. Те же элементы, тот же порядок их выполнения, те же высоты», — говорит курсант. Чувствуется, самостоятельный, как и контрольный, он выполнит четко, с отличной оценкой.

Курсант **ВАСИЛИЙ БОГДАШОВ** летал по приборам. Такие полеты выполняются только с инструктором, самостоятельно не выполняются, но они очень нужны, точнее, без них обойтись невозможно. Ведь курсанты летают не только по кругу и в пилотажную зону, но и по маршруту и, бывает, аэродром оставляют надолго. А погода может испортиться быстро. Что тогда делать курсанту?

Самое главное не волноваться. Надо спокойно выйти на точку, даже если она закрыта облачностью. Спокойно зайти по системе, пробить облака и сесть. Надо только быть уверенным. Эту уверенность и дает контрольный полет по приборам.

Они взлетели, курсант Богдашов и инструктор Евгений Копнин. Заданная высота для работы в зоне 3000 метров, но до зоны шли на 500 — выше нельзя, по району аэродрома проходит трасса гражданской авиации. Как только отошли от точки, инструктор закрыл колпак курсантской кабины и приборный полет начался.

— Скорость, высота, горизонт, вариометр — вот основные приборы, — говорит Богдашов, — их надо видеть всегда, постоянно и сразу все вместе. Чуть-чуть «задержался» на скорости, глядишь, перебрал высоту. Засмотрелся на горизонт, упустил скорость...

Высоту набирали в зоне, положив машину в спираль. Поднявшись на 3000 метров, курсант выполнял виражи с различными кренами, развороты на заданный курс, вывод из сложного положения...

— Как получалось? — спрашиваю.

— Нормально, — отвечает Богдашов. — Раз инструктор молчит, значит все хорошо. Вообще он у нас спокойный, уравнове-

шенный, замечания делает только тогда, когда это нужно. Да и сам я вижу, когда все хорошо, а когда не особенно. На правом глубоком вираже вначале упустил, было, скорость, немного, менее метра в секунду, но тут же исправил, и все пошло хорошо. Когда закончил вираж, машину встряхнуло. Что это значит? То, что она попала в свою струю, в воздушный поток, ею же возмущенный. Это бывает тогда, когда вираж завершается именно там, откуда он начинался. А это и нужно.

Из сложного положения тоже вышел отлично: быстро и точно, без добавочных эволюций. А положение инструктор создал действительно сложное: «здрав» нос самолета на 20—25 градусов, положил его на крыло...

Мы говорим об иллюзиях, возникающих при полете по приборам. Бытует фраза: «Не верь себе, верь только приборам». Не верь себе... Вроде бы верно и в то же время неверно. Получается: «Не верь в себя»... А в себя надо верить. В свою силу воли, в разум. Сила воли и разум должны заставить тебя не верить собственным ощущениям, иллюзиям, возникающим в «слепом» полете.

Иллюзии — особенность полета по приборам. Летчику кажется, что самолет, идущий по горизонту, вдруг накренился или пошел в набор высоты. А приборы утверждают другое: самолет как шел, так и идет в горизонте. И сила воли пилота, вера в себя, свой опыт должны заставить его верить машине, приборам, а не иллюзиям, безбольной, внезапно возникшей «болезни». Она так же внезапно проходит, как и появляется. «Встряхнись! Покрути головой!» — крикнет инструктор, и все станет на место, все войдет в норму. А если инструктора нет? Если ты в одиночном полете? Ты должен сам себе это крикнуть. И встряхнуться. И покрутить головой. Для этого и нужна сила воли. Для этого нужно верить в себя.

Курсант **ЛЕОНИД ЕРОХИН** получил контрольный полет в зону. В этом полете инструктор Сергей Трунов познакомил его с особенностями пилотажа на большой высоте, с особенностями поведения самолета. Сначала они говорили об этом в день предварительной подготовки к полетам, подробно и обстоятельно вникали в суть этих особенностей. Говорили сегодня, прямо перед полетом. Правда, инструктор уже не рассказывал, а очень подробно спрашивал, и курсант очень твердо усвоил то, с чем он столкнется в воздухе.

— С подъемом на высоту, — говорит Ерохин, — самолет становится очень инертным, вялым, никак его не разгонишь. И двигатель заметно слабеет, и приемистость его понижается. Ручку слегка потянул, перегрузку еще не чувствуешь, а самолет уже задрожал, уже в режиме предупредительной тряски. Вверх машина идет тяжело, а вниз, можно сказать, безудержно...

Хорошо курсант подготовился к полету, твердо усвоил его особенности, почувствовал их в воздухе, а теперь доходчиво их разъясняет. Значит и задание выполнит четко, уверенно. «Не ошиблись», — позже сказал инструктор.

Находясь на старте, слушаю четкий, лаконичный радиообмен курсанта Ерохина, ушедшего в седьмую пилотажную зону, с руководителем полетов.

— 467 седьмую занял...

Руководитель сказал: «467, в седьмой задание», и курсант какое-то время молчал — работал, выполнял то, что ему было задано: набор высоты, виражи с различными кренами, пикирование, горка...

Руководитель полетов пояснил, где и когда должен появиться самолет Ерохина, и он появился тут же, в районе третьего разворота на высоте 900 метров. И тут же последовал доклад:

— 467 на третьем, 900...

Руководитель разрешил ему дальнейшие действия, и я наблюдал, как он вышел к четвертому развороту, от него, со снижением, к первому...

— 467 на первом, 500...

— 467, выполняйте первый, — сказал руководитель полетов.

Через 3—4 минуты самолет приземлился, зарулил на стоянку, и летчик, выйдя из кабины, разговаривал с техником, очевидно информировал его о работе двигателя, приборов, самолетных систем...

Не раз доводилось видеть, как боевой, заслуженный полковник или генерал, обнимая пожилого, сугубо гражданского человека, искренне восклицал: «Рад вас видеть, товарищ инструктор. Очень рад...»

Любовь и уважение к летчику-инструктору, к человеку, давшему тебе крылья, — давняя наша традиция. Не исключено, что и эти курсанты, будущие командиры подразделений, частей и соединений, пилоты гражданской авиации, а может, и просто спортсмены, вот так же при встрече будут обнимать своих воспитателей Сергея Тушева, Сергея Трунова, Евгения Копнина...

Трудно пока сказать, кем они станут — Игорь Зубарев, Геннадий Голобоков, Александр Шахмурадян, Валерий Яковлев... Трудно сказать, где, в какой обстановке встретят они своих наставников, своих педагогов, но как встретят, можно сказать уверенно.

— Сергей Иванович Тушев, — говорит Валерий Яковлев, — молодой инструктор, работает всего второй год, а его уважают, любят и многое ему доверяют. Он член комсомольского бюро, заместитель секретаря комсомольской организации. Умеет работать с курсантами, хорошо, по-дружески относится к ним, поэтому от него ничего не скрывают, делятся сокровенным. Наша летная группа: Валерий Некрасов, Юрий Богданов, Юрий Кутепов, Юрий Болотов и я — все на хорошем счету, идем по программе ровно. В соцсоревновании занимаем одно из лучших мест...

С глубокой благодарностью говорит Леонид Ерохин об инструкторе Сергее Трунове:

— Опытный. Работает пять или шесть лет. Много знает, многому учит. Хорошо, понятно объясняет задание на полеты. Спокойный, выдержанный, никогда не накричит, напротив, успокаивает, если что-то не получается в воздухе...

...Я не ошибся, поверив курсантам на слово, будто все они только отличники. Потом, после беседы с ними: Болотовым, Яковлевым, Ерохиным и Богдашовым, — мы говорили с командиром подразделения. Василий Иванович Матюшкин сказал о них самое хорошее, самое лучшее, что можно сказать о курсантах, комсомольцах, веселых, любящих жизнь и небо парнях.

Н. ШТУЧКИН,

спец. корр. «Крылья Родины»
Кострома

ЛИЧНО ОТВЕТСТВЕН...

Случай, о котором хочу рассказать, произошел в одном из наших авиационно-спортивных клубов. Он запомнился своей необычностью.

После долгих затяжных дождей, низкой облачности с ветрами наступила, наконец, хорошая погода. Облака размыло, ветер поутих, а яркое солнце прогрело воздух, высушило в одночасье просторное летное поле. Аэродром клуба сразу ожил, наполнился гомоном голосов, веселым гулом авиационных моторов, автозаправщиков. Предварительная подготовка к учебным полетам и парашютным прыжкам состоялась еще накануне. В то утро требовалось только еще раз, как и положено, окончательно все выверить, уточнить.

Инструкторы летных и парашютных групп со своими «подопечными» собрались в классах. Не явился на аэродром лишь инструктор одной парашютной группы. Ребята нервничали, волновались — ведь так много дней ждали погоды, несколько раз ездили на аэродром и вновь возвращались ни с чем! Кто-то высказал предположение: инструктор К. вряд ли сегодня появится вообще. Его видели поздно вечером в веселой компании.

Инструктор все же пришел. Однако он был явно не в форме. От занятий с группой его пришлось отстранить. Готовить спортсменов к прыжкам и руководить прыжками начальник авиаспортклуба поручил командиру звена.

— И часто такое случается с этим инструктором? — спросил я.

— Не часто, но повод для серьезной с ним беседы бывал, — ответил начальник. — Однажды пытался он допустить к прыжкам недостаточно подготовленного спортсмена. Тогда же надо было детально вникнуть в существо проступка, но за суетой дел ограничились замечанием. А зря! Теперь убеждены: поторопились, спустив все «на тормозах», пожалели человека.

Конечно, на этот раз в авиаспортклубе «проработали» провинившегося по всем, как говорится, линиям. Состоялись с ним и индивидуальные беседы, проступок его обсудили на собрании коллектива. Сейчас К. выправился, работает добросовестно. Но «чп» могло не быть вовсе, если бы командир звена, начальник клуба, его заместители, да просто старшие товарищи, коммунисты своевременно упредили первые отклонения человека от нормы поведения, строже спросили бы с него.

Я не называю фамилий инструктора и начальника авиаспортклуба, дела у обоих ныне идут хорошо. Однако пример, приведенный мной, поучителен.

Чего греха таить, бывает, еще нет-нет да и даст о себе знать «вирус» нетребовательности, всепрощения. А он обращается порой тяжелыми последствиями. Особенно в нашем авиационном деле. Многое тут зависит от руководителя, какой бы пост он ни занимал, от его повседневной, неукоснительной, на всех одинаково распространяющейся требовательности. Он, руководитель, лично ответствен за все, что происходит во вверенном ему подразделении, коллективе.

В Ворошиловградском аэроклубе шли учебно-тренировочные полеты. Руководил ими командир подразделения тов. Вронский. Он обязан был перед началом полетов еще раз строго напомнить инструкторам, курсантам о неукоснительном соблюдении в воздухе — в зонах пилотирования, при полетах по маршруту — дисциплины, точного выполнения задания. Этого Вронский не сделал, полагая, что «все и так все знают». Но оказалось, не все. Один из экипажей грубо нарушил полетное задание, отклонился от маршрута, проявил лихость. Этого могло не произойти, если бы в аэроклубе все были воспитаны в духе уважения к законам летной службы.

Кое-где имеют место факты неэкономного расходования моторесурсов, горюче-смазочных материалов, разбазаривание средств.

С трибуны XXVI съезда КПСС товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Права — и права большие — даются руководителям для того, чтобы они в полной мере использовали их. Но при этом каждый руководитель должен постоянно помнить и о своей высокой ответственности — ответственности перед людьми, которыми ему доверено руководить, перед партией и народом».

В современных условиях роль каждого руководителя, его персональная ответственность за дела коллектива непрерывно возрастает. Это в полной мере относится и к руководителям всех степеней авиационных учебных организаций ДОСААФ. Подавляющее большинство их органически и умело сочетает руководство учебным процессом с всесторонним воспитанием инструкторов, курсантов и спортсменов, показывает образцы подлинной личной исполнительности, дисциплины, творческой инициативы и деловитости. Назову Г. Крутилина, В. Никишина, В. Орлова, Г. Олейниченко. Возглавляемые ими коллективы на протяжении ряда лет поставленные перед ними задачи решают с высоким качеством, без летных происшествий и предпосылок к ним.

Возьмем, к примеру, начальника Запорожского аэроклуба коммуниста В. Орлова. К любому вопросу, который ему или коллективу в целом предстоит решать, он подходит с позиции высокой принципиальной партийности. Владимира Константиновича уважают за его прямоту, ровный подход к каждому, за требовательность и заботу о людях. Причины отрицательных явлений он вместе с партийной, профсоюзной, комсомольской организациями вскрывает смело и принимает решительные меры к их ликвидации. Начальника аэроклуба ни на

минуту не покидает забота о главном — о качественном выполнении программы летной подготовки спортсменов, о постоянном повышении их теоретических, профессиональных знаний, идейной закалки каждого.

В начале учебного года было отмечено несколько фактов, когда отдельные инструкторы плохо использовали наглядные пособия, тренажеры, нарушали последовательность в подаче материала. На замечания товарищей отвечали: «Чего, дескать, указываете. Мы и сами «с усами». У нас за плечами свой немалый



Ведущие мастера обучения и воспитания молодых авиаторов Запорожского аэроклуба (слева направо): командир звена Анатолий Медовиченко, летчик-инструктор Валентин Вербовой и командир звена Александр Волков. За успехи, достигнутые в подготовке летчиков-спортсменов, Анатолий Медовиченко и Александр Волков удостоены высоких правительственных наград.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

опыт». В действительности же выяснилось: инструкторы, которые бравировали своим «опытом», сами недостаточно уверенно владели методикой пользования наглядными пособиями, тренажной аппаратурой. Начальник аэроклуба, его заместители тщательно во всем разобрались. Пришлось организовать с инструкторским составом специальные занятия, принять от каждого своеобразный экзамен. Одновременно повысились требования к командирам звеньев за качественную подготовку ими своих подчиненных.

Вопрос об эффективности обучения курсантов в классах и на тренажерах стал предметом обсуждения на методическом совете. Опытные, всесторонне подготовленные летчики поделились своими «секретами» работы с молодыми спортсменами. Выступали и лучшие рационализаторы, чьими руками сконструированы новые оригинальные тренажеры, действующие макеты тех или других агрегатов, частей мотора, узлов планера самолета. С очень полезными советами, как методически грамотно обращаться с аппаратурой, выступили и рассказали инструкторам и авиаспортс-

менам инженеры и техники С. Горох, А. Вихор, А. Мазак, Л. Держановский, Е. Кирюхин и другие специалисты. Принятые оперативные меры по устранению вскрытых пробелов в обучении курсантов дали свои положительные результаты.

Когда началась горячая пора полетов, курсанты один за другим уверенно отработывали в воздухе упражнение за упражнением в строгом соответствии с правилами, регламентирующими летную учебу в аэроклубах оборонного Общества. Хороший настрой, который был создан руководством клуба на старте учебного года, обеспечил и хороший итог на финише. Большинство курсантов завершило выполнение программы с высокими показателями, без летных происшествий и предпосылок к ним.

В аэроклубе множатся ряды отличников учебы и политической подготовки, ударников коммунистического труда. Все это — результат напряженного и целеустремленного труда начальника клуба, его заместителей, партийной, комсомольской и профсоюзной организаций, их совместных согласованных действий.

Серьезных успехов добился коллектив в экономном расходовании горючего, моторесурсов, не снижая качества обучения, всей летной работы.

В Запорожском авиационном клубе сложилась и совершенствуется политико-воспитательная работа с людьми. Особенно она стала боевой, конкретной, тесно увязываемой с жизнью, с решаемыми задачами после выхода в свет Постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», а также в ходе глубокого изучения исторических решений XXVI съезда КПСС. Вопросы обучения и воспитания здесь решаются комплексно. Перед курсантами, постоянным летным, инженерно-техническим составом выступают ветераны аэроклуба, бывшие его воспитанники, а ныне знатные люди производства, герои сражений в годы Великой Отечественной войны. В клубе оборудована комната боевой славы. Познавая героики минувшего, бессмертные подвиги старшего поколения, юноши и девушки Запорожья стремятся в делах, поступках, во всей жизни быть похожими на тех, кто отстоял завоевания Октября, кто добывал Победу над немецко-фашистскими захватчиками в трудный суровый час испытаний Родины.

Молодые авиаспорсмены аэроклуба с интересом слушают лекции и доклады о Конституции СССР, о том, как Владимир Ильич Ленин учил защищать социалистическое Отечество, о мероприятиях партии по непрерывному укреплению обороноспособности страны. Аэроклубовцы — частые гости в местных музеях, во Дворцах культуры заводов Запорожья.

Начальник клуба В. Орлов любит бывать среди молодежи. Он не ждет, пока соберется большая аудитория, а готов беседовать по душам с одним, двумя курсантами или инструкторами. У него всегда есть тема. По своему опыту он знает, что такие беседы окрыляют, наталкивают на размышления.

— В работе с людьми, — считает В. Орлов, — надо постоянно соблюдать такт, чувствовать, что перед тобой — умный, любознательный собеседник, с

которым надо быть откровенным, не фальшивить и не кривить душой. Вторых сорвавшееся слово может тяжело и больно ранить человека. А иногда, наоборот, чрезмерную твою доброжелательность иной истолкует как мягкотелость.

Жизнь убеждает, что отступление от такого принципа приводит к неудачам, к срыву в работе. Такой неуравновешенностью в поступках в свое время грешили ныне уже бывшие руководители Калужского и Карагандинского аэроклубов. То они без нужды «распекали» подчиненных, то заигрывали с провинившимися. Им пытались помочь добрыми советами в установлении нормальных партийных, принципиальных отношений с людьми, но ничто не помогало. Дела в аэроклубах шли все хуже и хуже. ЦК ДОСААФ СССР пришлось освободить обоих от занимаемых должностей как не оправдавших доверия.

К сожалению, в некоторых аэроклубах и сейчас еще имеют место и происшествия и предпосылки к ним из-за безответственности и халатности руководителей. Плохо готовится материальная часть к полетам. Недоученных курсантов ради плана допускают к самостоятельным полетам и прыжкам. Например, во Фрунзенском авиаспортивном клубе отработывались затяжные прыжки. Спортсмены Пономаренко и Минякова подготовились к выполнению упражнения слабо. Однако инструктор все же допустил их к прыжкам. И это едва не привело к тяжелым последствиям. Предпосылки к происшествиям имели место и в Винницком авиаспортклубе.

Есть у нас еще и такие руководители, которые не столько служат примером, но своим порой неблагоприятным поведением компрометируют себя в глазах подчиненных. Так был освобожден от должности за систематическое употребление спиртных напитков один из командиров парашютного звена Ленинградского аэроклуба.

Руководитель должен во всем служить образцом как на службе, так и в быту. Он обязан постоянно помнить, что на него равняются, ему подражают. Он должен стремиться к тому, чтобы сплотить вокруг себя коллектив, использовать его опыт, уметь опереться на партийную, профсоюзную и комсомольскую организации, внимательно прислушиваться к голосу масс, чтобы избежать ошибок, просчетов в работе, не допускать принятия торопливых решений.

Одно из важнейших условий успешного решения задач, стоящих перед авиационными организациями Общества — непрерывное повышение качества и действенности политико-воспитательной работы, усиление ее влияния на все стороны жизни коллектива клуба, подразделения.

А это во многом зависит опять же от руководителя, от выработки им такого стиля работы, как подчеркнуто в Отчетном докладе ЦК КПСС XXVI съезду партии, в котором исполнительность, дисциплина органически сочетались бы со смелой инициативой и предприимчивостью, — практичность и деловитость с устремленностью к большим делам.

А. КОЛЯДИН,
заместитель начальника Управления
ЦК ДОСААФ СССР

ИХ НАГРАДИЛА РОДИНА



Кажется, совсем недавно Александра Колачева впервые поднялась на планере в воздух. И уже не могла расстаться с одним из самых увлекательных видов авиационного спорта. Это случилось в Перми. Потом она окончила Центральную планерно-вертолетную школу. Стала инструктором, мастером спорта, рекордсменкой страны.

Вот уже несколько лет Колачева обучает полетам на планере юношей и девушек в Центральной планерной аэроклубе ДОСААФ СССР в г. Орле. В числе ее воспитанников — командиры звеньев, мастера спорта Виктор Черняев, Николай Ветров, Сергей Яценко и другие работники клуба.

Муж Колачевой — Сергей Давыдович — штурман аэроклуба. По его следам пошел и сын Владимир. Спортсмен-планерист 3-го разряда, ныне он курсант высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов.

Александра Колачева является секретарем партийной организации. Она мобилизует коммунистов и беспартийных работников клуба на выполнение плановых заданий и социалистических обязательств и сама показывает пример. Родина наградила ее орденом «Знак почета». А клуб был удостоен переходящего Красного знамени ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиационных работников.



Двенадцатый год обеспечивает ритмичную работу Брянского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ его начальник Виталий Горбачев. Плановые задания и социалистические обязательства клуб выполняет досрочно с высоким качеством подготовки курсантов и спортсменов.

В минувшую пятилетку эта учебно-спортивная авиационная организация ежегодно занимала призовые места. В 1978 году за подготовку парашютистов клуб награжден переходящим Красным знаменем воздушно-десантных войск, а по итогам 1979/80 года — переходящим Красным знаменем ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников.

Умелый организатор, отличный методист, В. Горбачев награжден грамотой Министерства обороны СССР, Почетным знаком ДОСААФ СССР, общесоюзным знаком «Победитель социалистического соревнования».

За высокие показатели в десятой пятилетке В. Горбачев награжден орденом «Знак почета».



ПОДВИГУ КРЫЛАТЫХ— 40 ЛЕТ

*Воспитанники
оборонного Общества,
герои московского неба —
за круглым столом
„Крыльев Родины“*

Редакция журнала «Крылья Родины» пригласила ветеранов войны, участников битвы за Москву, на встречу за круглым столом. В редакцию прибыли полковник в отставке В. П. Круглов, в то далекое время бывший командиром 445-го полка; генерал-майор авиации в отставке А. И. Щеглов — начальник штаба 126-го; Герой Советского Союза, полковник запаса И. П. Шумилов — командир звена 16-го; полковник в отставке А. В. Руденко — комиссар эскадрильи 28-го; полковник запаса Ю. С. Сельдяков — командир эскадрильи 34-го.

Все эти полки входили в состав 6-го истребительного авиационного корпуса, который наряду с другими частями и соединениями, охранял небо столицы. Ветераны поведали о незабываемых событиях минувшей войны.



А. И. ЩЕГЛОВ

В ПЕРВЫХ БОЯХ

— НАШ АВИАКОРПУС был сформирован накануне войны, 20 июня 1941 года, — начал разговор Арсений Иванович Щеглов, работавший тогда в штабе этого соединения. — Одиннадцать полков, вошедших в его состав, располагались на подмосковных аэродромах. Большая часть из них перевооружалась на новую технику, летчики осваивали самолеты Як-1, МиГ-3 и ЛаГГ-3. Позже, к осени сорок первого года корпус пополнился полками, пришедшими с боями от западной границы.

— С первых же дней войны, — говорит А. И. Щеглов, — наряду с переучиванием, в частях корпуса проводилась большая и целеустремленная партийно-политическая работа. У летного состава вырабатывались высокие морально-политические и боевые качества, умение смело, инициативно, тактически грамотно действовать в бою, добиваться победы. Пропагандировался, а потом и успешно использовался опыт таких полков, как 67-й и 126-й истребительные, которые позже влились в состав 6-го авиакорпуса. 67-й авиаполк, стоявший на границе с Румынией, в первый же день войны показал свои доблесть, мужество и героизм: отразив три налета на аэродром, наши летчики сбили 13 самолетов врага. За 17 дней, с 22 июня по 10 июля, провели 19 крупных воздушных боев, сбили 47 самолетов, 4 уничтожили на земле.

126-й авиаполк боевое крещение получил в районе Белостока и тоже 22 июня. Тревогой для полка явился не сигнал сирены, а гул моторов вражеских самолетов, вой авиабомб, падающих на аэродром, взрывы. Взлетая, летчики дрались с врагом прямо над летным полем, над самолетными стоянками, над родным городком. Счет сбитых вражеских самолетов они открыли в первый же день войны, с отражения первых налетов вражеской авиации.

— Первый экзамен для летчиков 6-го авиакорпуса — это отражение массированных налетов на Москву, — сказал генерал Щеглов. — В ночь на 22 июля более 200 тяжелых бомбардировщиков направлялись к столице с запада, с линии Рославль—Смоленск. Налет продолжался в течение 5 часов (с 22.25 до 3.25). Утром стали известны его результаты: к городу прорвались лишь одиночные самолеты, разрушения незначительные, не пострадали ни промышленные, ни военные объекты. Остались в исправности связь, электросеть, водоснабжение. Радио передало: «...Нашими истребителями и зенитчиками сбито, по

окончательным данным, 22 самолета противника».

Утром стали известны герои воздушных боев. Это летчики 11-го полка Константин Титенков, Владимир Лапочкин, Василий Бокач; летчики 34-го во главе со своим командиром Леонидом Рыбкиным; летчики 27-го Алексей Катрич, Петр Еремеев, Виктор Талалихин, летчики 16-го Николай Дунаев, Александр Жохов, Николай Семенов, Афанасий Лукьянов...

— Я хорошо знал летчиков 11-го полка, — говорит Герой Советского Союза Иван Петрович Шумилов. — С Бокачем и Лапочкиным встречались на сборах командиров звеньев. А на сборах командиров эскадрилий, буксируя воздушную мишень, наблюдал, как стрелял Титенков. Яркая фигура. В стрельбе, в пилотаже он не знал себе равных — виртуоз, богатырь. А внешне — небольшой, смугловатый. Лейтенант Лапочкин — прямая противоположность: высокий, светловолосый, с тяжелым медлительным басом. Воевал хорошо, был награжден. Спустя много лет встретил его полковником, командиром передового полка Бакинского округа...

Золотыми буквами вписал Титенков свое имя в историю битвы за Москву. 11-й авиаполк, базирующийся в Кубинке, оказался на главном направлении, и Титенков, взлетевший одним из первых, на первых же минутах полета обнаружил и сбил флагмана фашистской армады. Следующий бомбардировщик, освещенный прожекторами, он сбил вместе с Лапочкиным и Бокачем. За умелые действия при отражении первого налета фашистов Титенков был награжден орденом Ленина. За короткий срок он сбил еще семь фашистских самолетов и погиб, выполняя боевое задание в исключительно сложной воздушной обстановке. Посмертно ему было присвоено звание Героя Советского Союза.



Ю. С. СЕЛЬДЯКОВ

О ДРУЗЬЯХ— ОДНОПОЛЧАНАХ

КРЫЛАТЫЙ ГЕРОЙ московского неба Юрий Сергеевич Сельдяков сбил в боях под Москвой 11 вражеских самолетов. Яркие эпизоды из жизни боевых друзей рассказал он за круглым столом редакции.

— В 34-м полку на отражение вражеских налетов поднималось 18 летчиков, первым — наш командир, майор Леонид Рыбкин, опытный воин, участник

СОРОК ПЕРВОГО

боев в небе Испании. Смело сражались капитан Дмитрий Лядовский, капитан Михаил Трунов, старший лейтенант Владимир Гридин, младшие лейтенанты Николай Щербина и Анатолий Лукьянов...

Первые крупные сражения обогатили летчиков опытом, укрепили веру в силу своего оружия. В боях выявились и слабые стороны вражеских экипажей, — говорит Сельдяков. — Это дало свои положительные результаты. Лейтенант Лукьянов, сбив немецкий бомбардировщик, продумав проведенный им бой, вскоре прицельным огнем с более короткой дистанции сбил еще два самолета, потом еще и еще... В марте 1942 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Гитлеровцы после каждого ночного налета посылали разведчиков, чтобы выявить результаты бомбардировки. Чтобы сбить с толку истребителей, выходивших на перехват, они применяли различные тактические приемы: то летели на предельно большой высоте, потом, неожиданно снизившись, фотографировали объект и быстро уходили на запад, то появлялись малыми группами, но увидев наших истребителей, удирали, успешно бросая бомбы. Затем появлялись снова.

Короче, налеты совершались почти ежедневно, но уже малыми группами. Особенно зачастили разведчики. Их интересовала не только столица, их интересовали объекты нашего тыла: Ярославль, Горький, Калинин... Но наши летчики бдительно несли боевое дежурство, мастерски перехватывали и разведчики и бомбардировщики. В эти августовские и сентябрьские дни и загремела слава лейтенанта Бориса Васильева, старшего лейтенанта Петра Еремеева, младшего лейтенанта Виктора Талалихина, старшего лейтенанта Виктора Киселева, лейтенанта Алексея Катрича, младшего лейтенанта Бориса Пирожкова... Это герои-таранщики.



И. П. ШУМИЛОВ

ТАРАН— ОРУЖИЕ СМЕЛЫХ

ОГРОМНОГО МУЖЕСТВА, самообладания и мастерства требует от летчика воздушный таран. Поистине великие цели воодушевляют пилота, который, не имея других средств для уничтожения противника, мужественно идет на сближение с ним, и, точно рассчитав маневр, своим самолетом — ударом винта или плоскости — преграждает путь фашистской машине.

— Я знал Бориса Васильева, слышан о совершенном им подвиге, — вспоминает полковник Шумилов, — он из того же полка, что и Титенков, из 11-го, и насколько мне помнится, командир звена из его эскадрильи. Выполнив боевое задание по прикрытию Можайска и возвращаясь домой, на аэродром Кубинка, в районе Дорохова он заметил одиночный бомбардировщик Ю-88. Сближаясь, непрерывно вел огонь, торопился — горючее кончалось — израсходовал боеприпасы. Чтобы не упустить врага, пошел на таран, винтом отрубил хвостовое оперение. Посадку произвел на поле.

В редакции раздался телефонный звонок. Полковник в отставке Иван Тяпин не смог приехать в редакцию, поэтому решил дать интервью по телефону.

— Если у вас зашел разговор о таранщиках, то прошу сказать доброе слово о моих однополчанах Петре Еремееве, Викторе Киселеве, Алексее Катриче и других. Таран под Москвой — массовое явление. До 11 июня 1943 года совершено еще 17 таранов, а всего — 23. Да, наши соколы, защитники неба Москвы, не щадили ни крови, ни жизни, в критической ситуации они шли на таран, до конца выполняя свой долг перед Родиной.

С КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ— В БОЙ

— ЧТО МНЕ ЗАПОМНИЛОСЬ, как самое главное событие ноября сорок первого? — На этот вопрос Герой Советского Союза, полковник запаса Иван Петрович Шумилов ответил, не задумываясь, сразу: — Конечно, празднование 24-й годовщины Великого Октября. Ведь вы подумайте: фашисты у стен Москвы, на весь мир трубят, что они готовятся к параду на Красной площади, что дни существования Страны Советов сочтены, а весь мир узнает, что 6 ноября проведено торжественное заседание, на котором выступил Иосиф Виссарионович Сталин, а утром, седьмого, на Красной площади состоялся парад полков нашей армии, которые с ходу пошли в бой. Этот парад — событие мирового значения. И для нас, воздушных бойцов, как и для всего советского народа, оно стало настоящим праздником. Живет Москва! Работает ЦК партии, кует победу Верховное Главнокомандование, значит, будет наша победа, обязательно будет!

Рассказ крылатого героя о важнейшем событии ноября сорок первого дополнили и другие участники круглого стола. Они вспомнили, что еще 29 октября наша авиация, чтобы обезопасить Москву на дни праздников от вражеских атак с воздуха, начала активные боевые действия по фашистским аэродромам. Были атакованы аэродромы в районе Калинина, Юхнова, Боровска и другие. На Калининском аэродроме, например, бомбо-штурмовыми ударами советские

летчики уничтожили 40 вражеских самолетов. И это — в сложных метеоусловиях, когда нижняя кромка облаков находилась на высоте 100 метров, а аэродромы были заснежены.

И все же враг предпринял попытку сорвать наш праздник. 6 ноября 250 фашистских самолетов с разных направлений устремились к Москве. Их заметили в 15.00. Навстречу врагу поднялся полк Л. Г. Рыбкина, а также истребители эскадрильи И. И. Воронина, М. И. Королева, Г. М. Пятакова. Численное превосходство врага не смутило наших авиаторов, они дерзко атаковали фашистов, и вражеские асы отвернули в сторону Подольска, а затем ушли на запад. Но не все! Враг недосчитался 34-х самолетов, а на Москву не прорвался ни один фашистский бомбардировщик. В столице был дан отбой воздушной тревоги в 18.40, а в 19.00 на станции метро «Маяковская» открылось торжественное заседание, на котором выступил с докладом И. В. Сталин.

Настало утро 7 ноября. Величава Красная площадь! Снег, выпавший накануне, запорошил древние стены Кремля, гранит Мавзолея В. И. Ленина. Морозно и ветрено. Одетые в добротное зимнее обмундирование, отобилизованные и боеготовые полки прошли мимо Мавзолея, поклявшись превратить подступы к Москве в могилу для фашистов. Верховный Главнокомандующий, обращаясь к воинам, уходящим с парада прямо на фронт, говорил: «На вас смотрит весь мир, как на силу, способную уничтожить грабительские полчища немецких захватчиков... Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!.. Под знаменем Ленина — вперед к победе!»

Комиссар эскадрильи А. В. Руденко об этом событии сказал образно и значимо: «7 ноября на нашем заснеженном аэродроме царил ликование. Провели митинги, люди зачитывали поступившие к нам газеты с вестью о торжественном собрании, толпились у репродукторов, взвешивали каждое слово о грядущей победе и, окрыленные, сбросив усталость многодневных боев и тяжкого труда, шли к самолетам. Ожидая сигнала на боевой вылет, каждый, не сговариваясь, думал: «Ну, держитесь, гады, фашисты!»

А. В. РУДЕНКО

КОММУ- НИСТЫ— ВЕДУ- ЩИЕ КРЫЛАТЫХ

БОЕВЫМ КОМИССАРОМ эскадрильи зарекомендовал себя в те дни и месяцы битвы под Москвой Анатолий Владимирович Руденко. Пламенным призы-



вом, личным примером вдохновлял людей на подвиг. Он сам водил в бой группы истребителей, учил побеждать, цементируя тем самым боевые порядки своей эскадрильи. Многим помог стать коммунистами. На его боевом счету — 350 боевых вылетов, 14 сбитых вражеских самолетов. На груди ветерана, полковника запаса А. В. Руденко — орден Ленина, четыре — Красного Знамени, ордена Александра Невского, Отечественной войны, Красной Звезды, много медалей и среди них, как он сам говорит, самая памятная — «За оборону Москвы».

— Тяжкая обстановка была осенью сорок первого года под Москвой. Всех подробностей мы тогда не знали, но нам было ясно, что враг будет драться зло, упорно и что наша задача — бить его на земле и в воздухе. Это уже потом, после войны нам стали известны данные оперативной обстановки. Однако мы видели и знали, что враг в конце октября и в начале ноября производил перегруппировку своих сил, спешно подбрасывал резервы. В первой половине ноября гитлеровское командование подтянуло к Москве до десяти дивизий, вывело с калининского направления и сосредоточило на волоколамско-клинском направлении 3-ю танковую группу, а 2-ю танковую армию усилило двумя армейскими корпусами. Активизировала свою деятельность и вражеская авиация. Если в октябре враг совершил 31 налет на Москву, то в ноябре — 41.

В этих условиях от наших воинов потребовались исключительная стойкость и мужество. Вдохновляли личный состав, были ведущими групп — коммунисты, верные сыны Коммунистической партии. Многие из них в моей памяти — это командир 28-го истребительного авиаполка Нестор Демидов, комэски Евгений Горбатюк, Георгий Богомолов, ведущие групп Михаил Холодов, Григорий Монастырский. Сотни боев провели мы в небе столицы, и каждый бой — суровый экзамен. Особенно запомнился день 14 ноября, когда фашисты предприняли налет на Москву крупными силами бомбардировщиков и истребителей.

Наш полк взлетел навстречу врагу позэскадрильно. Мела снежная поземка, но видимость была хорошей. Я был ведущим звена в эскадрилье Георгия Богомолова. В районе Суково — Внуково мы повстречали большую группу бомбардировщиков, которых прикрывали истребители. Их было много. По команде ведущего Георгия Богомолова мы частью сил связали боем истребителей, а основными силами обрушились на бомбардировщиков. Бой был тяжелым, мы потеряли пять самолетов, трех летчиков, но врага не пропустили, разстроили его боевой порядок, не дали ему бомбить столицу.

В этом бою смертью героя погиб коммунист Василий Пойденко. Много лет спустя после войны возле станции Апрелевка в песчаном грунте строители обнаружили самолет, а в кабине — останки летчика-героя Пойденко. В пулемете имелось только два патрона — свидетельство того, что летчик сражался с врагом, как говорится, до последнего. Ныне вблизи станции Апрелевка, на месте гибели героя воздвигнут памятник. Да, у коммунистов был один закон — первым вести в бой группы, первым идти в атаку и сражаться до последнего патрона.

В. П. КРУГЛОВ

ЖАРКОЕ НОЯБРЬСКОЕ НЕБО

СРАЖЕНИЯ ЗА МОСКВУ в середине ноября разгорелись особо жаркие. Фашистское командование усилило свою группировку войск, нацеленную на Москву, сосредоточив здесь 51 дивизию, в том числе 13 танковых и 7 моторизованных. Гитлеровцы создали ударный кулак, здесь их войска имели численное превосходство в людях почти в два раза, в танках — в 1,5 раза, по орудиям и минометам — в 2,5 раза. Фашисты 15—16 ноября начали второе наступление на Москву, их бесноватый фюрер истерично требовал «в ближайшее время любой ценой покончить с Москвой».

На полях Подмоскovie развернулось гигантское кровопролитное сражение. Защитники Москвы дали врагу достойный отпор, хотя на ряде участков фронта пришлось отойти на ближние подступы к столице. Однако с каждым днем и часом таяли вражеские силы, горели танки, броневики, орудия, падали на землю «юнкеры» и «мессершмитты».

— Морозные выдались те ноябрьские дни, — вспоминает бывший командир 445-го авиаполка полковник в отставке Владимир Петрович Круглов, — но нам становилось жарко. Бои на земле и в воздухе шли на пределе напряжения. Пять-шесть вылетов за сутки составляли среднюю нагрузку на летчика. Наш полк как и другие, отражал налеты вражеской авиации, штурмовал гитлеровские аэродромы, вел воздушную разведку, охранял станции, подходящие резервы, прикрывал свои войска на поле боя, постоянно следил за линией фронта — она часто менялась. Тяжело было, но мы понимали серьезность сложившейся обстановки, и не было среди нас малодушных и слабосильных, ибо, как говорил политрук Клочков из дивизии генерала И. В. Панфилова: «Велика Россия, а отступать некуда, позади Москва!».

Самоотверженно действовали летчики 11-го истребительного авиаполка, которым командовал майор Н. Г. Кухаренко. Только один штрих. 27 ноября летчики этого полка пять раз вылетали на штурмовку войск и аэродромов врага в Клину и Рогачеве. За этот день они уничтожили 20 вражеских самолетов, много другой техники и живой силы.

Вот что сделало только звено А. Л. Семченко. В тот день, обнаружив вражескую колонну, первым ее атаковал сам командир, за ним устремились летчики А. П. Бритиков и В. Д. Головатый. Около десятка вражеских автомашин запылали на шоссе. Израсходовав боеприпасы, звено возвратилось на свой аэродром, но в пути командир заметил скопление немецких танков и попросил быстрее подготовить машины к повторному вылету. Звено вскоре легло на боевой курс. Внизу фашистские танки, бронемшины. С пикирования, проштур-



мовав колонну несколько раз, звено уничтожило 8 танков, 12 автомашин. Удар по врагу получился снайперским.

— Враг крупными силами прорвался в район Солнечногорска, — полковник В. П. Круглов подошел к карте и показал, где сосредоточилась крупная группировка врага. — Ей до Москвы рукой подать... Однако авиация сказала свое слово в этот критический момент. Командование поставило задачу летчикам полков, стоявших вокруг Москвы — истребительных, бомбардировочных, штурмовых — бить танки, автомашины, уничтожать живую силу врага. Хорошо мы тогда поработали...

Добрые слова сердечной благодарности участники круглого стола высказали в адрес героев земных многотрудных дел, боевых спутников летчиков — авиамехаников, техников, инженеров. Это они морозным ноябрем сорок первого трудились по двадцать часов в сутки, латали пробойны, заправляли самолеты горючим, пополняли боекомплекты, словом, делали все, чтобы боевые приказы выполнялись точно и в срок. Прозвучали имена тружеников авиации — Владимира Егорова, Михаила Исаченко, Сергея Коротких, Анатолия Голобородько и многих, многих других техников, механиков, тружеников авиационных подразделений.

И вновь телефонный звонок. Генерал-майор авиации запаса Николай Денисович Дудник, летчик 178-го полка. Он очень хотел, чтобы на этой встрече в редакции вспомнили о подвигах его однопольчан, Героев Советского Союза Герасима Григорьева, Владимира Шишова.

— Будто живой стоит перед моими глазами наш старший товарищ, командир Герасим Григорьев, — не спеша говорил в телефонную трубку генерал Дудник. — Стройный, подтянутый, добрый взгляд, светлые волнистые волосы, на груди — Золотая Звезда Героя. Семнадцать раз сбивал он вражеские самолеты, провел десятки воздушных вылетов, воспитал целые звенья и эскадрильи мастеров воздушных боев. Такой патриот — навечно в наших сердцах.

Последние дни снежного, морозного и кровопролитного ноября. Второе наступление фашистов на Москву выдыхалось, враг понес невосполнимые потери. Москва для него стала неприступной крепостью, и в этом сыграли решающую роль советские люди, участники обороны столицы, вся страна, превратившаяся по зову Коммунистической партии в единый боевой лагерь.

Мы вступали из ноября в декабрь, и до контрнаступления советских войск под Москвой оставалось меньше одной недели.

В заключение встречи мы попросили участников круглого стола как воспитанников оборонного Общества рассказать о делах нынешних, о том, как они участвуют в передаче эстафеты ветеранов молодым. И каждый рассказал о том, где и в каких школах, техникумах выступал перед молодежью, как несет крылатое слово о советской авиации трудящимся заводов и совхозов, как учит любить Родину и быть готовым встать на защиту ее рубежей, выполняя святой долг патриота первого в мире советского государства. Да, ветераны — в строю.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

ТРАДИЦИЯМ ЖИТЬ, КРЕПНУТЬ

В ПЕРВИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
ДОСААФ
СТОЛИЧНОГО МЯСОКОМБИНАТА

Москвичи вместе со всем советским народом готовятся достойно, трудовыми свершениями отметить 40-летие Великой битвы под Москвой, разгрома у ее стен немецко-фашистских захватчиков. Эта победа, развеявшая миф о непобедимости гитлеровской армии, ознаменовала решительный поворот военных событий в пользу нашей страны.

ГОТОВЯСЬ К КОММУНИСТИЧЕСКОМУ СУББОТНИКУ

По инициативе рабочих приборостроительного завода «Манометр» в Москве развернулось соревнование под девизом «Трудиться за себя и за тех, кто погиб, защищая родную столицу». Инициатива эта, как эстафета, передалась из коллектива в коллектив.

Призыв рабочих «Манометра» горячо поддержали на Московском ордена Ленина и ордена Октябрьской революции мясокомбинате. Сотни его работников сражались на ближних и дальних подступах к столице, внесли свой вклад в славную победу, 469 из них отдали за нее жизни.

С той поры минули десятилетия. Свято хранится в летописи коллектива эта героическая страница. Он гордится своими делами и свершениями. Многие изменилось с той военной поры. Поднялись производственные корпуса, в цехах появилось современное оборудование. В дружную заводскую семью влились новые поколения рабочих.

— И ветераны боев в строю, их около семисот, — рассказывает заместитель председателя комитета ДОСААФ Георгий Васильевич Богомолов, в прошлом авиатор, участник боев под Москвой. — Годы, конечно, не прошли мимо них. Но фронтовики и сегодня показывают пример молодым, как когда-то героически сражались на войне. Они и теперь среди тех, кто задает тон в трудовых и общественных делах, во всем сохраняют верность боевому братству, памяти павших товарищей.

Труженики комбината, как и все москвичи, готовятся к 5 декабря — коммунистическому субботнику в честь 40-летия Великой Победы под Москвой.

Его девиз: «Ратному подвигу — подвиг трудовой».

— В цехах висят любовно оформленные стенды, на которых фотографии тружеников нашего комбината — тех, кто с оружием в руках боролся против гитлеровских захватчиков.

Никто не забыт, ничто не забыто! Имена фронтовиков, не вернувшихся на родной комбинат с полей сражений, запечатлены на мраморных плитах, что на аллее Славы, внесены в списки рабочих бригад. Имена павших героев снова в эти дни на устах тружеников предприятия. Их самоотверженный ратный подвиг и сегодня вдохновляет на ударную работу во имя дальнейшего укрепления могущества Родины.

Ныне на комбинате ширится соревнование за завоевание переходящего Вымпела имени фронтового летчика Героя Советского Союза Виктора Талалихина, в прошлом труженика комбината. По итогам второго квартала почетного Вымпела удостоилась комсомольско-молодежная бригада Раисы Гусевой, достигшая наибольшей производительности труда. Здесь особенно отличились Татьяна Федорова, Валентина Безродных и Наталья Старостина. Производственное задание первого года одиннадцатой пятилетки бригада обязалась выполнить к 7 ноября, а в оставшееся время до 6 декабря — дня начала разгрома фашистских полчищ под Москвой — еще одно месячное задание. Комсомолки — энергичные общественники. Члены ДОСААФ, они принимают активное участие в оборонно-массовой работе, в частности, в организации вечеров встреч с ветеранами боев.

Высокие рубежи в труде наметили ветераны войны и сотни других тружеников.

☆☆☆

СТРОКИ ИЗ ФРОНТОВОЙ БИОГРАФИИ

...В Центральном музее Вооруженных Сил СССР среди тысяч экспонатов есть и такой — обломки сбитого советским летчиком-истребителем фашистского самолета «Хейнкель-111». Это произошло 6 августа 1941 года. Младший лейтенант Виктор Талалихин совершил в грозном небе Москвы первый в истории авиации ночной воздушный таран. Вражеский бомбардировщик был им обнаружен на высоте 4800 метров в сорока километрах от Подольска. Виктор провел шесть атак и поджег правый мотор «хейнкеля». Гитлеровец уходил со снижением. У Талалихина кончились боеприпасы. И тогда он винтом таранит вражеский самолет. Обе машины стали падать вниз. Лишь советскому летчику удалось спастись на парашюте. За свой подвиг Виктор Талалихин был удостоен звания Героя Советского Союза.

Андрей Вогоявленский и его инструктор Николай Хвостов.

Дебютант соревнований Валентин Силин.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Потом еще воздушные бои с ненавистным врагом — тяжелые, напряженные. Сбил еще четыре вражеских самолета. 27 октября 1941 года в неравном бою он героически погиб, до конца выполнив свой долг.

Прожил герой 23 года. Прошло 40 лет со дня его гибели. Но Виктор Талалихин с нами, навеки остался в строю. Приказом Министра обороны СССР младший лейтенант В. Талалихин навечно зачислен в списки первой эскадрильи Н-ского истребительного авиаполка. Именем Героя названа одна из улиц Москвы, его бюсты на заводской аллее Славы и в цехе, где он трудился. Его имя носят профтехучилище и два пионерских лагеря комбината.

— Центром оборонно-массовой работы у нас стал музей Виктора Талалихина, — рассказывает заместитель председателя комитета ДОСААФ Г. В. Богомолов. — Наши активисты, красные следопыты побывали в местах, связанных с героической жизнью летчика, встречались с его однополчанами. От поиска к поиску повышались требования к себе и товарищам, к своему долгу перед обществом, возрастали общественная активность и интерес к истории своего народа. И вот итогом поисковой работы стал музей. Создавали его с величайшей любовью и заинтересованностью.

Музей посещают труженики предприятия, гости — учащиеся, студенты, авиационные спортсмены, работники столичных аэроклубов. А призывники перед уходом на армейскую службу обязательно побывают в музее. Здесь они клянутся походить на тех, кто выко-



вал победу над врагом. Экспонаты рассказывают о короткой, но героической жизни пламенного патриота Родины. Путь в авиацию такой же, как и у многих его сверстников. Авиамодельный кружок, планерная школа Осоавиахима при мясокомбинате. Затем аэроклуб, военное авиационное училище. Боевое крещение получил в воздушных схватках с белофиннами — сбил три вражеских самолета и несколько в групповых боях. С небом связали свою судьбу и два брата Виктора — Александр и Николай.

— Жизнь героя, — подчеркнул в беседе заместитель председателя комитета ДОСААФ Г. В. Богомолов, — служит хорошему воспитанию подрастающего поколения. Ведь и наши ветераны войны и труда тоже свято берегли память о героях революции, гражданской войны, стремились хоть чем-то быть похожими на них в любви к Отчизне, в беззаветной преданности ей.

КУБОК ИМЕНИ ТАЛАЛИХИНА

Дружба досаафовцев комбината и аэроклубовцев родила инициативу, которую одобрили в Московском горкоме ДОСААФ. В честь 40-летия Великой Победы под Москвой состоялся первый городской турнир на кубок имени Талалихина. На аэродром второго столичного аэроклуба приехали гости — представители мясокомбината, Центрального музея Вооруженных Сил СССР. Здесь же первый инструктор Талалихина — Мария Николаевна Колотилина — ветеран оборонного Общества. Беседы, короткометражные киноленты о летчике-герое несомненно оставили след в памяти участников соревнований.

И сами старты, по мнению их организаторов, прошли успешно.

— Главный итог, — говорит командир подразделения Борис Васильев, — наши спортсмены обретают уверенность в своих действиях в воздухе, что достигается высокой требовательностью к себе и самокритичностью. Это показали полеты на Як-52 в зону на выполнение фигур сложного пилотажа (упражнение первое) и по кругу для оценки качества взлета, расчета, захода, посадки (упражнение второе).

Студент Андрей Богдавленский был сильнейшим среди двенадцати участников и завоевал почетный кубок. Четвертый год обучается в клубе, имеет первый спортивный разряд. Его первый инструктор — Б. Васильев. Второй и третий призеры в многоборье — инженер Александр Самойлов и студент Игорь Плонский.

Командир подразделения Васильев, он же один из арбитров, выделяет дебютанта соревнований — инженера третьеразрядника Валентина Силина. У него третий результат по второму упражнению, и десятый — по первому, а в многоборье — пятый. Совсем неплохой! Валентин упорно и много работает, чтобы добиться большего. Свой отпуск он провел на аэродроме, ближе к самолетам, на общественных началах выполнял обязанности техника машины.

Москвичи решили: соревнования на кубок имени В. Талалихина превратить в традиционный турнир.

М. СЕМЕНОВ

Москва

ПОБЕЖДАТЬ СТАЛО ТРУДНЕЕ

В «Крыльях Родины» сообщалось о крупной победе нашей сборной команды на чемпионате Европы по высшему пилотажу, который проходил на аэродроме Пуниц в Австрии с 15 по 23 августа нынешнего года. Мне, участнице чемпионата, хочется поделиться с читателями впечатлениями об этих состязаниях.

АЭРОДРОМ ПУНИЦ расположен в 180 км от Вены, в холмистой, покрытой лесами местности. Представьте узкую, вытянутую равнину и бетонированную взлетно-посадочную полосу на ней — шириной 18 м, длиной 830 м, три небольших ангара и невысокий командно-диспетчерский пункт. Непривычное для летчиков ощущение тесноты усугублялось еще и тем, что в 60—70 м от центра полосы за стоянкой самолетов начинались посевы кукурузы.

На аэродром прибыл 41 спортсмен, в том числе 9 женщин. По условиям чемпионата каждая делегация имела право выставить трех мужчин и столько же женщин. Но в связи с тем, что женские команды были представлены только Советским Союзом и Румынией (из Франции приехали две спортсменки, Венгерской Народной Республики — одна), командное первенство среди женщин не разыгрывалось, и им пришлось выступать только в личном зачете.

Мужские команды в полном составе прибыли из СССР, ФРГ, Швейцарии, Чехословакии, Румынии, Франции, Великобритании, Испании и Венгрии. Два летчика представляли национальный аэроклуб Италии, по одному — Бельгии, Австрии и Польши.

В состав советской команды входили: абсолютная чемпионка мира, заслуженный мастер спорта СССР, инструктор Минского аэроклуба В. Якова; мастера спорта СССР международного класса, чемпион международных товарищеских соревнований ленинградец В. Смолин; абсолютный чемпион международных товарищеских соревнований социалистических стран минчанин Е. Фролов; чемпион СССР и международных товарищеских соревнований Ю. Кайрис из Вильнюса; призер чемпионата мира и международных товарищеских соревнований Х. Макагонова из Москвы и автор этих строк.

Несмотря на то, что все — опытные летчики, заслуженный тренер СССР К. Нажмудинов все же волновался: ведь

в зачет команды входили результаты всех трех спортсменов. С первого дня ясно, что борьба предстоит тяжелая и нужно выступать с полной отдачей сил. Можно было с полным основанием считать, что уровень техники пилотирования двенадцати-пятнадцати ведущих спортсменов примерно одинаков, и победа достанется лишь тому, у кого лучшая подготовка, тактика борьбы, крепче нервы, кто способен мобилизовать всю свою волю на достижение желаемого результата.

В соперничающих командах не менее опытные спортсмены, чем в сборной СССР. За команду ФРГ, например, занявшую второе место, выступал чемпион мира М. Штрассенройтер. Он не раз принимал участие в чемпионатах мира и Европы и, как правило, всегда поднимался на ступеньки пьедестала почета. С 1978 г. он выступает на самолете чехословацкого производства Z-50. Другой член сборной команды ФРГ — Вольфганг Даллах. Опыта у Даллаха поменьше, чем у Штрассенройтера, зато спортсмен выступал на самолете «Стефанс Акро» — «Диаболо», который специалисты считают одним из лучших спортивно-пилотажных самолетов. Это — среднеплан, длина 5,05 м, размах крыла 7,45 м. В нем удачно сочетается красота линий нашего «яка» и виртуозность американского «питса». Максимальный вес 650 кг, крейсерская скорость — 300 км/ч, максимальная — 350 км/ч, допустимые перегрузки ± 10 g, скороподъемность 20 м/с. Высокие тактико-технические данные и хорошая энерговооруженность позволяют самолету свободно выполнять по пять с половиной управляемых боков на вертикальной линии вверх. Пол кабины и боковые стенки фюзеляжа, выполненные из прозрачного плексигласа, дают пилоту возможность свободно ориентироваться по месту в процессе пилотажа в ограниченном пространстве. (По условиям международных соревнований, напомним, это куб, стороны которого равны 1000 м).

Серьезными соперниками были также швейцарцы Э. Мюллер, М. Брандт и К. Швайцер. Они — самые опытные участники, выступали еще в 1970 г. на VI чемпионате мира в Гуллавингтоне. Двое из них состязались на самолетах типа «Питтс-Спэйшл», а третий — Мюллер — на новом самолете КАП-21, купленном совместно с двумя французскими летчиками Луи Пена и Ру-Мэр. Команда Швейцарии заняла третье место.

На четвертом месте оказались не менее опытные и уже известные пилоты Чехословакии П. Чичо, И. Саллер и П. Ирмус. Все они выступали на отечественном самолете Z-50. Чехословацкая техника, кстати, была у спортсменов Румынии и Испании. Команда Великобритании выступала на самолете «Питтс-Спэйшл», Венгрии — на Z-760AFS, представители Италии — на КАП-20. Всего на соревнованиях было представлено семь различных типов самолетов.

Утром 16-го августа состоялось торжественное открытие чемпионата Европы: знамена, фанфары, речи, рукопожатия, щелканье аппаратов и жужжание кинокамер. Через 30 минут все словно

замерло. Прошло еще немного времени — ожил аэродром. Начались тренировочные полеты для облета пилотажного квадрата и самолетов. По условиям соревнований каждый участник имел право совершить два тренировочных полета продолжительностью по 10 минут каждый. Обычно летчик заранее определяет программу своего полета, а для того, чтобы использовать десятиминутный полет с максимальной отдачей, еще на земле приходится проводить розыгрыш полета. Юргис Кайрис, самый молодой и энергичный, да к тому же начальник стартового наряда на всех сборах, задолго до начала облета раздобыл миниатюр-старт. Он разбил на земле около самолетов пилотажный квадрат, где мы «летали» с макетиком самолета перед тем, как выполнить официальный полет, заранее обдумывая все возможные варианты изменения направления и силы ветра, направление вращения и расположение фигур в пилотажном квадрате.

Пилотажный квадрат был вне аэродрома, что несколько усложняло анализ условий полетов предыдущих спортсменов. Поэтому тренировочный миниатюрный квадрат сослужил добрую службу и значительно облегчил и упростил нашу работу во время соревнований.

Многие спортсмены, особенно те, которые летали на самолетах «питтс» и «як», испытывали некоторые затруднения во время посадки и пробега по узкой взлетно-посадочной полосе, когда крайне ограничен обзор из кабины летчика, а наличие постоянного бокового ветра еще больше усложняло посадку. Самолет Як-50 пришлось сажать на два колеса и удерживать это положение, чтобы избежать возможного сруливания с полосы.

☆☆☆

Вся наша команда в первый же день успешно выполнила облет, а сознание того, что удалось «уместиться» на узенькой и довольно короткой полосе, имеющей к тому же препятствия на подходе, вселило уверенность в свои силы.

На следующий день был отстранен от полетов единственный в команде Румынии самолет Z-50, так как у него в ходе тренировки поломалась подмоторная рама. Предстояло решить вопрос об участии румынских спортсменов в соревнованиях. Срочно позвонили на завод в Чехословакию. А к утру техники уже прилаживали новую подмоторную раму, к обеду все тренировочные полеты были окончены — это ли не пример братского сотрудничества спортсменов социалистических стран!

Поскольку синоптики обещали ухудшение погоды, соревнования проводились от зари до зари: заканчивалось одно упражнение, а спустя 2 часа после объявления результатов — начинали розыгрыш следующего.

К чести организаторов чемпионата следует отметить отличную работу судейской коллегии. Через 20—30 минут после своего полета каждый участник мог ознакомиться с оценками на электронном табло, а еще через час вывешивались для просмотра судейские запис-

ки с оценками всех судей по каждой фигуре. Окончательная или итоговая оценка, которая определяла место в турнирной таблице, выставлялась лишь после того, как заканчивался розыгрыш данного упражнения.

Многие полеты «записывались» на видеомагнитофон, а затем демонстрировались по одной из местных программ телевидения, так что у пилотов была возможность посмотреть на себя со стороны.

Последнее 4-е упражнение — произвольный финальный комплекс — разыгрывалось уже при максимально допустимом ветре. Чтобы удержаться в квадрате и избежать штрафов, всем летчикам пришлось изменить свою программу. Захвативший лидерство после 3-х упражнений М. Штрассенройтер (ФРГ) неправильно определил остаток времени, включил в свою программу сложную фигуру, довольно продолжительную по времени, и вышел за пределы дозволенных 4-х минут. Второй пилот ФРГ, В. Даллах, пилотировал лишние две минуты. Это отбросило его далеко от первого места, на котором в этом упражнении оказался Э. Мюллер (Швейцария).

☆☆☆

На торжественном закрытии чемпионата девять раз звучал Гимн Советского Союза в честь абсолютных чемпионов Европы 1981 г. — В. Смолина и В. Яиковой, чемпионов Европы — Ю. Кайриса и Л. Немковой. 11 кубков и 22 медали вручены советским спортсменам.

Присутствующие на турнире почтили минутой молчания память погибших при подготовке к чемпионату Европы, советского летчика мастера спорта СССР международного класса, абсолютного чемпиона СССР и международных товарищеских соревнований Стяпонаса Артишкявичуса и французской летчицы Франсуазы Жеминель, абсолютной чемпионки Франции и серебряного призера чемпионата мира...

Участники чемпионата обменялись опытом, в воздухе и на земле познакомились с возможностями новых для них типов летательных аппаратов. Одиночный пилотаж чемпионов и групповой пилотаж испанских летчиков произвели незабываемое впечатление на многочисленных зрителей. И даже низкие облака и моросящий дождь не могли омрачить праздничную атмосферу дружбы и взаимопонимания между летчиками разных стран Европы...

Л. НЕМКОВА,
мастер спорта СССР
международного класса,
чемпионка мира и Европы

УСПЕХ НАШИХ ПЛАНЕРИСТОВ В ВЕНГРИИ

В соревнованиях планеристов социалистических стран, проходивших в г. Сегеде (Венгрия), участвовали команды Болгарии, ГДР, Польши, Румынии, Советского Союза и Чехословакии. Организаторы выставили две команды.



НАШИ спортсмены летали: О. Пасечник и А. Рукас — на планерах «Летува» ЛАК-12 открытого класса, М. Герасимов, С. Тимкова, Н. Рятипова, В. Извеков — на «Янтарях-стандарт» стандартного класса. Парители других стран пользовались различной техникой: «Янтарь-2Б», «Нимбус-Б», «Янтарь-стандарт», «Кобра», «ASW», «Пик-20». Отрадно, что советский планер «Летува» — детище Пренайского экспериментального завода спортивной авиации — хорошо себя зарекомендовал и привлек внимание участников турнира.

С первого дня встречи советские планеристы заняли лидирующее положение. Уверенно выступили мужчины, отличившиеся на 204-километровом треугольном маршруте. В открытом классе первенствовал А. Рукас, показав на дистанции среднюю скорость 101,53 км/ч. Вслед за ним финишировал О. Пасечник — 101,23 км/ч. И в стандартном классе наши первые — М. Герасимов (97,32 км/ч) и В. Извеков (95,01 км/ч). В командном зачете — мы также впереди.

И вот новое упражнение — 316-километровый треугольный маршрут. Снова отличились Пасечник и Рукас, достигнув рекордной скорости полета на соревнованиях — 112,76 и 112,23 км/ч. Бронзовым призером среди женщин стала Н. Рятипова — 82,86 км/ч. Почти все участники показали высокие результаты в этом упражнении и лишь четверо не долетели до финиша — им начислены очки за километраж.

Из-за неблагоприятной для парения погоды на 195-км дистанцию выпустили только спортсменов открытого класса. И вновь победу завоевали Рукас и Пасечник, пройдя 164 км.

После трех упражнений лидирует советская сборная, а в личном зачете впереди О. Пасечник; результаты очень плотные.

На планерах стандартного класса участники летали по 304-километровому треугольному маршруту. Чемпионами стали: у женщин — Б. Демченко (Польша) — 81,31 км/ч, у мужчин — Х. Хейман (ГДР) — 80,16 км/ч. В открытом классе (348 км) до финиша никто не су-



Сборная команда СССР (слева направо): А. Рукас, С. Тимкова, Н. Рятипова, В. Загайнов (тренер), В. Извеков, О. Пасечник, М. Герасимов — победитель соревнований.

мел долететь. О. Пасечник прошел 287,5 км и занял третье место. Победил в этом упражнении И. Барвик (ГДР) — 292 км.

174-километровую дистанцию преодолели только пять спортсменов, в том числе наши планеристы В. Извеков, М. Герасимов и С. Тимкова. Трудным был маршрут для участников, летавших на планерах открытого класса. Им необходимо было пройти 224 км (полет на 56 км с возвращением на старт и снова повторить тот же маршрут). Причем на пути спортсменов встречались лишь очень слабые термики, которые многим помешали выполнить задание. Из наших спортсменов успешно закончил дистанцию Рукас. Пасечник не дотянул до финиша всего 3,5 км. Оба спортсмена уверенно прошли последнюю 174-километровую дистанцию и обеспечили победу в сумме многоборья.

Звание абсолютного чемпиона в открытом классе завоевал мастер спорта Антанас Рукас — 5717,78 очка, второе место занял его товарищ по команде мастер спорта международного класса Олег Пасечник — 5606,70 очка. Эта пара на редкость слетанная. Спортсмены помогали друг другу, ставя общие интересы выше личных, что во многом обусловило достижение всей командой высоких результатов. Не раз им приходилось выполнять полеты в сложных метеорологических условиях, когда, казалось бы, невозможно отыскать в безоб-

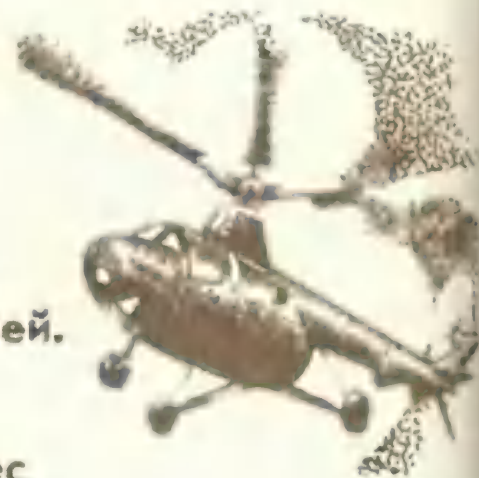
лачном небе термические потоки воздуха. Приведу такой пример. Олег Пасечник, ведя разведку, отыскивая восходящие потоки в интересах полета пары, потерял высоту и оказался в крайне трудном положении. Но он не дрогнул, правильно оценил обстановку и успешно закончил полет.

Хорошо выступили и другие члены нашей сборной. В стандартном классе среди мужчин первый — мастер спорта В. Извеков. У женщин в призовую тройку вошла Надежда Рятипова. Мастера спорта С. Тимкова и М. Герасимов заняли пятое и шестое места.

В командном зачете места распределились так: 1. СССР — 27765,56 очка, 2. Чехословакия — 27051,82, 3. Польша — 26612,28, 4. Венгрия-1 — 25687,85, 5. Румыния — 22068,33, 6. Болгария — 21898,03, 7. Венгрия-2 — 18753,17, 8. ГДР — 17522,19.

Сборная команда завоевала главный приз соревнований, 13 золотых, 6 серебряных и 5 бронзовых медалей. Эта победа советских планеристов, после ряда их неудачных выступлений в прошлом, особенно радует. Ее по праву разделяют тренеры В. Юрьев, В. Загайнов, работники Центрального планерного аэроклуба (начальник Б. Кривенцов). В команде дружеская атмосфера, развито чувство взаимовыручки. Нелегко приходилось пилотам в небе и их помощникам на земле. Трудно было, скажем, организовать и выполнить пробег (поездка к месту соревнований и обратно — около 4000 км с шестью автомобилями с прицепами, тележка с планером длиной 12—14 метров). Но с этой задачей наша делегация справилась успешно.

А. КАРАБАНОВ,
руководитель спортивной делегации



ЧЕТВЕРТЫЙ чемпионат мира по вертолетному спорту стал уже историей. Со времени его окончания минуло три месяца. Однако интерес к его итогам по-прежнему не угасает. Многие справедливо спрашивают:

почему сборная, дважды одерживавшая победы на предыдущих двух мировых первенствах, оказалась теперь на четвертом месте? А в индивидуальных показателях — и того дальше. Из всех разыгранных призов советским спортсменам достался лишь второй приз по высшему пилотажу. Его получил экс-чемпион мира Владимир Смирнов, еще два поощрительных приза вручены Любви Приходько и Татьяне Стекольниковой.

Четвертый чемпионат мира винтокрылых проходил в острой борьбе. Шесть команд: из Англии, Польши, СССР, США, Франции и ФРГ — 39 экипажей — оспаривали лично-командное первенство мира. Наших экипажей — семь. Розыгрыша первенства среди женщин-вертолетчиц не получилось, так как полностью женская команда была представлена только советскими спортсменками; да еще в польской делегации были женщины. Поэтому все участники — и мужчины и женщины — выступали на равных условиях.

Отличительная черта чемпионата: в нем участвовали в большинстве своем военные вертолетчики. Так, команда США и ФРГ состояла полностью из военнослужащих, команда Великобритании — почти вся из одних военных. Чисто спортивными были только команды СССР и Франции. Это обстоятельство сыграло немаловажную роль в розыгрыше некоторых упражнений. Наши спортсмены вызвали у всех восхищение чистотой и виртуозностью пилотирования. Недаром и Владимир Смирнов, и Любовь Приходько, и Татьяна Стекольников удостоились призов именно за красоту и четкость выполнения упражнений. Штрафные очки наши спортсмены получали по другим элементам.

Сюрпризы начались в первый же день состязаний. При постановке задачи на упражнение «Визит» главный судья чемпионата объявил, что карта с проложенным маршрутом будет выдаваться экипажу за четыре минуты до взлета. Такое жесткое условие раньше не ставилось. Необходимо было прибыть на городской стадион. В центре его футбольного поля находилось специальное сооружение, напоминающее крышу миниатюрного домика с вырезанным сверху квадратным отверстием. В это отверстие, размером 40×40 сантиметров, надо опустить на фале в 7 метров длиной бутылку с шампанским.

Над городским стадионом, трибуны которого были заполнены зрителями,

все наши спортсмены с задачей в основном справились. Но на пути к финишу, на маршруте, при эволюциях над поворотными пунктами порастеряли по нескольку очков. Владимир Смирнов с Виктором Соловьевым — три из двухсот возможных, Стекольников с Корневой — семь, Константин Карасев с Головкиным — тридцать три очка!

Наверстать упущенное наши спортсмены надеялись при розыгрыше второго упражнения — пролет по квадрату 50 на 50 метров с маневрированием на высоте трех метров от земли с грузиками, подвешенными под фюзеляжем, — ведь в этом упражнении советские вертолетчики всегда были впереди. Но соперники хорошо знали это, знали по опыту Лондона и Витебска и готовились «обхитрить» наших, что им, к сожалению, и удалось. Накануне было объявлено, что упражнение выполняется экипажем в полном составе (на таком решении настаивали американцы, объясняя, что их вертолеты по своим конструктивным особенностям не могут летать иначе. Всего в соревнованиях участвовало 8 типов вертолетов). При этом судьи не оговорили, что все действия выполняет только летчик — командир экипажа, а остальные его члены находятся на своих местах как пассажиры.

На самом же деле это был заранее спланированный прием с молчаливого согласия арбитров. Надо было максимально упростить задачу. И своего они добились: дверцы откидывались, второй или третий член экипажа ложился на пол кабины, свешивал вниз голову и по внутрипереговорному устройству подсказывал пилоту — на какой ему держаться высоте. Примеру американцев последовали западногерманские спортсмены, англичане. Такое вопиющее упрощение сложного по пилотированию упражнения, однако не было никем опротестовано. Советские спортсмены летали, как и тренировались, как и надо выполнять комплекс — в одиночку. Ведь каждому ясно, что только в таких условиях и выявляется подлинное мастерство вертолетчика. И наши спортсмены показали свое высокое пилотажное мастерство, потеряв лишь по нескольку очков. Однако американские, другие западные пилоты с помощью такой вот «метаморфозы» сумели выйти вперед. Безукоризненно с результатом в двести очков из двухсот возможных выполнила упражнение только Т. Стекольников. Л. Приходько недобрала 12 очков, Владимир Смирнов — три, Г. Колесников — три, К. Карасев — шесть, Валерий Смирнов — шесть. Не повезло Н. Костаревой, которой судьи «набросили» двадцать одно штрафное очко. Но даже и при таких показателях команда пришла к финалу, имея 588 очков из 600, отстав от американцев и команды ФРГ всего на 9 очков, а от англичан — на три.

Драматическая ситуация сложилась при выполнении третьего упражнения, в ходе которого экипажи вертолетов демонстрировали свою навигационную подготовку. Здесь надо было показать не только умение в указанное с точностью до секунды время пролететь по маршруту, но и произвести поиск целей, опознать по фотографиям наземные объекты, на финише пролететь на высоте, которую засекал специально установленный компьютер.

Для советских спортсменов в этом упражнении оказалось немало новинок, весьма существенных. Правда, о них, было известно за несколько месяцев до чемпионата. Однако ни тренеры, ни Федерация вертолетного спорта не придали этим новинкам серьезного значения во время тренировок сборной, и были за это жестоко наказаны.

Возьмем хотя бы начало подготовки к выполнению упражнения. Согласно требованиям положения о чемпионате карту, набор фотографий наземных объектов экипажи получали всего за 6 минут до взлета на предварительном старте. И хотя маршрут был заранее проложен судейской коллегией, всю последующую работу командир и штурман-навигатор обязаны были произвести в процессе полета над неизвестной местностью. В зоне поиска надо отыскать цель и сбросить на нее мешочек с песком, далее среди десятка фотографий опознать на местности именно тот объект, который изображен на снимке. Длина всего маршрута с несколькими поворотными пунктами составляла 150 километров.

Можно с полным основанием утверждать — команда к подобному испытанию не была готова в полной мере.

— Мы ни разу не летали на опознавание наземных объектов по фотоснимкам, — говорили с горечью спортсмены. — На наши неоднократные и настойчивые просьбы потренироваться слышались в ответ лишь неубедительные отговорки.

Второе упущение — тренировки нашей сборной проходили над известной местностью, со знакомыми и примелькавшимися ориентирами. А в навигационном деле самое большое упрощение когда «утюжат» из года в год одни и те же маршруты. Спортсмены, попав в новую обстановку, естественно, столкнулись с самыми непредвиденными ситуациями, трудностями. На чемпионате все происходило, как в настоящем разведывательном полете. Наземные цели предварительно замаскировали, объекты, которые были изображены на снимках, фотографировались под ракурсом, осложнявшим опознание объекта, требовались большая зоркость и смекалка. Такие поистине следопытские навыки обычно приобретаются в ходе систематических тренировок. Подобных же полетов, как уже сказано выше, не было.

В итоге — неудовлетворительный результат.

Если поляки набрали в сумме 503 очка, команда ФРГ — 481, США — 465, то наша — триста пятьдесят два. Позади остались только англичане и французы. Колесников с Улановым в общекомандный результат внесли всего 46 очков из 200 возможных. Костарева с Данилевич — 34, Карасев с Головкиным — 77. Впустую слетал экипаж В. Смирнова и В. Попова. Вот к чему приводит пренебрежение правилом «учиться тому, к чему готовится соперник и еще хотя бы чуточку больше»!

Догнать соперников или сравняться с ними было уже невозможно... Во время розыгрыша четвертого упражнения — вертолетного слалома — члены советской сборной, мобилизовав все свои силы, волю, вновь показали высокое мастерство пилотирования, прекрасную ориентировку в лабиринте опознаватель-

ных знаков, колышков, флажков. Надо было среди такого хитросплетения препятствий пронести на длинном фале ведро с пятью литрами воды. Пронести, не расплескав ни капли, и установить точно в круг, начерченный белой краской на небольшом столике. Тут требуется поистине ювелирная техника пилотирования вертолетом, исключительная внимательность и слаженность действий пилота и его напарника, стоящего за бортом кабины с веревкой в вытянутой руке. Причем препятствия надо пройти в строгой последовательности. За каждые пролитые 50 граммов воды — штраф в одно очко! Штрафные «санкции» судьи налагают и за другие промахи. За нарушение установленной последовательности пролета ворот и проход их с противоположной стороны — штраф в 20 очков, за каждый сантиметр отклонения ведра от центра круга на столе — одно очко. И уже совсем никаких очков не начисляется, если потерял ведро, упустил веревку из рук...

Стекольников с Корневой продемонстрировали высший класс пилотирования и четкости действий. Они набрали 200 очков из 200! Такой результат показали еще два экипажа — польский (К. Войнич с Я. Януковичем) и американский (С. Бертер с Р. Меконнелом). Остальные шесть наших пар набрали по 199 очков. По очку сняли у них за нехватку 50 граммов воды в ведрах, когда взвешивали ведра на последнем этапе — после окончания упражнения.

— Блестящий результат! — воскликнул один из судей. — Феноменальный! Недостающие 50 граммов просто выдуло вихрем вращающихся лопастей винта.

Примечательно, что и на этом самом решающем участке судейства советского представителя не было. Общий результат команды по четвертому упражнению составил 597 очков! Если бы такие показатели имелись бы хоть еще по одному упражнению, то победа была бы обеспечена. Но чуда не произошло. В общем команда выступила неудачно, оказавшись на четвертом месте и набрав в итоге 2125 очков (команда США — 2253, ФРГ — 2251, ПНР — 2233 и Англии — 2040. Французы в зачет не вошли). В поражении нашей команды повинны не только и не столько сами спортсмены. Ошибка была допущена тренерами. Они не смогли своевременно учесть, что за период, прошедший после победы в Витебске, наши соперники не сидели сложа руки.

Хочется сказать добрые слова в адрес польских спортсменов. В Витебске, на третьем чемпионате мира, они показали, что готовы бороться за призовые места. И они доказали это, заняв у себя дома третье командное место. Лишь случайность помешала польскому спортсмену-вертолетчику З. Домине стать абсолютным чемпионом мира.

В четвертый раз разыгрывалось мировое первенство среди спортсменов-вертолетчиков. Многие еще в нем нуждаются в совершенствовании, установлении единых, более четких и жестких критериев, правил. Многие предстоит пересмотреть нашим спортсменам и тренерам, надо тщательно проанализировать итоги чемпионата.

А. МАЛЬКОВ,
спец. корр. «Крылья Родины»

Пеотрков-Трибунальский (Польша) — Москва



УЗОРЫ В НЕБЕ

Групповая акробатика — новый вид парашютного спорта, завоевавший популярность среди спортсменов. В этом году в Могилеве были проведены первые всесоюзные соревнования по групповой акробатике на Кубок СССР. В программе — 10 прыжков с выполнением пяти обязательных и пяти произвольных комплексов. Команда — четыре спортсмена, покинув самолет на высоте 2750 м, в свободном падении «строит» различные фигуры. Какая четверка за «рабочее время» — 35 секунд — построит больше фигур, та и победит. Предстояло разыграть пять обязательных комплексов по пять фигур каждый. Очередность выполнения обязательных комплексов и последовательность фигур в произвольном определялась жеребьевкой на все прыжки. Например, первый обязательный комплекс состоял из следующих пяти фигур — «сжатый аккордеон», «союз», «гусеница», «колесо», «клин». После пятой фигуры в оставшееся «рабочее время» спортсмены повторяют этот же комплекс. Причем, в обязательных комплексах построение фигур и перестроение из одной в другую должны выполнять строго по программе.

Первый форум по акробатике привлек лучших парашютистов оборонного Общества, Военно-Воздушных Сил и Воздушно-десантных войск — всего 7 команд — 28 спортсменов. В первом прыжке участники по жеребьевке выполняли четвертый комплекс, состоящий из следующих фигур: «сжатый аккордеон», «угольник-1», «угольник-2», «стыковка», «гусеница». Больше всех (9 фигур) «собрала» в небе команда ВВС-1: А. Осипов, В. Чайка, В. Суббочев и В. Младinov. Это — опытные спортсмены, неоднократные чемпионы страны, рекордсмены мира, на их счету более 23 тысяч прыжков. Все они до службы в армии прошли школу мастерства в авиационных клубах ДОСААФ.

Многие прогнозировали, что ВВС-1 станет победительницей. Но уже на втором прыжке смело заявила о себе другая четверка ВВС-2: Е. Бахтин, В. Гаврилов, А. Коротков и В. Маляев. Эти два квартета и повели между собой борьбу за переходящий хрустальный кубок. После десяти туров вперед вышла вторая сборная ВВС, опередив первую на одну фигуру. В 10 прыжках она «собрала» 65 акробатических фигур. Команда награждена переходящим кубком, учрежденным Центральным комитетом ДОСААФ СССР.

● Главный судья соревнований, заслуженный мастер спорта В. ГУРНЫЙ:

— Судейство выступлений осуществлялось по правилам чемпионата мира. Так как эта встреча первая у нас в стране и для судей новое дело, конечно, мы сталкивались с трудностями. Но старались оценивать объективно, сказались тщательная подготовка к соревнованиям. Судейство проводили с помощью телевидения, что нас очень выручало. Мы имели возможность просмотреть видеопленку, фиксирующую выполнение спортсменами фигур в воздухе, причем столько раз, сколько требовалось. Спасибо нашим помощникам — операторам А. Хусаинову (ЦАК СССР), Д. Похому (ВДВ) и Ф. Ковелю (Минский аэроклуб), которые четко работали.



ПЕРВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО ГРУППОВОЙ АКРОБАТИКЕ



Фигура «алмаз» (слева).

Фигура «звезда».

Победители соревнований:
В. Маляев, А. Коротков,
Е. Бахтин, В. Гаврилов (ВВС-2).

Фото А. САМСОНОВА
и автора статьи

ДВА КОРОТКИХ ИНТЕРВЬЮ ПОСЛЕ ЧЕМПИОНАТА

— Как вы оцениваете результаты!

— Судя по показателям прошлого чемпионата мира, где мне довелось принять участие в судействе, наши две четверки показали высокие результаты, они вошли бы в пятерку сильнейших команд мира. Следует отметить, что участники еще не имели специальных тренировок. Но отличная общая парашютная подготовка, высокие результаты в одиночных акробатических прыжках, большой опыт помогли им быстро овладеть приемами, необходимыми для построения фигур несколькими спортсменами, в данном случае — четверками. Эти соревнования явились отличной школой дальнейшего совершенствования мастерства.

— В чем ценность групповой акробатики?

— Групповые акробатические прыж-

ки, где особенно чувствуется свободный полет, необычайно эмоциональны. Когда спортсмен выполняет прыжок один, то взгляд его направлен на землю и фигуры он «крутит», ориентируясь по какой-то точке на земле, а здесь обязан следить за другими парашютистами, работать вместе с ними, приближаться друг к другу, «вспухать», проваливаться, терять высоту, скользить в сторону — то есть совершать управляемый полет — в полном смысле слова. К этому добавлю жесткий дефицит времени, исчисляемый секундами. И все это дисциплинирует, развивает чувство взаимовыручки. Любое нарушение чревато последствиями.

Групповая акробатика развивает смелость, быстроту реакции, выдержку, ориентацию, осмотрительность, коллективизм, здесь особенно проявляется умение подчинить себя требованиям коллектива. Привычка решать все коллегиально, творчески подходить к выполнению упражнения — ценнейшее качество, которое воспитывается у человека.

● Начальник парашютного отдела
ЦК ДОСААФ СССР,
заместитель председателя
Федерации
парашютного спорта СССР
Г. СЕРЕБРЕННИКОВ:

— Организация соревнований была хорошей. И в этом заслуга работников Могилевского обкома ДОСААФ и авиаспортклуба.

Первый всесоюзный чемпионат явился

смотром наших возможностей в этом виде прыжков. Он показал, что спортсмены уже достигли определенных результатов и при надлежащей тренировке могут успешно бороться за победу на чемпионатах мира. Тренеры внимательно изучали работу четверок, отдельных спортсменов и убедились, что мы можем создать сборную команду страны, которая будет готовиться к предстоящему чемпионату мира и другим международным соревнованиям.

После успешного старта в Могилеве, думаю, групповая акробатика получит дальнейшее развитие. Нам предстоит разработать нормативы для присвоения спортивных разрядов и званий.

В 1982 г. проведем такой же чемпионат на Кубок СССР — он должен стать традиционным. Думаем усложнить программу: в соревнованиях примут участие не только команды из четырех, но из восьми человек. Кроме того, групповую акробатику как отдельное упражнение оставим в программе чемпионата Советского Союза, республиканских, зональных соревнованиях.

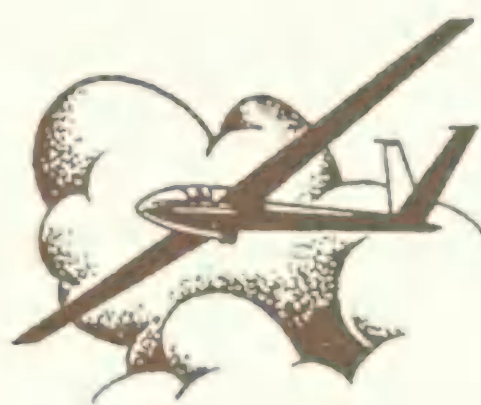
— Будут ли созданы новые парашюты специально для групповой акробатики?

— Такие парашюты уже есть, они проходят испытания. Главное отличие от предыдущих моделей — запасный парашют, как и основной, размещен на спине. Это облегчит спортсменам маневрирование в воздухе. Купол основного по своей форме похож на ПО-9.

Бэа ВАСИНА,
мастер спорта

Могилев





ОРИЕНТИР — ДЕНЬ ЗАВТРАШНИЙ

ПРИБАЛТИЙСКАЯ погода нечасто радуется ясным небом и жарким солнцем. Не баловала она спортсменов и в день открытия состязаний. Метеоусловия были на пределе допуска... И все-таки праздник состоялся: в красивом и гостеприимном литовском городе Паневежисе стартовали 2-е всесоюзные соревнования по планерному спорту среди юношей. Четырнадцать команд — Литвы, Эстонии, Москвы, Киева, Новосибирска, Комсомольска-на-Амуре, Феодосии, Арсеньева, Паневежиса, Преная, Себежа, Лысьвы, Бердска, Золотого поля — в течение трех дней оспаривали право называться чемпионами.

Перед началом стартов организаторы дали возможность каждому участнику сделать по одному пробному полету, и сразу стало очевидно, насколько возрос уровень мастерства юношей и девушек. Конечно, большую роль в этом сыграл 1-й всесоюзный чемпионат, проходивший в прошлом году в Москве. Тогда юные планеристы смогли впервые, в условиях крупных соревнований, по-настоящему проверить свои силы, обменяться опытом. Ведь мастерство спортсмена нуждается в постоянном совершенствовании, а это возможно только в борьбе с сильным соперником.

Лидер соревнований определялся по сумме очков, набранных в многоборье, в которое вошли розыгрыш трех упражнений на планере БРО-11М, стрельба из малокалиберной винтовки, бег на сто метров, метание гранаты, подтягивание на перекладине и комбинированная эстафета. «Наземная» часть программы дала возможность определить общую физическую подготовку спортсмена, его ловкость, силу, меткость, выносливость, ибо без отличной закалки достичь высоких результатов в небе практически невозможно.

Борьба в каждом виде состязаний была напряженной, разрыв по очкам — минимальный, тем не менее хозяева чемпионата, команды Паневежиса и Литвы, сразу же вышли вперед. И это не случайно. Планеризм в республике популярен. В течение многих лет литовские спортсмены входят в сборную страны, занимают призовые места на международных турнирах. Многие из них, в том числе победители нынешнего чемпионата республики мастера спорта Г. Гумбелевичюте, В. Линяускас — воспитанники местного авиационно-технического спортивного клуба ДОСААФ. Поэтому вполне естественно, что базой юношеских соревнований ЦК ДОСААФ СССР и Федерация планерного спорта республики выбрали Паневежский клуб, накопивший большой опыт работы с подростками.

Как известно, от уровня организации

состязаний во многом зависит настроение участников, а значит и результаты. Главного судью Б. Шакенаса руководители команд в шутку называли «наш кудесник». И действительно, он и его помощники успевали везде. Хорошее размещение, питание, обеспечение транспортом, предельная четкость выполнения программы, объективность судейства — все это позволяло ребятам полностью сосредоточиться на спортивной борьбе. Интересно был организован и досуг участников: поездка в Н-скую авиационную часть, встреча с ветеранами боев, оборонного Общества, экскурсия на Пренайский экспериментальный завод спортивной авиации.

Говорят, дома и стены помогают, но команде Литвы, которая стала чемпионом и завоевала переходящий кубок ЦК ДОСААФ СССР, прежде всего помогли высокое мастерство, отменная физическая закалка, чувство взаимовыручки. Вот имена победителей: Р. Валоните, Д. Якубаускас, А. Мажейка, Р. Гаргастас. Второе место заняли планеристы Паневежиса: Р. Нуобарайте, Р. Бальчюнас, Р. Кведарас, А. Вилкас, третье — у спортсменов Новосибирска. Москвичи оказались четвертыми.

В личном зачете призовые места заняли — Юта Куус (Эстония), Любовь Водолазская (Новосибирск), Рима Нуобарайте (Паневежис), Сергей Шевчук (Новосибирск), Данюс Якубаускас (Литва), Андрей Ильин (Москва).

Я поинтересовалась у руководителя столичной команды Н. Малиновского, чем вызвана их неудача.

— Двое наших ребят, — сказал Николай Николаевич, — допустили досадные ошибки и выступили ниже своих возможностей. Но дело не только в этом. Сильнее стали соперники. Борьба в группе лидеров шла за каждое очко. Конечно, мы расстроены тем, что не вошли в тройку сильнейших, однако, радует другое: всесоюзные соревнования, которые, хочется верить, будут традиционными, послужили стимулом развития юношеского планеризма, без чего невозможно подготовить достойную смену сборным областей, республик, страны. Не менее важно и то, что нынешние спортсмены — надежный резерв отечественной авиации, они становятся военными и гражданскими летчиками, инструкторами аэроклубов ДОСААФ.

Каждое соревнование — это не только дружеские встречи, обмен опытом, но и попытка решить вопросы, постоянно возникающие по мере развития того или другого вида спорта. Есть свои наболевшие проблемы и в юношеском планеризме. Одна из них: с какого возраста можно подниматься в небо? По

существующему положению — с шестнадцати лет. Но инструкторы и ребята в один голос утверждают: нужно начинать двумя-тремя годами раньше. Нельзя забывать, что современный спорт значительно помолодел, причем технические и военно-прикладные виды — не исключение. Слово, видимо, за Всесоюзной федерацией планерного спорта.

Безопасность полетов, в первую очередь, обеспечивается надежной, легкой в управлении машиной. Такими качествами обладает модель БРО-11М, долгое время использовавшаяся для обучения юных спортсменов. Но сейчас эти планеры, выпущенные достаточно давно, в большинстве своем выработали летный ресурс. Их нужно менять.

Единственный в стране экспериментальный завод спортивной авиации в г. Пренае снял с производства БРО-11М и перестроил технологию на выпуск новой машины ЛАК-14. На соревнованиях она была представлена для облета. Увы, мнение специалистов, инструкторов оказалось единым — планер для обучения не годится. Большой вес, сложность управления не гарантирует юным планеристам полной безопасности полетов. Да и купить его смогут лишь немногие школы, т. к. стоит машина около четырех тысяч рублей. Впрочем, выход из создавшегося положения найти можно.

Много лет на Пренайском заводе работал известный конструктор Б. Ошкинис. Ныне пенсионер, он продолжает создавать новые учебные планеры, и не только в чертежах. У Ошкиниса немало помощников-энтузиастов. Своими силами они сделали две модели БРО-21 и БРО-23. Легкие, изящные, надежные, они сразу покорили всех участников и гостей соревнований. Их преимущество перед ЛАК-14 очевидно. Однако пока планеры Б. Ошкиниса в одном экземпляре. Наладить их серийный выпуск мог бы Пренайский экспериментальный завод, который, к сожалению, по неизвестным причинам заниматься этим важным делом не хочет. Видимо, требуется вмешательство вышестоящих компетентных органов оборонного Общества.

В 1982 году вновь намечаются, третьи по счету, всесоюзные соревнования. Причем их географию следует постоянно расширять. Это поможет и популяризации, и развитию красивого, мужественного вида спорта, у которого большое и интересное будущее. У нас есть немало хороших школ и аэроклубов ДОСААФ, на базе которых могут обучаться юные — «второй эшелон» планерного спорта.

Ю. КОВАЛЕВА,
спец. корр. «Крыльев Родины»
Паневежис

К СВЕДЕНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ

С 1 января 1982 года цена за экземпляр нашего журнала устанавливается в размере 40 коп. Стоимость годовой подписки 4 р. 80 к.

Это связано с увеличением стоимости бумаги для печати, затрат на полиграфическое исполнение журнала, расходов на его доставку читателям.

ЛЕТО ПРОШЛО— ТРЕНИ- РОВКИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ



ЛЕТО осталось позади. Но летчики-спортсмены Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова не прекращают тренировок. Над аэродромом, раскинувшимся в живописном месте на берегу Волги, — гул двигателей. Один за другим взлетают и расходятся по пилотажным зонам самолеты Як-52.

Однако спортсменам любоваться видами природы некогда. По пути в зону, а он занимает всего несколько минут полета, и обратно необходимо вести детальную ориентировку и радиообмен с руководителем полетов, следить за работой двигателя, высотой, скоростью, курсом и внимательно осматривать воздушное пространство.

Вот и пилотажная зона номер один. Ее занимает самолет, который пилотирует летчик-спортсмен второго года обучения Алексей Кобзев. Алексей учится в Московском авиационном институте. Он начинал летать в Рязанском аэроклубе на реактивных самолетах Л-29. Потом освоил МиГ-17. Теперь надо привыкать к «яку». Поначалу было трудно: меньшие скорости и высоты, особенности при выполнении некоторых фигур пилотажа. Освоился быстро — появились твердые навыки, стал «чувствовать» машину.

Наблюдаем за его пилотажем с земли. Переворот через левое крыло; петля Нестерова; боевой разворот; переворот через правое крыло; снова петля Нестерова; полупетля...

Спортсмен выполняет несколько глубоких виражей под углом 60 градусов к горизонту. И «як» переходит в гори-

зонтальный полет со снижением в сторону аэродрома. Задание в зоне закончено.

В другой зоне выполняет каскад фигур высшего пилотажа летчик-спортсмен Сергей Сосков. Он закончил авиационно-техническое училище в Риге и в настоящее время работает техником на заводе. Летать начал на Як-18, обучаясь во Втором Московском городском аэроклубе.

Сергей выполняет упражнение сложнее. Оно включает: повороты на вертикали, штопорные бочки на пикировании, восходящие и нисходящие полубочки. Он пилотирует увлеченно, тщательно шлифуя каждую фигуру.

...Зону номер три занимает Як-52, пилотируемый летчиком-инструктором Борисом Полянецким и спортсменкой первого года обучения, рабочей одного из московских предприятий, Галиной Поляковой. По тому, как самолет сваливается в штопор и выходит из него, можно определить, что его ведет Галина. Выполнив боевой разворот, «як» снова срывается в штопор. Сделав лишние полвитка, выходит в горизонтальный полет.

Управление берет инструктор Полянецкий. «Як» послушно набирает высоту и, сделав один виток штопора, снижается к посадочной полосе. Через несколько минут, на земле, Борис Полянецкий подробно объяснит все ошибки, допущенные спортсменкой, а после непродолжительного отдыха экипаж снова уйдет в воздух.

А. КУДИНОВ
спортсмен-летчик



Под плоскостью летчик-спортсмен А. Кобзев закрепляет самолет на стоянке.

В пилотажную зону с полными баками.

После самостоятельного полета Т. Савченко (в центре) — снимок на память. Слева направо: спортсменки-летчицы Т. Гречихина, Г. Полякова, Т. Савченко, Е. Корнеева, М. Пенькова.

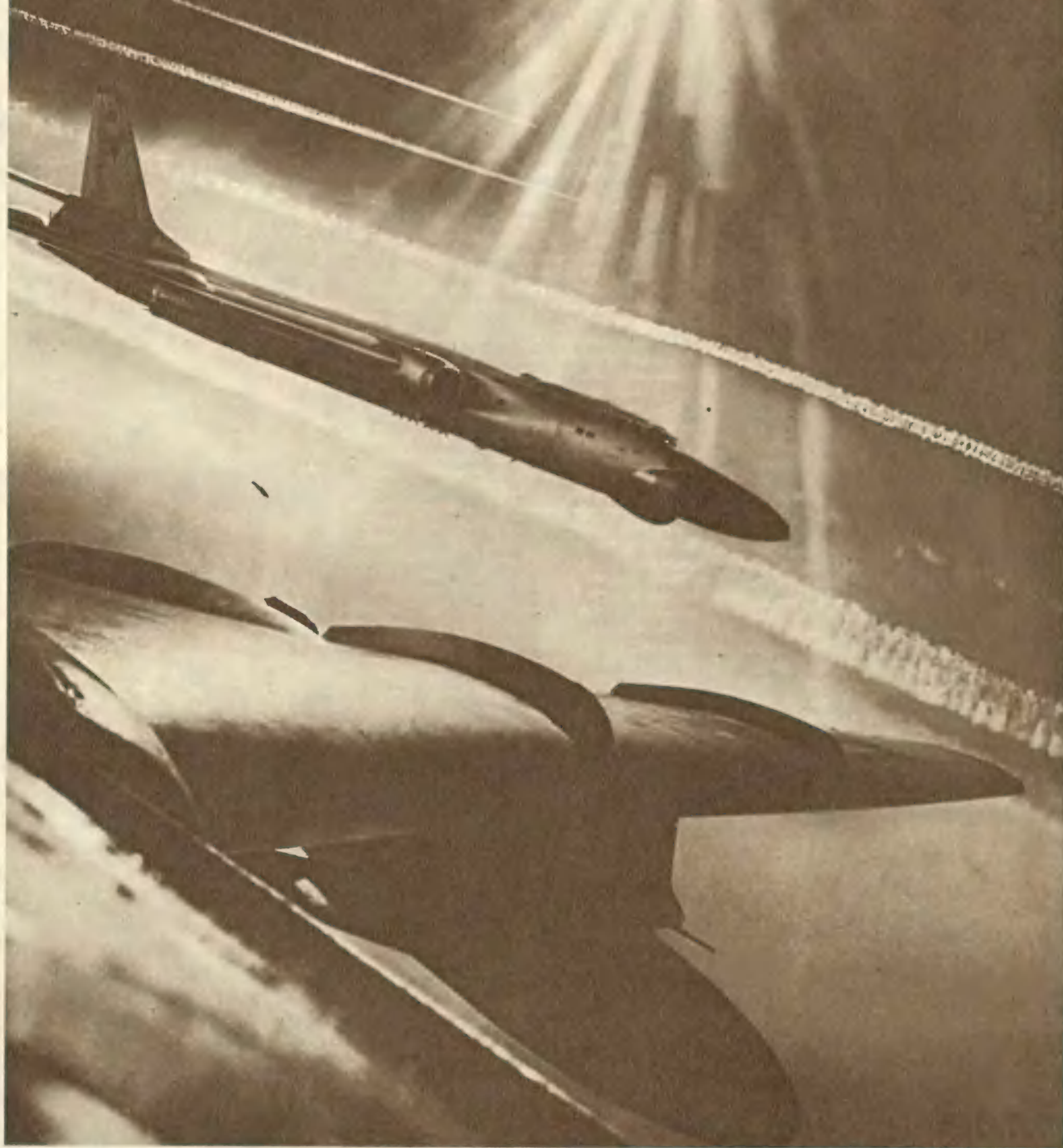
Инженер отряда Б. Кузнецов наблюдает за действиями спортсменки Г. Поляковой, заправляющей самолет горючим.



На фотоконкурс

Следы отважных...

Фото А. ФАТХУЛЛИНА



МУЖЕСТВО В АТАКЕ ОБРЕТЕШЬ

ДОЛГОЖДАННЫЙ день учений настал. О нем знали, к нему готовились, но когда и в какое время все на аэродроме придет в движение по сигналу тревоги — могли только предполагать. В сущности это было не так уж и важно, к вою сирены летчикам не привыкать, однако тренировочный сбор в ходе повседневной учебы одно, а тут совсем другое — учения. Это и напряженное ожидание команды на взлет как днем, так и ночью, и посадки на аэродромах маневра, и постановка неожиданных задач прямо в воздухе, и перехваты на любых высотах не по заранее изученной схеме, и, наконец, стрельбы на полигоне боевыми ракетами по радиоуправляемым воздушным мишеням.

Перед учениями волнуются все, даже такие признанные асы, как летчик-снайпер подполковник Владимир Соколов. А уж о таких, как лейтенант Анатолий Таганов и Валерий Кочнев, и говорить не приходится. Недавние выпускники летного училища, они активно начали переучивание, проявили немалые способности в летном деле и вот, спустя три месяца после первого вылета на новом для них типе истребителя, получили право участвовать в учениях с боевой стрельбой на полигоне.

Немало поволновался командир эскадрильи капитан Юрий Воронов, допуская лейтенантов к выполнению столь сложной и ответственной задачи. Способности способностями, а отсутствие опыта не заменишь ничем, тем более в условиях, максимально приближенных к реальным, боевым. Но все мы когда-то начинали, и никому этого не миновать.

Итак, учения начались сбором по сигналу тревоги. По прибытии на аэродром все летчики, как и положено, облачились в высотное снаряжение и заняли места в кабинах своих истребителей. Воронов исподволь наблюдал за Тагановым и Кочневым и не без удовлетворения отмечал, что они опережали многих, действовали быстро и без суеты.

Втайне комэск надеялся, что взлетать придется не сразу, а потом, в процессе ожидания новых вводных, у молодых летчиков понемногу спадет нервное напряжение, вызванное сигналом тревоги. Но надежды не оправдались. Едва он доложил по радио на командный пункт о готовности эскадрильи к боевым действиям, как поступила команда на запуск двигателей. Пока выкруливали и взлетали, командир полка поставил подразделению задачу. Предстояло перехватить группу целей, идущих на большой высоте по направлению к прикрываемому истребителями объекту, затем пройти по заданному маршруту и выполнить посадку на другом аэродроме. Атаковать «противника» каждый должен был одиночно. Для этого командный пункт соответствующим образом рас-

средоточил боевой порядок эскадрильи.

Выполняя команды наведения, комэск не переставал думать о лейтенантах. Когда на экране прицела появилось сразу несколько целей и пришлось выбирать «свою» и строить маневр для атаки, на какое-то время все другие мысли, не связанные с перехватом, отодвинулись на другой план, но после доклада об уничтожении «противника» все его внимание вновь было обращено к Таганову и Кочневу.

Нельзя сказать, что командир сомневался в успехе, однако в каждое слово скупых докладов молодых летчиков по радио вслушивался так, чтобы не только представить себе их действия, но и уловить их психологическое состояние: уверены ли они сами в себе? Однако в этот раз молодые летчики действовали выше всяких похвал, и волнение улеглось, появилась уверенность, что лейтенанты не подведут в любых трудных ситуациях, какие только могут сложиться на учениях. Однако впереди был еще полигон...

Во время одной из недолгих пауз, выдвигавшейся в ходе «боевых действий», Воронову вспомнился спор, разгоревшийся как-то между молодыми летчиками на занятиях по тактике. Речь тогда шла о боевых возможностях различных типов наших истребителей, их преимуществах в сравнении с самолетами вероятного противника. Чтобы придать вспыхнувшей внезапно дискуссии организованность и полезную направленность, командир эскадрильи разделил летчиков на две группы и одну «вооружил» нашими истребителями, а другую — «чужими». Для победы в том «бою» нужно было не столько «иметь» лучший самолет, сколько знать его преимущества и слабые места «противника», использовать наиболее эффективные тактические приемы ведения воздушного боя.

Лейтенант Таганов показал тогда отличные знания тактико-технических данных самолетов вероятного противника, очень убедительно доказывал превосходство советской боевой техники, быстро и правильно принимал решения в сложных ситуациях воздушного боя, которые создавали его товарищи из лагеря «противника». Но вот вводная оказалась настолько сложной, что Таганов на секунду замешкался с ответом, а потом решительно сказал: «Иду на таран!»

Некоторые засмеялись, дескать, загнали Таганова в тупик, но Анатолий оставался серьезным и, выдержав небольшую паузу, напомнил, что таран — оружие отважных. И тут же рассказал эпизод, о котором читал и слышал от отца, прослужившего всю войну в истребительной авиации. Это был рассказ о летчике Горовце, сбившем в одном бою девять фашистских самолетов, причем все — огнем бортового оружия. Позже кто-то пробовал доказать, что это даже теоретически невозможно. Но девять сбитых машин врага — не вымысел, и никакими теоретическими выкладками этого факта не опровергнешь. «Вот и получается, — заключил свой рассказ Таганов, — что воевать можно не только теми тактико-техническими данными самолета, которые записаны в инструкции».

...Учения подходили к завершающему этапу — стрельбы по воздушным мишеням на тактическом фоне массированного налета авиации «противника».

В классе, где в ожидании команды на вылет сидели летчики, висела напряженная тишина. Даже те, кому уже приходилось раньше выполнять пуски ракет, заметно волновались, а о «перворазниках» и говорить не приходилось: напряжение было буквально написано на их лицах. Капитану Воронову подумалось, что надо как-то сбить тишину, отвлечь молодежь от тревожных раздумий о предстоящем поединке с воздушной мишенью. Но не успел он ничего придумать, как неожиданно заговорил подполковник Соколов.

— Чего притихли, добры молодцы? — спросил он, улыбнувшись и обращаясь главным образом к сгрудившимся в одном месте лейтенантам. — Глядя на вас, невольно вспоминаю свою первую стрельбу боевыми ракетами. Тоже, вроде вас, день и ночь о ней думал. Мысленно каждый шаг свой от взлета до посадки десятки раз повторял, а как фамилию свою услышал, из головы будто все выветрилось. Заспешил, нарушил порядок действий при посадке в кабину, плохо пристегнул наколенный планшет. В полете он у меня и свалился на пол кабины. Дело серьезное: а вдруг под рычаги управления попадет? Пришлось мне тогда повертеться, поднимая с пола злополучный планшет.

Тишина была нарушена, летчики заметно расслабились, успокоились. В этот момент и прозвучал голос с командного пункта: «Первое звено — готовность!» Миг, и на аэродроме все пришло в движение. Вскочили с мест даже те, кто по плану должен был взлетать последним. Летчики первого звена, в том числе Таганов и Кочнев, устремились к своим самолетам. Прошло какое-то время, и четверка взлетела.

Вместе со всеми оставшимися на земле капитан Воронов принял к выносному динамiku, позволявшему слушать эфир. Как они там, его питомцы? Ловил каждый звуковой всплеск, четко представлял себе все, что происходит в воздухе, и мысленно был там, в кабине ракетноносца лейтенанта Кочнева, которого штурман командного пункта наводил на цель первым.

И вот после серии скупых команд штурмана наведения и лаконичных «понял, выполняю» Кочнева звучит знакомая, привычная и в то же время всегда с нетерпением ожидаемая и для каждого летчика, для каждого перехвата новая фраза: «Цель вижу! Атакую!» И через несколько секунд восторженное, ликующее: «Пуск!»

Воронов вздохнул глубоко, облегченно, вырвалось невольное: «Молодец!» Но тут же в эфир полетели команды наведения, предназначенные для лейтенанта Таганова, и снова комэск принял к динамiku, снова весь внимание.

— Волнуетесь? Это и понятно, — прозвучал за спиной голос подполковника Соколова. — Когда-то и мы за вас вот так же волновались. Только не перестраховывайтесь, доверяйте им больше. В трудностях, в бою, в атаке закаляются ум, воля и сердце воздушного бойца. А ваши Таганов с Кочневым уже вполне состоялись как летчики...

И словно в подтверждение его слов, в эфире прозвучало: «Цель уничтожена!» Соколов широко улыбнулся и многозначительно кивнул в сторону динамика.

Майор А. ВАСИЛЕЦ



ВОСПИТАННИКИ ОБОРОННОГО
ОБЩЕСТВА

ЕГО ЛЮБОВЬ— НЕБО ОТЧИЗНЫ

ПРОСТОРНЫЙ светлый вестибюль Красноярского авиаспортклуба увешан фотографиями. На них — история клуба. Главный стенд — портреты 11 его воспитанников, удостоенных в годы Великой Отечественной войны звания Героя Советского Союза. Один из них — Степан Григорьевич Янковский.

☆☆☆

В детстве он не думал о самолетах. Больше привлекали короткие гудки паровозов. Окончив среднюю школу, Степан пошел работать на железную дорогу.

Поворот в жизни произошел неожиданно. В 1939 году объявили очередной набор в аэроклуб. Подали туда заявления и несколько железнодорожников — сверстников Янковского.

— А ты, Степан, чего думаешь! — спросили они. — Неужели тебе не интересно!

— Да нет, почему же, — неуверенно отвечал юноша. — Я, пожалуй, тоже с вами.

...И лишь когда впервые поднялся с инструктором в воздух, а затем совершил самостоятельный полет, почувство-

С. Г. ЯНКОВСКИЙ.

Снимок фронтовых лет.

вал: нашел свое истинное призвание, свою любовь.

Закончив аэроклуб, Янковский вместе с другими поступил в военное авиационное училище летчиков. Великая Отечественная война застала Степана в Краснодаре, на курсах командиров звеньев. В сентябре 1942 года его направили в прифронтовой учебно-тренировочный штурмовой авиационный полк 3-й воздушной армии.

Только в конце апреля сорок третьего Янковский попал в боевую семью авиаторов. Наступил и для Янковского час, который он так долго ждал.

— По самолетам! — раздался однажды приказ командира. Один за другим взлетали «илы» и брали курс к линии фронта.

Первая штурмовка, первый боевой вылет. С каждым новым росло мастерство, приходили опыт, уверенность.

В августе 1943-го, когда в один из ясных дней пошли на боевое задание три шестерки «илов» под командованием командира полка И. Мусиенко, Янковский в группе вел уже звено. После успешной штурмовки цели, когда взяли курс на свой аэродром, Степан заметил: машина командира начала приотставать.

— Неужели подбит! А может ранен! Так или иначе, оставлять в беде командира нельзя. Янковский передал своему заместителю:

— Веди группу.

А сам поспешил пристроиться к самолету командира.

— Что случилось! — спросил Янковский, вплотную подойдя к Мусиенко.

— Где-то пробита масляная система, все забрызгано, ничего не вижу, — услышал в ответ.

— Держитесь рядом, до аэродрома недалеко, — ответил Янковский.

Так они летели крыло к крылу до приземления.

— Спасибо, Степан, — благодарил командир полка. — Спасибо!

...Продолжая ломать сопротивление противника, наши войска подошли к Витебску, освободили его и завязали бой с целью окружить и ликвидировать группировку врага. На Витебский аэродром перебазировались и штурмовики. В один из очередных боевых вылетов группу повел Янковский.

Перелетели передний край, показалась станция, полоски железнодорожного полотна, забитые вражескими эшелонами.

— Внимание, захожу на цель! — передал ведущий и сбросил бомбы на головные вагоны торопливо уходящего со станции товарного состава. Его примеру последовали другие. Вагоны загорелись. Летчики делали заход за заходом. Окончив штурмовку, группа взяла курс на свой аэродром.

Всматриваясь в небо, Янковский заметил, как из облака вынырнули шесть вражеских истребителей.

— Опоздали, «голубчики», — подумал Степан и приказал летчикам построить эллипс, чтобы не дать фашистам возможности врезаться в строй.

Фашисты яростно набросились на группу, но встретили ответный группо-

вой огонь воздушных стрелков. Однако фашисты не ретировались. При повторной атаке вражеский самолет устремился на машину Янковского. Воздушный стрелок-радист Ваня Воробьев дал длинную очередь. Фашист-стервятник, не выйдя из пике, врезался в землю. На подмогу оставшимся появились еще четыре «мессершмитта». Гитлеровцы, ободренные подошедшим подкреплением, вновь бросились на «илы». Степан посмотрел назад: раненый стрелок висел на привязных ремнях, пулемет молчал. Спереди вынырнул «мессершмитт». Янковский нажал на гашетку. «Мессер» вначале взмыл вверх, потом на какую-то секунду как бы остановился и вспыхнул. Два фашистских самолета сбили другие летчики. Остальные гитлеровцы убралась восвояси.

Изнаненные штурмовики приближались к своему аэродрому. Вот уже показалось заветное зеленое поле. Янковский включил тумблер выпуска шасси, но оно не вышло. Пришлось сажать машину на живот. Техники насчитали в самолете 187 пробоев.

Степана Григорьевича Янковского в полку называли счастливым. Да, немало счастливых случайностей выручали его. Но главное, в конечном итоге, — побеждало личное мастерство, мужество, хладнокровие, находчивость и большая выдержка.

И вот долгожданная Победа. Герой Советского Союза Степан Григорьевич Янковский прошагал в марше по Красной площади в Москве.

В 1949 году С. Г. Янковского направляют на работу в оборонное Общество восстанавливать аэроклубы.

— Куда хотели бы поехать! — спросили Янковского.

— На родину, в Красноярск, — не задумываясь, ответил летчик.

В родном Красноярске началась новая страница биографии авиатора.

Богатый профессиональный опыт, ратные подвиги, высокие человеческие качества вызвали к нему большое доверие и уважение молодежи.

Летом учлеты выезжали на четыре месяца на аэродром, жили в палатках. Жили по строгому распорядку: подъем, отбой, полеты, тренажи и опять полеты, прыжки с парашютами. Янковский требовал от курсантов-спортсменов высокой дисциплины и порядка.

Немало летчиков и мастеров парашютного спорта воспитал Степан Григорьевич. Одна из них — Ираида Вертипрахова. Став инструктором парашютного спорта, она побилла мировой рекорд в прыжке с десяти тысяч метров. Имя Ираиды Федоровны Вертипраховой — ныне командира экипажа воздушного лайнера Ил-18, известно всей стране и за ее пределами. В 1980 году возглавляемый ею женский экипаж на Ил-62 совершил самый дальний в мире беспосадочный полет. Командир звена авиаспортклуба Альбина Осенцева — еще одна воспитанница Янковского.

Семь лет Янковский возглавлял авиаспортклуб, считавшийся передовым.

И сейчас Степан Григорьевич Янковский не забывает родной клуб, который дал ему путевку в небо. Часто выступает перед курсантами, отвечает на вопросы, дает советы, рассказывает ребятам о своей юности, о боях в огневом фронтовом небе.

Красноярск

И. СЕНКЕВИЧ

...И ВСЯ ЖИЗНЬ

...В ТОТ ДЕНЬ недавний выпускник Одесской пехотной школы Михаил Еренков задержался на службе позже обычного. Он писал и переписывал рапорт. Михаил еще и еще раз перечитал призыв ЦК комсомола к молодежи — идти в авиацию, приказ К. Е. Ворошилова:

«В связи с единодушно выраженной IX съездом Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи волей о принятии со стороны трехмиллионной массы молодых строителей социализма шефства над военно-воздушными силами Рабоче-Крестьянской Красной Армии Революционный Военный Совет Союза ССР постановляет:

Считать с 25 января 1931 года Краснознаменный Всесоюзный Ленинский Союз Молодежи шефом над военно-воздушными силами Рабоче-Крестьянской Красной Армии».

С окончанием пехотной школы Еренков успокоился было и мечту о небе упрятал подальше. И вот вновь, как и прежде, защемило сердце. И Михаил аккуратно вывел: «В связи с призывом ЦК ВЛКСМ прошу направить в авиацию».

Командир долго вертел рапорт.

— Никак не пойму. Неужели снова учиться? Командиром ведь стал!

Но, взглянув на решительное лицо Еренкова, добавил:

— Ладно, подумаю...

В летной школе пришлось действительно все начинать сначала.

Летчик-наблюдатель — должность особая. В ту далекую пору на самолетах было мало навигационных приборов. В обязанности летнаба входило следить за воздухом, выполнять должность штурмана, вести разведку, фотографировать цели, поддерживать связь с землей...

28 января 1935-го Еренков стал штурманом звена, прикрепил к петлицам три «кубика». А уже на следующий день получил первое поистине боевое крещение.

...Летали на учебное бомбометание на Р-5. На обратном пути командир отряда решил произвести тренировочное пикирование звеном. В момент отвесного полета экипаж ощутил сильный толчок. Оторвалась лыжа, и теперь она стояла почти вертикально. Оставалось одно: попытаться в полете добраться до злополучной лыжи и попробовать поставить ее на место. Рискованно, очень рискованно, но другого выхода не было.

Еренков на дощечке написал командиру: «Оторвана правая лыжа. Вылезу, ибо так посадку сделать нельзя».

Командир убрал скорость, чтобы меньше было сопротивление. И тут началась работа, которую по праву потом назовут героической. Еренков перегнулся, стал подтягиваться, чтобы ухватиться руками за стойку центроплана... Но... повис на руках. Снова подтянулся изо всех сил и медленно, сантиметр за сантиметром стал пробираться к передней кромке крыла, хватаясь руками за стойки и расчалки. Руки скользили, немели, стыли на морозе. И все же он добрался до места, сел на плоскость и стал выбивать лыжу.

Ледяной ветер обжигал лицо. Казалось, еще мгновение — и ветер сбросит его вниз, но Еренков продолжал делать свою трудную работу.

Поступок летнаба назвали подвигом. Тогда и появилась у него первая награда — орден Красной Звезды.

Михаила Дмитриевича Еренкова приняли в ряды большевистской партии, избрали делегатом X съезда ВЛКСМ, а на съезде — членом Центрального Комитета.

Потом были бои в небе Республиканской Испании: верные своему интернациональному долгу, советские люди не могли стоять в стороне.

В день прибытия добровольцев руководитель советской морской авиационной группы Н. Остряков (впоследствии генерал, командующий ВВС Черноморского флота) крепко обнял Еренкова:

— Поговорим потом, друг. Через два часа вылет. Предстоит бомбить порт. Это вот здесь...

И подвел Еренкова к карте.

Вот так — с ходу в бой. Уже в полете на СБ изучал маршрут. Сколько было потом таких вылетов! Фашисты прочувствовали на себе меткость ударов советских летчиков.

— Закрою глаза, — говорит Ерен-

ков, — и будто вижу то далекое и неповторимое время.

...Великая Отечественная война застала М. Д. Еренкова в одном из авиационных гарнизонов. Скоростные бомбардировщики наносили по врагу точные удары. Еренков вместе с другими почти не вылезал из кабины самолета. Однажды его срочно вызвали к командиру.

— Вот телеграмма, — сказал командир. — Вызывают на пленум ЦК ВЛКСМ.

По-боевому выглядел в те дни Центральный Комитет комсомола. Здесь можно было встретить и пехотинцев, и летчиков, и моряков.

Как только Михаил Дмитриевич появился, дежурный сказал ему:

— Вас просит немедленно зайти Первый секретарь ЦК ВЛКСМ.

Николая Александровича Михайлова Еренков хорошо знал.

— Наконец-то, — сказал Михайлов, крепко пожав руку Еренкову. — Садитесь, пожалуйста. Времени в обрез, поэтому сразу о деле. В адрес ЦК ВЛКСМ поступило много писем от комсомольцев-аэроклубовцев с просьбой создать молодежный полк. Мы вот тут посоветовались и решили, кому же, как не вам, члену ЦК, боевому авиатору, его возглавить.

Так и родился 930-й ночной бомбардировочный авиационный комсомольский полк. Сформирован он был за двадцать дней. Еренков вместе с комиссаром Анатолием Дмитриевичем Шрамко и начальником штаба Михаилом Андреевичем Чухно не спал сутками. Под бомбардировщик был переоборудован учебный По-2. 27 июля 1942 года полк убыл на фронт. Под плоскостями и фюзеляжем поставили шесть бомбодержателей, тросы от замков шли в кабины летчика и штурмана. На рулях поворота большими буквами вывели «КИМ». Летали обычно ночью, бомбили, в основном, с тысячи метров. Но смельчаки ухитрились поражать врага и со ста.

Была еще одна боевая задача, которую успешно решали комсомольцы-авиаторы: их не раз встречали у ночных костров белорусские партизаны.

23 сентября 1942 года «Комсомольская правда» поместила материал своего корреспондента Н. Зотова из действующей армии. Он рассказал лишь об одной ночи одной эскадрильи. Были там такие слова: «Комсомольцы, как всегда, поработали славно. Лишь одна эскадрилья, где комиссаром старший политрук Изотов, бомбовыми ударами подавила несколько огневых точек врага, разбила железнодорожную станцию, подожгла цистерны с горючим и склад с боеприпасами, рассеяла колонну пехоты противника. Всю ночь в стане врага творился ад...»

ЦК ВЛКСМ учредил переходящий Почетный вымпел для награждения лучшей эскадрильи.

Тринадцать раз Верховный Главнокомандующий объявлял благодарность комсомольскому полку. На его стяге появился орден Боевого Красного Знамени. Летчики участвовали в боях за Харьков и Полтаву, Кременчуг и Кировоград, воевали под Корсунь-Шевчен-

Группа делегатов X съезда ВЛКСМ. Во втором ряду в центре — М. Еренков. Слева — украинский драматург А. Корнейчук. В первом ряду: секретарь ЦК ВЛКСМ А. Косарев (в центре), справа — известная в те годы стахановка — трактористка П. Ангелина. Снимок 1937 года.



ПАМЯТЬ

ШЕЛ 1944 ГОД. Наши войска на всех фронтах успешно громили врага, освобождая город за городом. В этом стремительном продвижении вперед, на запад, одну из главных ролей играла и авиация.

20 августа 1944 года, в День Воздушного Флота, «Правда» опубликовала Указы Президиума Верховного Совета СССР о присвоении многим авиаторам звания Героя Советского Союза. Среди них под № 23 значилось: «Гвардии капитану Кочневу Владимиру Георгиевичу».

☆☆☆

Он родился и вырос на Дальнем Востоке. Летать начал в аэроклубе, закончив его, работал в Хабаровске в отряде санитарной авиации.

Через некоторое время Кочнев назначили начальником учебно-тренировочного отряда. Преподавательскую деятельность прервала война. Владимир в числе первых подал заявление об отправке на фронт. Но его направили работать в геологоразведку. Объяснили коротко: «Фронту нужен металл. А для того, чтобы был металл, нужна руда. Вот ее-то и помогайте искать». И Владимир сел с геологами на болота, взлетал с крошечных пятачков. Умом он понимал, что фронту нужен металл, но сердцем по-прежнему рвался на Запад, туда, где кипели бои. И он писал, умолял и требовал отправить в действующую армию.

Владимира послали на курсы летчиков дальней авиации.

...112-й гвардейский авиаполк, куда попал Кочнев, базировался под Москвой.

Здесь жили не совсем обычной жизнью. Днем аэродром тих и пустынен, летчики отдыхают, техники приводят в

порядок боевые машины — копаются во внутренностях моторов, латают плоскости и фюзеляжи.

Но лишь наступали сумерки, летное поле оживало. Здесь и там вспыхивали сигнальные фонарики, спешили люди в комбинезонах и унтах, приглушенно гудели моторы. Потом тяжелые бомбардировщики медленно вырубали на взлетную полосу, срывались с места и вскоре один за другим исчезали в черном провале неба.

А через несколько часов где-то далеко в гитлеровских тылах летели под откос составы с техникой и живой силой, рвались склады с боеприпасами.

Владимир быстро освоился с ночными полетами. Научился успешно и безошибочно определять маршрут по звездам, хорошо изучил тактику фашистских зенитчиков. Смело вступал в бой с «фокке-вульфами» и «мессершмиттами».

Случалось попадать и в жестокие переделки — тянуть на одном моторе, оставлять горящий самолет и долго бродить по родной земле, занятой врагом. Пересекал линию фронта, возвращался в полк и снова полеты...

За отличное выполнение боевых заданий экипажу коммуниста гвардии капитана Кочнева было присвоено звание «почетного», а у Владимира на груди появились два ордена — Красной Звезды и Отечественной войны I степени.

После освобождения Киева авиаполк перебазировался и обосновался неподалеку от города. Отсюда летчики бомбили важные военные объекты на территории Германии.

Не всегда полеты заканчивались без потерь.

С фронта в далекий Хабаровск Кочнев писал: «Нас, дальневосточников, осталось теперь только трое: я, Вася Борисов и Алексей Вихров. Нет больше с нами Славки — милого, хорошего Славки. Погиб Славка Опалев. Погиб как герой».

Газета «Тихоокеанская звезда» под рубрикой «Письмо с фронта» поместила корреспонденцию Кочнева. В ней он рассказывал о боевых делах товарищей, о том, как авиаторы совместно со всеми воинами Советской Армии громят врага, приближают день и час его полного разгрома.

«Дорогие мои земляки! — писал Кочнев, — по поручению своих друзей-дальневосточников и от себя лично прошу вас: ни на минуту не забывайте о фронте, помогайте воинам. Работайте! Ваш труд — это наши самолеты и бомбы, это наше оружие, это смерть врагу!»

Мы собираемся создать эскадрилью имени Владислава Опалева. Она будет громить врага, как громил его коммунист-гвардеец, орденосец Опалев, ваш земляк!

С гвардейским боевым приветом — Владимир Георгиевич Кочнев»

...14 апреля 1944 года. Приближалась полночь. По времени они должны были уже вернуться. Капитан Кочнев всегда любил точность — это хорошо знал командир полка. Вот почему он так часто поглядывал на светящийся циферблат часов.

Они должны были вернуться в 23 часа 10 минут. Сейчас 23.40. Хватит ли горючего, чтобы дотянуть до аэродрома?.. 23 часа 55 минут.

Наверняка что-то произошло. Владимир не любит опаздывать... Ноль часов пять минут... Летит! Все ярче вырисовывается движущаяся точка самолета. Но только почему он идет мимо посадочной полосы? Да и летит неуверенно, заваливаясь на одно крыло.

Самолет вдруг начал круто снижаться, вот он коснулся верхушек деревьев и... словно тысячи молний сверкнули в воздухе...

Есть под Киевом село — Большая Александровка. В центре его, на большой площадке, стоит памятник. Рядом с ним о чем-то тихо шепчутся ромашки, а старая, добрая береза заботливо прикрывает его от солнца своей листвой.

У подножия памятника всегда живые цветы. Их приносят и пожилые и молодые. В день начала учебного года к обелиску приходят в алых галстуках пионеры.

Это ради их звонкого счастья жили, сражались и отдали свою жизнь, свою молодость летчик-коммунист, Герой Советского Союза Владимир Кочнев и его боевые побратимы.

П. РЯБОВ

В один из фронтовых дней к штабу подкатила эмка. Из нее вышли два пилота, рослые, загорелые.

— Компанейро Омандо Тинес? — спросили они.

А потом, будто очнувшись, доложили: — Летчики Родригес и Бартоломео прибыли в ваше распоряжение...

Оказалось, что оба — испанские коммунисты, окончили летные школы и попросились в полк к «своему земляку», которого в Испании звали Омандо Тинес.

Полк воевал. Рос боевой счет крылатой молодежи.

Интересные данные о летчиках 930-го комсомольского полка приводит в своих воспоминаниях Герой Советского Союза маршал авиации С. А. Красовский: «Днем и ночью били противника бомбардировщики комсомольского полка. Более 15 тысяч боевых вылетов совершили они за годы войны, обрушивая бомбовые удары на головы фашистов. Свыше 5 тысяч раз вылетали экипажи за линию фронта, снабжая наших партизан боеприпасами, медикаментами и другими грузами, необходимыми для успешных действий в тылу врага».

В свободные минуты из столовой и землянок раздавалась полковая песня:

Днем и ночью мы летаем смело.
В дождь, в пургу, в тяжелых облаках.

Чтобы снова над страной гремела
Слава комсомольского полка.

Не страшна погода штормовая:

Тверд характер и рука крепка.

Ведь на крыльях наша боевая

Слава комсомольского полка!

Песню написал летчик полка М. Николаев. Довелось автору этой песни через тридцать лет вместе с другими ветеранами полка побывать у нынешних летчиков. В гарнизоне пели его песню. «Никогда не предполагал, — пишет М. Николаев, ныне заведующий общественной приемной областной газеты «Ульяновская правда», — что мои поэтические опыты, которые и поэзией-то назвать можно лишь условно, сохранятся на долгие годы, что со своей песней я встречусь через три с лишним десятилетия после войны».

Пролетели годы. Как сложилась дальнейшая судьба коммуниста Михаила Дмитриевича Еренкова? Нет, не ушел он на заслуженный отдых. И послевоенный период насыщен для него богатыми событиями. Был секретарем парткома крупного предприятия, окончил партийную школу. Одиннадцать лет плывал первым помощником капитана, объездил весь свет. И сейчас трудится. Михаил Дмитриевич — активист оборонно-массовой и военно-патриотической работы, желанный гость в первичных орга-

низациях ДОСААФ, в студенческих и рабочих коллективах.

В школах города сентябрь начинается обычно торжественными линейками, первые часы занятий — уроками мужества. Перед ребятами выступают убежденные седины ветераны былых ратных походов и сражений. Один из тех, кого с нетерпением ждут в притихшем классе, — Михаил Дмитриевич Еренков. Он рассказывает о своих боевых друзьях далекой комсомольской юности, о первых беспощадных битвах с немецко-фашистскими варварами в небе республиканской Испании, о том, как он и его однополчане громили врага на фронтах Великой Отечественной войны. Говорит о подвигах отцов и дедов тех, кто сегодня только еще готовится вступить в большую жизнь строителей коммунизма, его защитников.

А по вечерам помогает внучке. Наташа изучает испанский и лучшего помощника желать не может. Появился дед в квартире, и Наташа спрашивает:

— Деда, а как по-испански — «Мы вернемся!»?

— Венсеремос.

— Правильно! — обрадовалась внучка. — Молодец!

Подполковник П. ЕФИМОВ,
кандидат исторических наук

Одесса

В БОЙ ШЛИ АЭРОКЛУБОВЦЫ...

ОСЕНЬ СОРОК первого. Фашистские полчища рвутся к Москве. На земле и в воздухе не стихает накал сражений. У нас самолетов не хватает. Заводы, эвакуированные в глубокий тыл, только-только налаживают производство.

На базе аэроклубов Осоавиахима формируются ночные бомбардировочные полки легкомоторной авиации. Самолеты У-2, переоборудованные в бомбардировщики, уходят на задания. Первые же бои показали их высокую эффективность. Сделанный из фанеры и перкаля неказистый биплан оказался на фронте великим тружеником, способным выполнять самые разнообразные боевые задачи, не требуя специально оборудованных аэродромов.

Свою героическую страницу в летопись сражений с фашистскими захватчиками вписал и наш 695-й (впоследствии 23-й гвардейский) бомбардировочный авиационный полк, сформированный в ноябре 1941 года. Костяк полка составили 27 летчиков-инструкторов Подольского и Дзержинского аэроклубов Москвы, а также Ижевского, Сарапульского и Воткинского. Командир полка — Николай Дмитриевич Юдин.

Боевые действия полк начал в небе Подмоскovie. Наносили бомбовые удары по скоплениям живой силы и техники противника, вели воздушную разведку, доставляли прорвавшимся в тыл врага ударным группировкам горючее, медикаменты и боеприпасы, оказывали помощь партизанам. Приходилось делать с аэродромов подскока по 8—10 вылетов за ночь. Стояли крепкие морозы, и в кабинах самолетов пронизывало, как говорится, до косточек. Даже меховые комбинезоны и унты не спасали. Навероятно трудно было преодолевать средства ПВО противника, пробиваться сквозь ослепляющий свет прожекторов.

Запомнился один разведывательный полет с командиром звена Павлом Синяковым. Нам была поставлена задача — разведать противника на участке дороги Велиж—Сураж. Еще при подготовке к вылету мы обратили внимание на ухудшение погоды: усилился ветер, небо закрыла сплошная облачность, мела поземка. Видимость резко ухудшилась, и чтобы в полете не потерять ориентировку, приходилось часто свешиваться через борт кабины.

Вот и линия фронта. Подлетая к Суражу, увидели большую колонну противника, двигавшуюся с запада к центру города. ...Самолет, освобожденный от груза, вздрагивает и, как в болтанку, его легко подбрасывает вверх. Затем взрыв бомб в гуще вражеских автомашин. Колонна, как по команде, выключает фары, а по облачному небу, начинают шарить прожекторы. Пронизывающе ослепительный луч прожектора освещает кабины, а снизу бьет крупнокалиберный зенитный пулемет. Летчик кладет машину на правое крыло и со скольжением пытается уйти из зоны обстрела. Казалось, ему это удалось. Но вот пулеметная очередь проходит через первую кабину, треск... и голос Синякова:

— Пробило бензобак! Бери управление на себя, а я попытаюсь закрыть пробойну перчаткой.

Даю полный газ и с набором высоты спешим к линии фронта. Пробойна оказалась большой, бензин продолжал вытекать. За линией фронта двигатель остановился. Павел Синяков посадил По-2 ночью с выключенным двигателем на заснеженную лесную поляну по мгновенной вспышке выстреленной мною ракеты. К нам подбежали бойцы, помогли выбраться из кабины. Синяков остался у самолета, а мне дали лошадь, чтобы добраться до аэродрома.

На аэродроме командир, взглянув на меня, произнес.

— Срочно в медпункт, у тебя все лицо обморожено.

Боли я не чувствовал, но пришлось подчиниться.

Самыми трудными были боевые вылеты под утро. У летчиков и штурманов от усталости закрывались глаза, и, возвратившись в расположение части, они буквально валились с ног, засыпали не раздевшись.

От обморожений и ранений лечил нас врач полка Игорь Александрович Цветков. Ныне он доктор медицинских наук, работник одного из научно-исследовательских институтов Министерства гражданской авиации. Это был настоящий маг своего дела.

В условиях полного господства в воздухе авиации противника боевую работу приходилось проводить с соблюдением строжайшей маскировки. Ночью на аэродроме никаких огней не было, а взлет и посадку экипажи производили по электрическому фонарику руководителя полетами.

Высоким летно-тактическим мастерством, хладнокровием и беспримерным мужеством отличались воспитанники аэроклубов летчики-коммунисты Николай Дыдыкин, Иван Мурашов, Григорий Музалев, Аким Ивайкин, Владимир Полубабкин, Александр Харитошкин, Павел Синяков. Они проложили первые воздушные трассы к белорусским партизанам, действовавшим в Суражском и Ушачском районах Витебской области. Полк входил в состав 4-й ударной армии Калининского фронта. Боевые задачи получали непосредственно от командующего ВВС армией Героя Советского Союза Георгия Филипповича Байдукова.

Летать приходилось каждую ночь, в любую, казалось, самую прескверную погоду — в дождь, снег и туман. Нелегко было на безориентирной местности находить партизан.

Однажды командир звена Павел Синяков, доставляя оружие партизанам Полоцкой зоны, сел на аэродром, который был занят противником. Увидев в свете горящих костров бегущих к нему гитлеровцев, Павел не растерялся и, развернувшись, устремился на взлет прямо на фашистов. Машина оторвалась от земли, но летчика настигла вражеская автоматная очередь. Истекая кровью, напрягая последние силы, Павел все же дотянул до линии фронта и посадил самолет на своей территории. Вылечившись, Синяков еще не раз совершал рискованные рейсы на базы народных мстителей.

Вспоминается случай, когда при возвращении от партизан Минского соединения командир звена Григорий Музалев был внезапно атакован вражеским

истребителем. Самолет получил серьезные повреждения. Однако мужественный летчик, перейдя на бреющий полет, сумел оторваться от преследовавшего его истребителя и привел машину на свой аэродром.

14 июля 1942 года командир эскадрильи Николай Дыдыкин и командир звена Владимир Полубабкин получили от командующего фронтом генерал-полковника И. С. Конева задание: вылететь в расположение 39-й армии, окруженной в районе г. Белый, и забрать тяжело раненного командующего армией генерал-лейтенанта И. Масленникова. В районе станции Оленино в самолет Дыдыкина угодил вражеский снаряд, разбив грузовой лонжерон. На посадке в конце пробега шасси с правой стороны ушло в фюзеляж, самолет завалился на крыло.

Полубабкин взял на борт раненого командующего и взлетел. На своем аэродроме Владимир доложил: Дыдыкин вряд ли вернется. Его самолет разбит, рядом с площадкой идет бой. Но Дыдыкин вернулся. В течение дня Николай отремонтировал свой самолет и взлетел буквально под огнем вражеских автоматчиков.

Очень быстро в боевой строй вошел воспитанник Павловского аэроклуба командир звена гвардии старший лейтенант А. Харитошкин, ставший впоследствии Героем Советского Союза.

Летом сорок четвертого командующий 16-й воздушной армией генерал-полковник авиации С. Руденко приказал Александру Харитошкину разыскать прорвавшуюся в тыл врага конно-механизированную группу генерала А. Плиева. На По-2 Александр днем пролетел над бреющим полете сотни километров над территорией, занятой врагом. Группу генерала Плиева он нашел в районе Бреста и совершил посадку в ее расположении. Когда Харитошкин вернулся с задания, мы насчитали в его самолете десятки пробойн.

За годы войны Александр совершил свыше 900 боевых вылетов.

Герой Советского Союза полковник запаса Александр Николаевич Харитошкин живет и работает в Туле, в городе, который он защищал в годы войны и почетным гражданином которого является в настоящее время.

Под стать командиру был и его штурман гвардии старший лейтенант Игорь Булочкин. До войны он считался замечательным лыжником и биатлонистом. В 1942 году ему было присвоено звание заслуженного мастера спорта. После Победы коммунист Игорь Иванович Булочкин вернулся в большой спорт. В настоящее время он один из уважаемых тренеров ЦСКА.

40 лет отделяет нас от тех первых грозных дней войны. Многие стерлось в памяти, но мы, друзья-однополчане, часто собираемся вместе, с прежним волнением вспоминаем боевые дела летчиков-аэроклубовцев 23-го гвардейского бомбардировочного авиационного Пажского ордена Суворова полка. Каждый из них внес посильный вклад в дело окончательной победы над коварным и ненавистным врагом.

Полковник в отставке
Г. МЯСИН,
бывший штурман эскадрильи
23-го гвардейского бомбардировочного
авиаполка

ПЕРВЫЕ ШАГИ в парашютном деле на Украине, как и во всей стране, сделали военные летчики. Младшего летчика-наблюдателя 58-й авиационной эскадрильи А. Березкина по праву можно считать одним из первых парашютистов Украины. Он был командирован на специальные сборы в Ленинградский военный округ и 29 июня 1931 года в районе Пулкова совершил свой первый прыжок. Руководил этими сборами пионер советского парашютизма Л. Минов.

Вернувшись к месту службы, А. Березкин стал горячим пропагандистом спорта смелых не только среди летного состава в воинских частях, но и среди молодежи Украины, совершая показательные прыжки, читая лекции.

9 сентября 1934 года по приглашению Киевского военного командования из Ленинграда прибыл экспериментальный парашютный отряд Минова, и тут же, недалеко от Киева — столицы Украины, выполнил показательные прыжки. На следующее утро в районе села Могилевки на проходивших окружных учениях с трех самолетов АНТ-9 был выброшен парашютный десант в составе 29 человек. На учениях, кроме военачальников, присутствовали руководители партии и правительства Украины.

ЦК ЛКСМ и ЦС Осоавиахима Украины, опираясь на опыт и помощь армейских товарищей, стали создавать кружки для обучения парашютному делу рабочей молодежи.

В конце 1933 года в Киеве был организован первый аэроклуб Украины, затем парашютная школа.

Быстро росла популярность спорта смелых: на предприятиях, заводах, в учебных заведениях, в различных спортивных обществах создавались секции, кружки, даже аэроклубы. Так, спортивное общество «Динамо» в Киеве в 1934 году на своей базе открыло аэроклуб, а при нем самую популярную среди молодежи секцию парашютного спорта. Руководить этой секцией был приглашен уже известный в то время в Советском Союзе инструктор-летчик-парашютист Николай Остряков. Это он 12 июля 1934 года совершил беспрецедентный прыжок с высоты 80 метров и приземлился в центр футбольного поля!

Позже Н. Остряков участвовал в боях в Испании, был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Командующий ВВС Черноморского флота генерал-майор авиации Н. Остряков погиб в Севастополе в 1942 году. В память Героя ныне ежегодно проводятся соревнования на кубок Н. Острякова.

Особое место в истории советского парашютизма занимает 1935 год. В апреле состоялся первый выпуск Высшей парашютной школы Осоавиахима в Москве. В числе 34-х ее выпускников были и представители Украины: Федоровский (Киев), Бурбулис (Луганск), Лялеко (Донецк), Разумцев (Днепропетровск), Брисюк (Шахты), Кауров (Константиновка).

Эти первые инструкторы вели не только пропаганду среди молодежи, они повсеместно создавали парашютные станции, кружки, проводили теоретические занятия, организовывали прыжки с вышки. Трудно им приходилось — желающих тысячи, а парашютов — единицы. Не хватало учебных пособий, спецодежды, самолетов... Но несмотря на эти недостатки, парашютный спорт стремительно развивался по всей Украине.

Особенно следует отметить большие

СЛАВНЫЙ ПУТЬ СМЕЛЫХ

ПАРАШЮТИСТЫ УКРАИНЫ МНОЖАТ СВОИ УСПЕХИ

заслуги Матвея Федоровского, который отдал парашютизму почти четверть века. Под его руководством как инспектора Центрального Совета Осоавиахима республики летом 1935 года был проведен первый всеукраинский слет парашютистов. В его программу входили затыжные и прыжки на точность приземления, укладка парашюта и спортивно-парашютная игра. Первое место заняли спортсмены Харьковской области. В спортивно-парашютной игре победили киевляне во главе с капитаном команды М. Федоровским.

В этом же году впервые прозвучало имя молодой спортсменки Шуры Кольчугиной. Она к этому времени имела 10 прыжков и первой на Украине (вторая в стране) выполнила ночной прыжок. Ныне имя Александры Дмитриевны Кольчугиной широко известно авиационной общественности Советского Союза.

В июле 1941 года гитлеровские полчища рвались к столице Украины — Киеву. На 8 августа Гитлером был назначен парад победителей на Крещатике. Но парад не состоялся. Вместе с воинами других родов войск и народным ополчением на защиту Киева встали парашютисты 3-го воздушно-десантного корпуса генерала В. Глазунова, позже дважды удостоенного звания Героя Советского Союза, 5-й, 6-й и 212-й воздушно-десантных бригад, которыми командовали полковники А. Родимцев, В. Желудев и И. Затевахин. Неслыханным героизмом и упорством в бою они остановили гитлеровцев в районе Жуляны, Красный трактир и сорвали все планы фашистских оккупантов. В то же время северо-западнее Киева героически сражались за столицу воины-парашютисты 1-го и 2-го воздушно-десантных корпусов.

В послевоенные годы парашютисты Украины быстро восстановили былую славу сильнейших спортсменов страны. И первым это подтвердил бывший летчик-истребитель Иван Федчишин. В 1954 году на II чемпионате мира по парашютному спорту во Франции, в котором впервые принимали участие советские спортсмены, Иван Федчишин завоевал звание абсолютного чемпиона мира.

Этого же высокого титула в 1958 году удостоился воспитанник Запорожского аэроклуба Петр Островский. Десять лет спустя абсолютным чемпионом мира становится киевский авиационный инженер Евгений Ткаченко, а затем еще три представителя украинской парашютной школы — Валентина Закорецкая (Ворошиловград), Григорий Сурабко (Чернигов) и Игорь Тёрло (Львов).

Начиная с 1951 года, абсолютными чемпионами Советского Союза по парашютному спорту были одиннадцать парней и девушек из разных областей Украины. Вот их имена: А. Меньяйло, Н. Швейнова, Л. Мазниченко, Е. Ткачен-

ко (Киев), С. Митин, А. Хмельницкая (Львов), В. Закорецкая, А. Швачко (Ворошиловград), В. Чайка и Б. Румянцев (Чернигов).

Воспитанник Ворошиловградского аэроклуба мастер спорта международного класса Вячеслав Жариков стал старшим тренером сборной команды СССР.

Нельзя не отметить больших заслуг в развитии парашютного спорта в республике таких известных в стране спортсменов и тренеров-воспитателей, как С. Митин, А. Кольчугина, Г. Мартыненко, Л. Мазниченко, П. Косинов, Ю. Пеклин, Л. Олефирова, В. Тихоненко, П. Банников, Л. Беспятая, А. Алимова, В. Ереско, В. Тенчер.

Много добрых слов хочется сказать о Владимире Губском, чье имя крепко связано с парашютизмом Украины вот уже три десятилетия. Спортом смелых он увлекся еще будучи студентом Киевского университета. После его окончания получил назначение в маленькое село Катюжанку, что в 12 километрах от районного центра Дымера. Там он организовал сельский парашютный кружок, который вскоре вырос в самостоятельный клуб. По примеру катюжанцев были созданы парашютные кружки и во многих других селах. В том, что в сентябре 1962 года состоялись первые республиканские соревнования сельских парашютистов, — большая заслуга В. Губского. Ныне Владимир живет и работает в Киеве. Он председатель Федерации авиационных видов спорта Украины, судья всесоюзной категории. Его часто можно встретить на аэродромах ДОСААФ, особенно если там работают парашютисты.

С радостью мы отмечаем, что в республике сейчас немало прекрасных тренеров и спортсменов — мастеров высокого класса. Всех перечислить невозможно. Назову только одно имя. Десять лет вела от победы к победе сборную команду парашютистов Украины заслуженный мастер спорта СССР, заслуженный тренер УССР и заслуженный работник культуры республики Александра Васильевна Хмельницкая. За большой вклад в развитие парашютного спорта на Украине, подготовку спортсменов высокого класса ей присвоено почетное звание заслуженного тренера СССР. Но не только достижение высоких результатов ее цель, главное — спорт она считает методом воспитания личности, человека всесторонне развитого, высоких моральных качеств.

По инициативе отдела авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ УССР и старшего тренера сборной республики А. В. Хмельницкой на базе Киевского института физкультуры проводились республиканские семинары тренеров сборных команд областей. В течение месяца наставники слушали лекции по психологии, педагогике, теории и методике физвоспитания, физиологии и другим предметам, с которыми перед ними выступали ведущие преподаватели института.

Такова вкратце история рождения и развития парашютного спорта на Украине. Свое 50-летие спортсмены республики встретили новыми высокими достижениями на земле и в небе.

И. ЛИСОВ,
мастер спорта,
кандидат исторических наук



СКОРОСТНОЙ ПОЛЕТ

РАДИО- УПРАВЛЯЕМОЙ

СОРЕВНОВАНИЯ по радиоуправляемым моделям планеров класса ФЗБ проводятся на достижение максимальных результатов в полетах на продолжительность, дальность и скорость. В полетах на продолжительность оценивается как время нахождения модели в воздухе, так и точность посадки, причем максимум летного времени ограничен шестью минутами, а максимальная оценка за посадку ставится при попадании в круг радиусом один метр. Всего в этом упражнении можно набрать не более 460 очков — 360 за продолжительность и 100 — за точность. В принципе такие результаты могут показать многие участники. По международным правилам лучший результат в упражнении оценивается в 1000 очков, и эту высшую оценку получит сразу несколько спортсменов.

В упражнении на дальность, где максимумом является 12 пролетов, они также оцениваются в 1000 очков.

Фактически в этих упражнениях отсутствует непосредственное противоборство участников — каждый из них индивидуально борется за максимальный показатель, оценка которого абсолютно не зависит от результатов соперников. Иное дело скоростные полеты. На этих стартах противоборство участников проявляется в чистом виде и именно оно должно определить итоговое распределение мест.

При состязании на скорость в 1000 очков оценивается лучший результат. Максимум здесь не абсолютный, как и в других упражнениях, а относительный. Его достигает только лучший пилот с лучшей моделью. На помощь термиков рассчитывать уже не приходится, успех определяется аэродинамическим совершенством модели и умением спортсмена провести ее по траектории максимальной скорости. Точнее говоря, высокий результат обеспечивается совершенством модели, мастерством пилота, оптимальной траекторией полета.

Рассмотрим, как влияет на результат траектория. Оптимальная траектория скоростного полета должна теоретически обеспечивать близкую к максимальной скорость полета и иметь простую форму, позволяющую многократно воспроизводить по ней полет в условиях соревнований. Что же дает анализ полета? Модель планера не имеет автономного источника энергии и единственной движущей

силой для нее является сила тяжести, точнее, проекция силы тяжести на направление полета $G \cdot \sin \theta$, которая в установившемся прямолинейном полете уравнивает силу аэродинамического сопротивления $R \cdot \sin \theta$. Составляющая силы тяжести по нормали к траектории $G \cdot \cos \theta$ уравнивает подъемную силу $Y = R \cdot \cos \theta$ (рис. 1).

В каждый момент времени полета модель обладает определенным запасом полной механической энергии T , состоящей из кинетической K и потенциальной P энергии. Потенциальная энергия определяется высотой положения над землей, а кинетическая — скоростью модели. Взяв общепринятые выражения для этих видов энергии, можем записать

$$T = P + K = GH + \frac{G}{g} \frac{V^2}{2}. \quad (1)$$

Разделив левую и правую части этого равенства на вес модели G , получим удельную механическую энергию H_0 , иначе называемую энергетической высотой, так как она измеряется в линейных единицах:

$$H_0 = \frac{T}{G} = H + \frac{V^2}{2g}. \quad (2)$$

Известно, что скорость тела, падающего с высоты H с нулевой начальной скоростью, равна

$$V_H = \sqrt{2g \cdot H}. \quad (3)$$

Очевидно, что за счет потери этой скорости, развиваемой на восходящей ветви траектории полета по инерции, модель может вернуться на исходную высоту H . Полученный прирост высоты обеспечивается динамическим стартом (сопротивление воздуха не учитываем), т. е. сходом модели с леера со скоростью, большей, чем потребная для горизонтального полета.

Таким образом, энергетическая высота учитывает как фактическую геометрическую высоту полета модели в момент схода с леера, так и потенциальный ее прирост за счет динамического старта. В наших дальнейших рассуждениях мы будем считать, что энергетическая высота равна 150 м, полагая, что недобор геометрической высоты за счет прогиба леера и невыхода модели в зенит полностью компенсируется прибавкой от динамического старта. В отличие от полета на продолжительность, результат которого для конкретной модели в спокойной атмосфере определяется исключительно запасом высоты, результат скоростного полета при прочих равных условиях зависит от запаса полной энергии. Поэтому нет необходимости использовать избыток

скорости модели для набора высоты, он реализуется пилотом непосредственно. Среднее аэродинамическое сопротивление модели при полете на скоростной базе можно условно разделить на две части: постоянную, определяемую аэродинамическими характеристиками модели, и переменную, вызванную коррекциями траектории модели по тангажу, курсу и крену.

Важно до предела уменьшить переменную часть сопротивления, сведя к минимуму управляющие воздействия на модель в скоростном полете, заставив модель самостоятельно удерживать расчетную траекторию, а точнее, ее важнейший параметр — угол наклона к горизонту. Это довольно легко сделать в случае установившегося режима, которым является полет по прямолинейным участкам с постоянной скоростью (рис. 2).

Траектория состоит из прямолинейных участков отвесного пикирования перед базовой плоскостью A_1A_2 и планирующего полета между базовыми плоскостями A_1A_2 и B_1B_2 с постоянным углом наклона к горизонту.

Выход из пикирования в точке B и разворот на обратный курс осуществляются по дуге приблизительно постоянного радиуса.

Будем считать, что полет совершается в штиль. После схода с леера модель переходит в пикирование и разгоняется от нулевой начальной скорости до скорости в точке B , равной

$$V_B = V_{пр} \sqrt{1 - e^{-\frac{2g \cdot \Delta H}{V_{пр}^2}}}. \quad (4)$$

В свою очередь предельная скорость установившегося отвесного пикирования $V_{пр}$ определяется выражением

$$V_{пр} = \sqrt{\frac{2p}{\rho C_{x0}}}, \quad (5)$$

где p — удельная нагрузка на несущую площадь,

C_{x0} — коэффициент сопротивления модели при нулевой подъемной силе,

ρ — плотность воздуха.

Если модель пикирует не отвесно, а по траектории под углом θ к горизонту, то ее предельная установившаяся скорость определяется выражением

$$V_{пр \theta} = \sqrt{\frac{2p}{\rho C_x}} \cdot \sqrt{\sin \theta}. \quad (6)$$

где C_x — коэффициент сопротивления модели при балансировочном угле атаки.

Для полета с малыми углами атаки примем, что $C_x = C_{x0}$.

Если в момент достижения скорости V_B модель перевести на траекторию под углом θ , то она будет продолжать по-

Рис. 1.

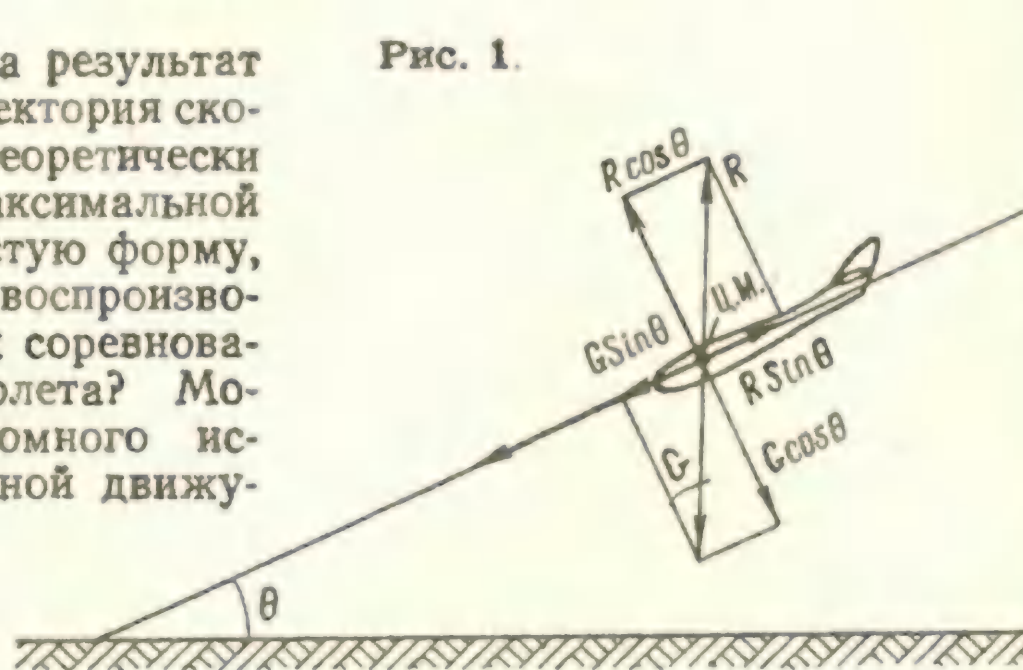
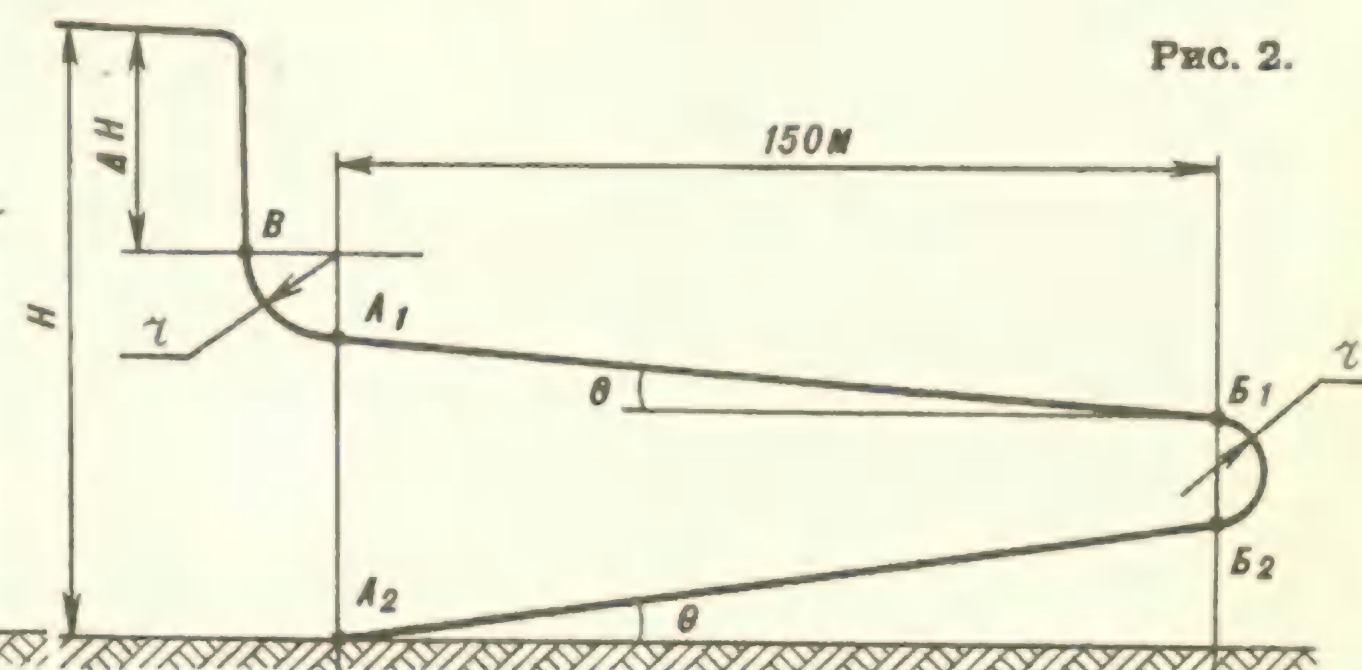


Рис. 2.



лет с постоянной скоростью, равной V_B , при условии, что $V_{пр\theta} = V_B$. Для этого угол θ должен удовлетворять условию

$$\sin \theta = 1 - \frac{2g \cdot \Delta H}{V_{пр}^2}, \quad (7)$$

что вытекает из формул (4) и (6).

На криволинейном участке траектории в A_1 происходит вывод модели из пикирования и перевод ее на наклонную траекторию полета по базе. Может возникнуть вопрос: а не теряет ли при этом модель скорость? Проведенные на ЭВМ расчеты показывают, что в представляющем интерес диапазоне предельных скоростей отвесного пикирования, скоростей в конце отвесного участка и нормальных перегрузок модель выходит в прямолинейный полет без потери скорости, то есть, можно положить $V_{A_1} = V_B$.

То же самое справедливо и для разворота на обратный курс по дуге B_1B_2 . Таким образом, весь полет модели на базе совершается с постоянной скоростью, равной скорости в конце пикирования.

Для определения длины отвесного разгонного участка ΔH составим еще одно уравнение, обратившись к рис. 2.

$$\operatorname{tg} \theta = \frac{150 - \Delta H - 3r}{300}. \quad (8)$$

Считая, что выход из пикирования и разворот на обратный курс совершаются в вертикальной плоскости по дугам постоянного радиуса r и, задаваясь рядом его значений, можно путем совместного решения уравнений (7) и (8) найти длину разгонного участка ΔH и угол θ . После этого из выражения (4) можно определить скорость V_B , считая удельную нагрузку и коэффициент сопротивления для данной модели известными.

Время пролета базы определяется по формуле (см. рис. 2)

$$t = \frac{\frac{300}{\cos \theta} + \pi r}{V_B}. \quad (9)$$

Чем больше удельная нагрузка p и меньше коэффициент сопротивления модели C_{x0} , тем большими скоростными возможностями она обладает.

Как практически реализовать полет по такой траектории? Для этого на пульте управления передатчика надо обеспечить по крайней мере два фиксированных положения триммера руля высоты с возможностью их регулировки. Первое

положение триммера обеспечивает постоянное заданное отклонение руля высоты на выходе из пикирования и развороте на обратный курс, второе служит для балансировки модели на прямолинейных участках полета на базе. Величина соответствующих отклонений руля высоты подбирается опытным путем.

Полет происходит следующим образом. После схода с леера вблизи плоскости A_1A_2 модель переводится в отвесное пикирование и удерживается в нем ручным управлением по тангажу. В конце разгонного участка включается первая кнопка триммера и модель самостоятельно совершает выход из пикирования. В конце выхода включается второй режим триммирования на прямолинейный полет. За счет неточного вывода на наклонную траекторию, вызванного преждевременным или запоздалым включением второго положения триммера, модель может сделать неглубокий нырок или, наоборот, взмывание относительно расчетной прямой, но в любом случае она самостоятельно, не нуждаясь в коррекции, вернется к заданному прямолинейному режиму полета с постоянной скоростью. При подлете к плоскости B_1B_2 надо заблаговременно наклонить модель на нужный угол, пользуясь рукояткой управления, и по сигналу пересечения плоскости снова включить первое положение триммера, сделать на «кнопочном» управлении разворот и, выправив крен, закончить дистанцию на втором положении триммера.

Если высота выхода из отвесного пикирования выбрана правильно, то не будет необходимости «вырывать» модель или, наоборот, делать нырок при обратном подлете к плоскости A_1A_2 — модель самостоятельно закончит полет с наилучшей скоростью. За пилотом остается только контроль курса.

Рассмотренный случай относится и к полетам при слабом ветре, примерно до 5 м/с. При большей скорости ветра требуется разная крутизна траекторий и воздушных скоростей модели в полетах против и по ветру.

Пользуясь предложенным подходом, можно проделать соответствующие расчеты и получить необходимые траекторные параметры для различной погоды. Стабильность высоких скоростей обеспечивается максимальной автоматизацией полета.

Л. АЛДОШИН,
старший тренер команды
по радиоуправляемым моделям

ЗАОЧНЫЙ КЛУБ ЮНЫХ
АВИАМОДЕЛИСТОВ



„КРЫЛЫШКИ“

11. ДВИГАТЕЛИ И ДВИЖИТЕЛИ

Силу тяги для перемещения летательных аппаратов можно получить с помощью воздушного винта (двигатель) или реактивных двигателей (они же являются одновременно движителями). Несмотря на внешние различия, эти способы объединяют используемый в них общий принцип механики: сила тяги равна скорости изменения количества движения отбрасываемого воздуха (количество движения частицы воздуха равно произведению ее массы и скорости).

Отбрасывание воздуха происходит при полете планера с положительными углами атаки (рис. 1), когда частицы воздуха, сбегая с крыла, двигаются с некоторым наклоном вниз.

Каждую лопасть воздушного винта (рис. 2, 3) можно рассматривать как вращающееся крыло, которое отбрасывает струю. Чем больше приращение скорости в отбрасываемом потоке при его прохождении через плоскость вращения винта, тем больше сила тяги.

По такому же принципу работает реактивный двигатель (рис. 4): тяга создается за счет сообщения определенного количества движения проходящим через него и затем отбрасываемым газам.

Ракетный двигатель (рис. 5) работает на твердом или жидком топливе, при расходе которого сила тяги возникает за счет истечения продуктов сгорания. Твeрдотопливный ракетный двигатель состоит из полый оболочки, заполненной порохом, который поджигается с нижнего конца и медленно горит. Образующийся при сгорании раскаленный газ вытекает с большой скоростью из сопла и создает силу тяги.

Для жидкого топлива необходимо иметь окислитель. При их соединении происходит реакция сгорания, образуется большое количество газов, создающих при истечении из сопла силу тяги.

Наличие окислителя позволяет ракетным двигателям действовать не только в атмосфере, но и в безвоздушном пространстве.

Воздушный винт обладает преимуществом только на малых скоростях полета. С их ростом тяга падает и повысить ее удается увеличением диаметра или скорости вращения. Но это возможно только до определенного предела, пока не сказывается влияние сжимаемости воздуха. Поэтому в сверхзвуковых самолетах воздушные винты уступают место реактивным двигателям.

Н. ЛЯШЕНКО,
руководитель заводского клуба
юных техников

Харьков.

РУССКОМУ АВИАТОРУ

ПРИНЯТО решение, сообщает вечерняя городская газета «Горьковский рабочий», о проектировании и сооружении в городе Горьком памятника выдающемуся русскому летчику П. Н. Нестерову.

Имя Петра Николаевича Нестерова дорого горьковчанам, они глубоко чтут своего славного земляка, хранят память о нем. На здании бывшего кадетского корпуса в Нижегородском кремле, где родился прослав-

ленный русский летчик, установлена мемориальная доска.

Памятник будет изготовлен из долговечных материалов (бронза, гранит). Для разработки эскиза проекта утвержден авторский коллектив в составе москвичей: скульптора народного художника РСФСР, члена-корреспондента Академии художеств СССР И. М. Рукавишникова и архитектора Ю. Н. Воскресенского.

**ЗАОЧНЫЙ КЛУБ ЮНЫХ
АВИАМОДЕЛИСТОВ**



Рис. 1



Рис. 2

**11. ДВИГАТЕЛИ
И ДВИЖИТЕЛИ**



Рис. 3



Рис. 5

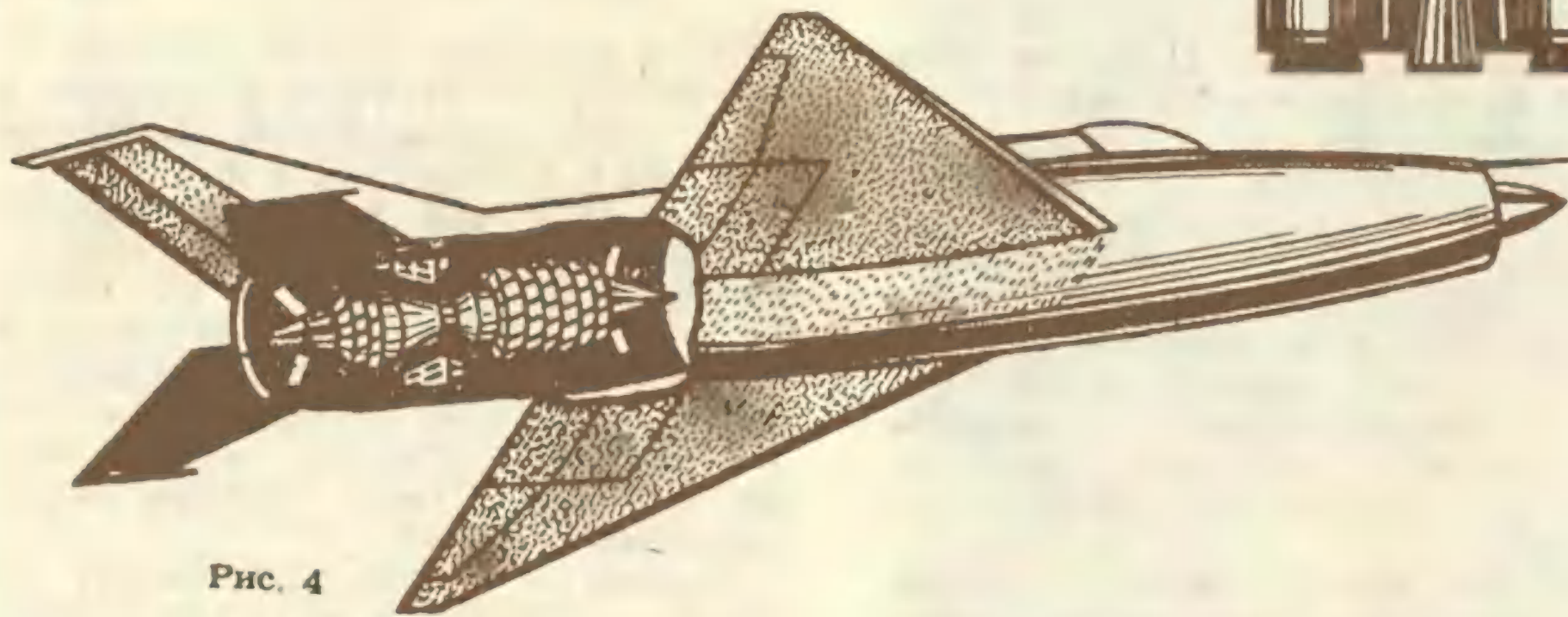


Рис. 4

27 декабря в г. АЛМА-АТЕ
состоится тираж выигрышей
по второму выпуску
лотереи ДОСААФ СССР
1981 года.

Что разыгрывается?

640 АВТОМОБИЛЕЙ:
«ВОЛГА» ГАЗ-24,
«МОСКВИЧ-412 ИЭ»,
«ЖИГУЛИ-2101»,
«ЗАПОРОЖЕЦ-968М»;
1920 МОТОЦИКЛОВ:
«МТ-10-36 (ДНЕПР)»,
«М-67-36 — УРАЛ-3»,
«ИЖ-ЮПИТЕР-3-01»,
«ВОСХОД-3»;
3520 СКЛАДНЫХ
ВЕЛОСИПЕДОВ «КАМА» И
«ДЕСНА», А ТАКЖЕ
ПРЕДМЕТЫ ТУРИСТСКОГО
СНАРЯЖЕНИЯ,
МАГНИТОФОНЫ,
РАДИОПРИЕМНИКИ,
ЭЛЕКТРОСАМОВАРЫ,
ЧАСЫ, КОВРЫ И ДР.
ВСЕГО ПО ВТОРОМУ
ВЫПУСКУ ЛОТЕРЕИ БУДЕТ
РАЗЫГРАНО
7 680 000 ВЕЩЕВЫХ
И ДЕНЕЖНЫХ ВЫИГРЫШЕЙ
НА ОБЩУЮ СУММУ
20 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ.
Билеты лотереи ДОСААФ
СССР можно приобрести в
первичных организациях
Общества.

Куда пойдут доходы?

Доходы от лотереи, как и в
предыдущие годы, направляются
на строительство учебных зданий
и спортивных сооружений,
расширение материально-
технической базы
оборонного Общества,
дальнейшее развитие
оборонно-массовой работы,
технических и военно-прикладных
видов спорта.

**УПРАВЛЕНИЕ
ЦК ДОСААФ СССР
ПО ПРОВЕДЕНИЮ
ЛОТЕРЕИ**

САМОЛЕТЫ И ИХ СОЗДАТЕЛИ

ПОЛЕТА ВОЛЬНОЕ УПОРСТВО

СТРАНИЦЫ КНИГИ О ЖИЗНИ
СОВЕТСКОГО АВИАКОНСТРУКТОРА,
ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
Владимира Михайловича МЯСИЩЕВА

В КАНУН семидесятилетия Владимира Михайловича соратники конструктора — те, с кем он создавал первые советские реактивные стратегические бомбардировщики и с кем судьба потом развела его, — решили поздравить своего бывшего руководителя. Встреча готовилась в тайне от юбиляра.

...В тот день Мясищев задерживался на «фирме». А гости почти в сборе. Елена Александровна позвонила мужу.

— Лялочка, прости, я работаю.

Ценой больших усилий жене удалось выманить мужа домой. Вот он уже звонит в дверь. Вот возится в коридоре, снимая плащ и туфли. И недовольно бурчит под нос: дескать взяли и оторвали его от важных дел. Наконец, вошел в гостиную и... остолбенел. У празднично накрытого стола замерли люди, с которыми он в пятидесятые годы разделил, быть может, самую большую свою радость. Гловацкий, Назаров, Нодельман, Селяков, Барышев, Карраск... В горле застрял комок, Владимир Михайлович с трудом справился с волнением, обнял каждого, кто пришел в дом в канун дня его рождения.

О многом переговаривали тогда инженеры, память переносила их в те годы, когда все они вместе проектировали самолеты, принесшие коллективу ОКБ мировую известность.

...Есть люди, расчетливо огибающие жизненные ухабы. Умеющие ладить, вернее, подлаживаться. Они не озабочены достижением максимально высоких результатов в своей работе. Они не честолюбивы, не переживают ни резких подъемов, ни крутых спусков.

Владимир Михайлович к числу таких не принадлежал. Он никогда не искал легких, накатанных путей.

Как назвать очерк о выдающемся творце крылатых машин? Я долго думал, перебирал десятки вариантов... И вдруг сама собой пришла известная поэтическая строка: «Полета вольное упорство...» Так, наверное, дозволено сказать не только о летчике, но и о создателе самолетов, подразумевая полет мысли, фантазии. Творческий полет Мясищева продолжался всю его жизнь.

А теперь перенесемся в начало пятидесятых годов, когда было воссоздано Опытно-конструкторское бюро В. М. Мясищева, и руководимому им ОКБ поручалось сделать первый советский реактивный бомбардировщик стратегического назначения. Уже несколько лет Мясищев, профессор Московского авиационного института, вынашивал идею постройки реактивных машин большой взлетной массы, обладающих околозвуковой скоростью и солидной дальностью. Отчетливо представляя все трудности, он верил, что советская авиапромышленность создаст такие самолеты. Значит — слово за смелыми конструкторами.

Мясищев в общих чертах представлял, какой самолет особенно необходим ВВС: дальний тяжелый бомбардировщик, способный покрывать большие рас-



Доклад В. М. Мясищева перед авиационными специалистами о перспективах развития самолетостроения (50-е годы).

стояния, достигать другие континенты. Тем более, что сведения о создании в США межконтинентального бомбардировщика B-52 появились в печати.

Весна 1951 года. Владимир Михайлович прекрасно понимает, какой груз ответственности возложен на его плечи. Это его не страшит. Он знает твердо: в реактивном самолете-гиганте должны найти воплощение революционные технические идеи. Самолет многих новшеств — только такой способен решить самые сложные задачи.

Самолет — единая органическая совокупность систем, а не просто планер, начиненный приборами. Конструкторам предстояло воплотить это мясищевское

кредо на практике. Сделать машину, высота и дальность которой больше существующих в полтора раза, а взлетная масса в три-четыре раза превышала бы данные имевшейся на вооружении крылатой техники, — задача столь же сложная, сколь и рискованная. Справиться с ней коллектив решил по-своему: взять некоторые «отработанные фрагменты», ранее применявшиеся на других машинах, новаторски приведенные в соответствие с современными требованиями. Это сокращало сроки проектирования. Но решающую роль играли принципиально новые идеи, реализуемые в конструкции.

Крыло выбрали стреловидное, большого удлинения, гибкое. Причем гибкость его оказалась такой, что, когда на испытаниях в ЦАГИ его полностью нагрузили, кончик крыла ушел вверх почти на пять метров! Размах крыльев поразил даже знатоков... Надо заметить, что в вопросах аэродинамики крыла, равно как и во многом другом, мясищевцы не смогли бы обойтись без помощи ЦАГИ. Руководитель ОКБ и некоторые его помощники буквально не выходили из института.

Немало проблем возникло с турбореактивными двигателями, сделанными коллективом А. А. Микулина. Их было четыре. Возник вопрос: где их разместить? Начался бесконечный поиск вариантов. Наконец, после детальной проработки компоновочной схемы Главный дал благословение — разместить

Проектировщики шасси пошли дальше: им удалось сделать тележку передней стойки шасси «вздыбливающейся», притом без участия пилота. Угол атаки бомбардировщика с таким шасси в конце разбега увеличивался, а длина разбега намного сокращалась.

Можно привести и другие примеры новаторства Мясищева. Он, например, привнес много нового в организацию труда. И прежде всего, во взаимоотношения конструкторов и технологов. Обычно технологи приступали к своим обязанностям после того, как им передавали готовые чертежи. У них нередко возникали неясности, чертежи возвращали в ОКБ на доработку. Драгоценное время терялось. У Владимира Михайловича все происходило иначе. Разработка чертежей шла сообща, дружно трудились все службы, вплоть до летного состава, и в первую очередь — технологи. Сколько сотен часов сэкономлено, трудно даже подсчитать.

А взять широко развернутую на «фирме» экспериментальную отработку узлов и агрегатов стратегического бомбардировщика... Мясищев все хотел вначале увидеть, познать и отработать на земле, а не тогда, когда самолет начнет летать. Можно смело утверждать: наземная экспериментальная отработка составляла основной конструкторский принцип коллектива, руководимого Мясищевым. Особенно это относилось к сложным системам управления, силовым установкам, шасси, средствам спасения экипажа. Были построены стендовый корпус, корпус статических испытаний, макетный зал. Лабораторным испытаниям на стендах подверглись все основные системы самолета. Многие были сделаны в натуральную величину, включая топливную систему. Летчики отрабатывали приемы управления в настоящей кабине с приборами и на дистанционно-

управляемом стенде, где моделировались различные критические ситуации. Мало того, серийный бомбардировщик Ту-4 специально был сделан с велосипедным шасси и оборудован под летающую лабораторию. Еще две летающие лаборатории — для отработки микулинских двигателей и бустерного управления, снимающего нагрузки со штурвала бомбардировщика.

Впервые в практике советского самолетостроения началось использование вычислительной техники для проектно-конструкторских работ.

Важное значение Мясищев придавал и изготовлению всевозможных динамически подобных моделей. Под его неусыпным наблюдением в специально организованной мастерской рождались произведения поистине модельного искусства.

Разумеется, в процессе проектирования возникали трудности, появлялись ошибки. Как и всегда, новое рождалось в муках. Но ничто не могло поколебать уверенности Владимира Михайловича и его коллег в правильности выбранного пути. Сейчас этот срок может показаться фантастическим: менее чем за год коллектив ОКБ сумел выполнить и передать на завод огромную — 55 тысяч чертежей! — техническую документацию нового самолета.

В декабре 1952 года машину, которой присвоили индекс 103М, выкатили на аэродром. Она сразу же поразила своей грандиозностью летчиков, техников, работников всех служб, ведавших испытаниями крылатой техники. С неподдельным интересом смотрели на новый мясищевский самолет и Главные конструкторы, специально приезжавшие на аэродром. Бомбардировщик с вытянутым фюзеляжем и скошенными назад, слегка опущенными крыльями волновал инженерное воображение...

Первый полет состоялся 20 января 1953 года. 103М впервые поднял в воздух будущий Герой Советского Союза Ф. Ф. Опадчий. Испытания и, как во-



двигатели внутри расширенной корневой части крыла. Профиль корневой части крыла стал предметом подлинной гордости мясищевцев. Им удалось найти отличное сочетание компоновки двигателей с наилучшим аэродинамическим качеством машины.

Конструкцию шасси выбрали так называемого велосипедного типа — схема, которая до того применялась очень редко. Задача заключалась в том, чтобы сделать обе главные стойки равнонагруженными. А они были разнесены вдоль фюзеляжа и убирались в него. Если основная тяжесть огромного корабля придется только на одну из стоек, то трудно будет выполнить и ее саму, да и на аэродромное покрытие при посадке обрушится невиданно большая нагрузка.

В итоге — главные стойки стали равнонагруженными.

В. М. Мясищев (справа), М. М. Громов (в центре) и А. А. Микулин (70-е годы).



дится,—неожиданности. То машина шла, по словам Опадчего, «вроде как боком». То однажды отлетела одна половина руля высоты и пришлось садиться в аварийной ситуации. Но для того и существуют испытания, чтобы выявлять огрехи и вовремя устранять их. Важно было другое: в СССР стартовал межконтинентальный бомбардировщик, успешно завершился труднейший этап его проектирования и строительства, пройденный сплоченным коллективом меньше, чем за два года.

Оцениваешь сделанное Владимиром Михайловичем Мясищевым и невольно задаешься вопросом: почему именно он взялся за осуществление столь смелого проекта? Ответ напрашивается один — к этому он был подготовлен всей предшествующей жизнью.

Уроженец тихого городка Ефремов, что в Тульской области, Мясищев в 1920 году поступил в Московское высшее техническое училище. Alma mater на Коровьем броде стала для него той базой, которая помогла накопить по тем временам солидные знания. В стенах МВТУ выковался характер конструктора. И что любопытно: сокурсники Владимира Михайловича по училищу, знакомые тех лет (их, увы, осталось в живых так немного) рассказывали мне о студенте Мясищеве примерно теми же словами, какими характеризовали его коллеги, имея в виду более поздние этапы жизни, скажем, военный период или время, когда он строил свои могучие бомбардировщики. «Твердый, целеустремленный человек. Волевая натура». «Собранный, подтянутый, серьезный». «Очень выдержанный, спокойный, замкнутый в себе»... Таким он был в юности, таким запомнился многим и в последующие годы.

После окончания МВТУ Мясищев переступает порог ЦАГИ и попадает «под крыло» А. Н. Туполева и В. М. Петлякова. Молодой работник бригады крыла конструкторского бюро АГОС (авиация, гидроавиация и опытное строительство) проявил себя с самой лучшей стороны. И не случайно именно ему Андрей Николаевич Туполев доверил, спустя несколько лет, руководство бригадой экспериментальных самолетов. За время совместной работы Туполев смог убедиться в стремлении Мясищева к новизне, в отсутствии у него страха ошибки, боязни риска.

С августа 1934 по май 1936 года бригада во главе с Мясищевым проектировала свой первый самолет АНТ-41. Машина имела гладкую, а не гофрированную обшивку, что увеличивало ее скорости. Новыми элементами стали уборка торпед или бомб в отсеки фюзеляжа, а шасси — в мотогондолы. Это улучшило аэродинамические свойства самолета. На АНТ-41 планировалось достичь максимальной скорости 400 километров в час, по тем временам весьма высокой, потолка — 9500 метров и дальности 4200 километров. Самолет удался, но ждала его нелегкая судьба. В одном из полетов этот, сконструированный без изъянов, добротно и надежно, торпедоносец испытал на себе атаку грозного противника — почти не изученного явления, названного флаттером. Машина потерпела катастрофу и по ряду причин в серию не пошла. От Мясищева потребовалось немало мужества, чтобы пережить неудачу. Он — человек, твердый

духом, не раскис, не опустил руки. Вера в себя и творческие возможности коллектива не покинула его. Это был дорого оплаченный опыт, без которого нельзя двигаться дальше.

В 1936 году Владимир Михайлович в составе группы авиационных специалистов отбыл в свою первую заграничную командировку в США. Цель поездки заключалась в посещении известных американских фирм «Валти», «Дуглас», «Консолидейтед», «Гленн-Мартин» и приобретении самолетов для лицензионной постройки. Мясищев с товарищами обосновался на фирме «Дуглас». Здесь он детально вникает в особенности прогрессивного технологического метода — плазово-шаблонного. Именно Мясищеву поручили изучить метод до нюансов и внедрить его потом на одном из советских авиационных заводов. И не просто внедрить, а построить — с помощью плазов и шаблонов — лицензионный самолет ДС-3, рассчитанный на перевозку 14—21 пассажиров.

Владимир Михайлович сразу же ощутил все преимущества нового метода. Если раньше конструктор вычерчивал каждую деталь, прорисовывал чуть ли не каждую заклепку, то теперь задавал на чертеже лишь основные размеры, освобождаясь тем самым от черновой, трудоемкой работы. А как же с другими размерами, кривыми и прочими мелочами? На этот вопрос конструктор давал один исчерпывающий ответ, оставляя на чертеже магически звучащую фразу: «Взять по плазу».

По возвращении из командировки Мясищев вместе с коллективом одного из заводов начал внедрять американскую технологию, выполнив задание в короткий срок и на высоком уровне.

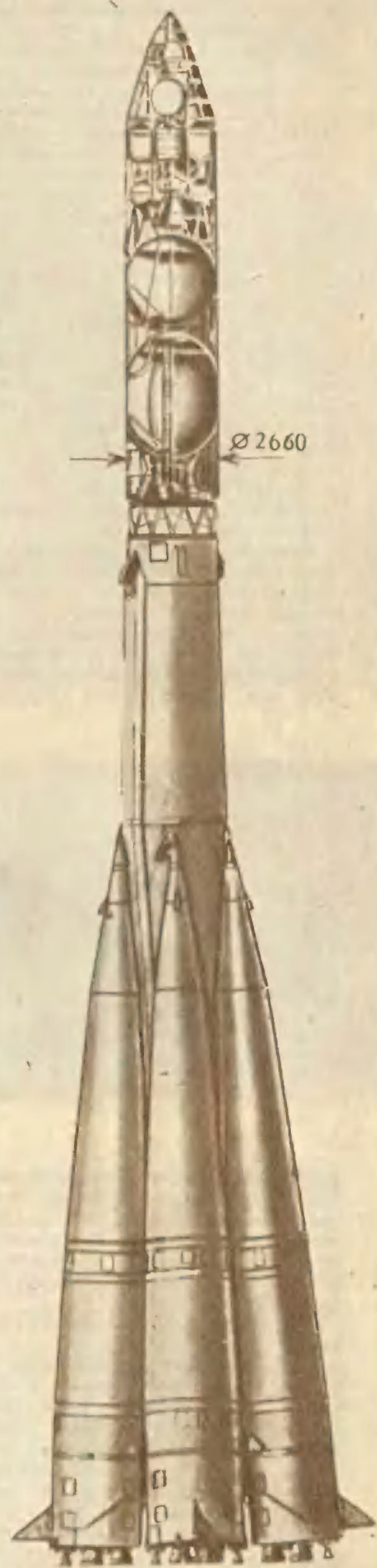
Написал я эту фразу и понял, что звучит она слишком буднично, ведь с подобной работой не справились такие известные зарубежные фирмы, как «Фоккер» и «Мицубиси», тоже закупившие лицензии на выпуск ДС-3 и сумевшие наладить лишь сборку самолетов из американских агрегатов.

Лицензионный самолет получил обозначение ПС-84, а позже был переименован в Ли-2 — по имени главного инженера завода Б. П. Лисунова, вложившего много сил во внедрение машины. «Самолет хорошо зарекомендовал себя как пассажирский и транспортный, имел широкое распространение, отличался надежностью, экономичностью и простотой в эксплуатации, — пишет историк авиации В. Б. Шавров. — Он применялся в Великой Отечественной войне для самых разнообразных перевозок на фронте и в тылу... Ли-2 за два десятка лет выпущено у нас несколько тысяч».

Еще одним этапом, подготовившим Мясищева к созданию стратегических воздушных кораблей, стало проектирование и строительство дальнего высотного бомбардировщика ДВБ-102. Это был поистине уникальный самолет. Скорость более 500 километров в час, потолок около 10 тысяч метров, дальность примерно 4 тысячи километров, нормальная бомбовая нагрузка — 2 тонны, с перегрузкой — до 4 тонн. Таким задумывался дальний высотный бомбардировщик, почти все из задуманного удалось воплотить.

Д. ГАЙ

[Продолжение следует]



КОСМИЧЕСКИЙ ФЛОТ СТРАНЫ СОВЕТОВ

«СОЮЗ»

МНОГОГРАННАЯ программа исследования и использования космоса в интересах науки и народного хозяйства предусматривала и создание соответствующих технических средств для ее осуществления, в том числе все более совершенных ракет-носителей. Одной из них стала разработанная под руководством академика С. П. Королева ракета «Союз». Ее отличительная черта — высокоэффективная третья ступень, получившая обозначение блок И.

Масса этого нового блока (его длина 8 м, диаметр 2,6 м) около 30 тонн. Удельный импульс четырехкамерного кислородно-керосинового двигателя, развивающего тягу в 30 тонн, конструкции коллектива, возглавляемого С. А. Косберг, в пустоте 326 секунд. Ракета «Союз» позволяла выводить на орбиту полезный груз весом до 7000 кг. Общая стартовая масса космической системы «Союз» превысила 300 тонн. Ее полная длина вместе с космическим кораблем, закрытым головным обтекателем, 49,3 м.

Первым кораблем, выведенным на околоземную орбиту ракетой-носителем «Союз», был «Восход» (истати, напомним, что это первый в истории мировой космонавтики трехместный корабль), на котором в октябре 1964 г. совершили двадцатичетырехчасовой полет космонавты В. М. Комаров, К. П. Феоктистов и Б. Б. Егоров. В марте 1965 г. ракета «Союз» вынесла в космос двухместный корабль «Восход-2» (командир корабля летчик-космонавт П. И. Беляев, второй пилот летчик-космонавт А. А. Леонов). Во время этого полета впервые в истории космонавта А. А. Леонова в скафандре вышел из корабля через шлюз в космическое пространство и находился 12 минут вне корабля.

Вывод на орбиту кораблей «Восход» весом 5320 кг подтвердил, что конструкторский коллектив успешно решил задачу создания ракеты-носителя для готовящейся и производству новой серии многоместных космических кораблей, обладающих значительно большей массой, чем предыдущие пилотируемые аппараты — кораблей «Союз», способных выполнять в космосе маневры, обеспечивающие сближение и стыковку с другими космическими аппаратами, расстыковку и возвращение на Землю.

В апреле 1967 г. ракета-носитель «Союз» вывела на околоземную почти круговую орбиту с перигеем 201 км и апогеем 224 км для всесторонних испытаний корабль «Союз-1», пилотируемый летчиком-космонавтом В. М. Комаровым. Затем, в октябре того же года возможности ракеты-носителя «Союз» были проверены при запуске искусственных спутников Земли «Космос-186» и «Космос-188», близких по своей массе и оборудованию к кораблю типа «Союз». Управляемые с Земли «Космосы» произвели взаимный поиск, сближение, стыковку, совместный полет, расстыковку и возвращение на Землю с посадкой спускаемых аппаратов в заданном районе страны.

После второго испытательного полета в пилотируемом режиме, выполненного в октябре 1968 г. летчиком-космонавтом

Г. Т. Береговым на корабле «Союз-3», новая ракетно-космическая система — корабль и носитель «Союз» — стала основной в разделе пилотируемых полетов, выполняемых по программе исследования и использования космоса.

☆☆☆

«МОЛНИЯ»

Выдающимся достижением советской ракетно-космической техники стало создание четырехступенчатой ракеты «Молния». Ее основное назначение — вывод в космос на околоземные орбиты с большой высотой апогея и на межпланетные траектории автоматических космических аппаратов, прежде всего спутников связи.

Как и прежде, конструкторский коллектив, возглавляемый С. П. Королевым, при разработке новой ракеты пошел кратчайшим путем. В качестве первых двух ее ступеней была использована ракета «Спутник» с некоторыми конструктивными изменениями. Третьей ступенью послужил блок И, успешно применявшийся на ракете «Союз», а четвертой ступенью стал новый блок — Л.

Стартовая масса ракеты-носителя «Молния» в начале работы первой ступени — 306 т, второй ступени — 96 т, третьей ступени — 31 т, четвертой ступени — 6,7 т. Длина всей ракеты с головным обтекателем — 42 метра, вес ее конструкции 27 тонн. Суммарная тяга двигателей первой и второй ступеней при старте — 408 тонн, тяга второй ступени — 96 т, тяга двигателя третьей ступени 30 т, тяга двигателя четвертой ступени 7 т. Кислородно-керосиновый ЖРД, установленный на четвертой ступени, имеет удельный импульс в пустоте 340 секунд. Ракета «Молния» несет полезный груз массой 1600 кг.

Запуск спутника связи «Молния-1» производится ракетой-носителем следующим образом. Первые три ступени выводят последнюю, четвертую ступень (блок Л) с космическим аппаратом на промежуточную низкую орбиту с высотой перигея 200 км и высотой апогея 500 км. Через 50 мин после выведения, когда четвертая ступень со спутником летит вблизи апогея, находящегося в южном полушарии, включается двигатель блока Л. Он сообщает космическому аппарату дополнительную скорость, равную 2,5 км/с. В результате аппарат переходит на эллиптическую орбиту с апогеем около 40 000 км (в северном полушарии). Высота орбиты в области включения двигателя остается прежней — 500 км, и является самой низкой точкой орбиты, то есть перигеем.

И. МЕРКУЛОВ,
инженер-конструктор

Ракета-носитель «Молния».

ГДЕ ИСКАТЬ СОБРАТЬЕВ ПО РАЗУМУ?

«Освоение других галактик — проблема, которую пока не берутся затрагивать писатели-фантасты. А между тем тема требует изучения, так как она поднимает проблемы, связанные с необходимостью возникновения, «предназначением» и возможностью дальнейшего совершенствования человечества. Это также вопрос о масштабах направленного воздействия человечества на природу... Наша точка зрения заключается в том, что жизненные процессы препятствуют возрастанию энтропии тех объемов пространства, которые находятся под контролем разума. Следовательно, признаки разума следует искать в упорядоченных космических явлениях или в явлениях, не подчиняющихся обычным вероятностным представлениям, вытекающим из известных физических законов.»

Бурдаков В. П., Данилов Ю. И. Ракеты будущего. М., 1980.

ЧЕТЫРЕ МИЛЛИОНА СТРАНИЦ

«Для будущих космонавтов подготовлена техническая фотобиблиотека. Около четырех миллионов страниц текста записано на микроплёнку. Кроме того, сделано приспособление, которое быстро находит и переносит на табло нужную космонавту микространицу.»

«Техника — молодежи», 1969, № 8.

ИЗ АВТОБИОГРАФИИ Ф. А. ЦАНДЕРА

«В 1908 г. мне совершился 21 год от роду. Я стал официально взрослым, получил некоторое количество денег и первым делом закупил себе астрономическую трубу с диаметром объектива, равным 4 дюймам, длиной приблизительно в 1,5 метра. К этому времени мы, студенты, организовали «1-е Рижское Студенческое Общество Воздухоплавания и Техники Полета» при Р.П.И., и я часто говорил своим товарищам, что нам нужно было бы поработать над вопросом о перелете на другие планеты. Во время великого противостояния Марса в 1909 г. я одновременно часто показывал в свою трубу товарищам планеты и звездные кучи.

В 1908 г. я впервые сделал попытку работать в области межпланетных сообщений: произвел некоторые расчеты, относящиеся к истечению газов из сосуда, к работе для преодоления притяжения Земли, и некоторые другие.

С 1914 до 1918 г. я работал на заводе Резиновой промышленности сначала в Риге, затем в Москве, для того, чтобы основательно познакомиться с производством резиновых изделий, так как резина — хороший изолятор от безвоздушного пространства.

С 1915 до 1917 г. я производил самые первые опыты, касающиеся оранжереи авиационной легкости, которая могла бы находить применение при перелетах на другие планеты, и имел некоторый успех: у меня выросли некоторые овощи (горох, капуста и отчасти другие) в цветочных горшках, наполненных взамен земли — толченым древесным углем, являющимся в 2—3 раза более легкой почвой, нежели земля или песок.»

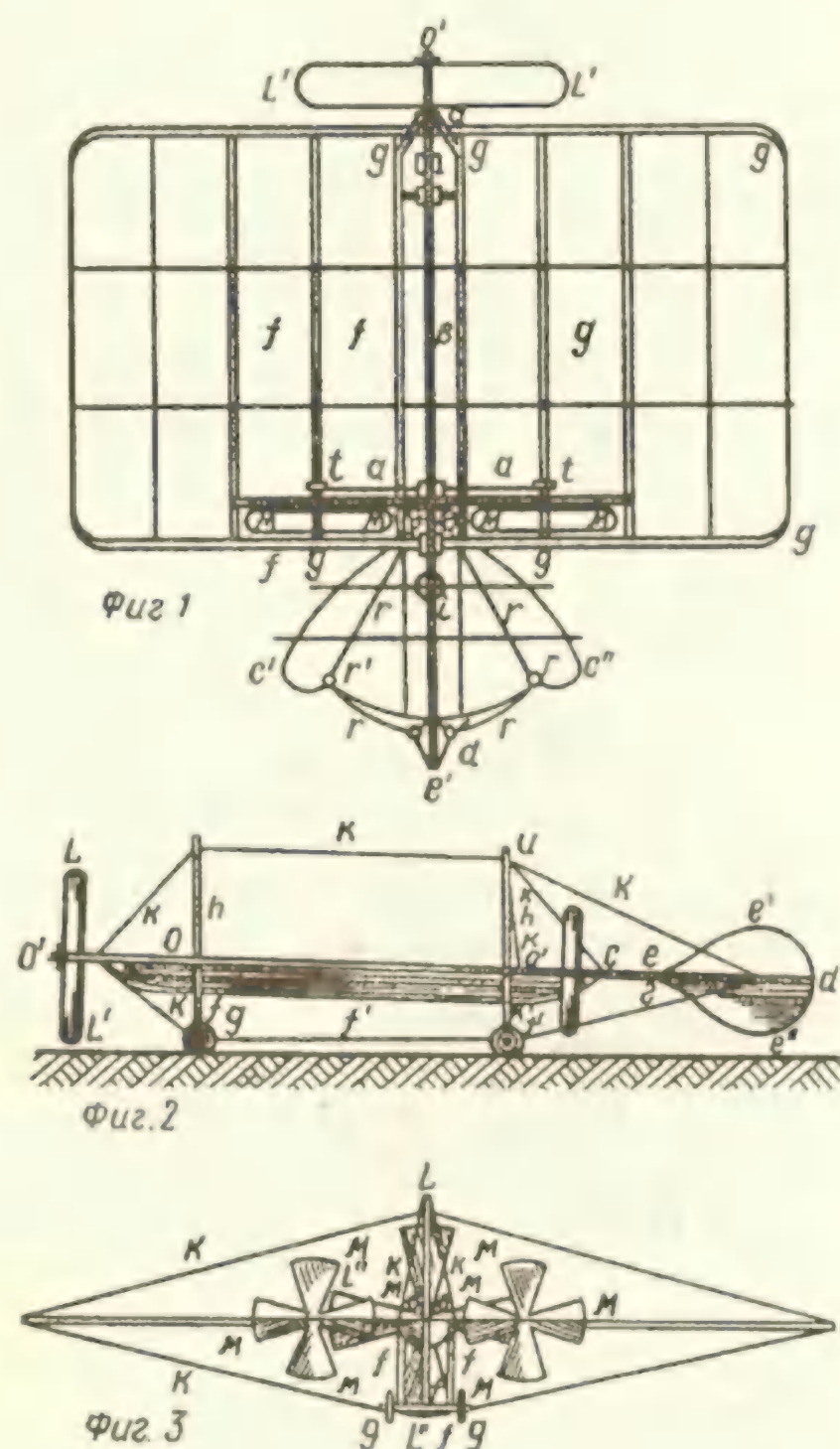
• Рижский политехнический институт. Сейчас на механико-машиностроительном факультете этого института создана мемориальная комната-музей Ф. А. Цандера.

Рынин Н. А. Ракеты и двигатели прямой реакции. Л., 1929.



Авиархивариус

К 100-летию создания самолета А. Ф. Можайского



ПРИВИЛЕГИЯ НА ПЕРВЫЕ КРЫЛЬЯ

В НОЯБРЕ ЭТОГО ГОДА исполняется сто лет с того дня, когда Департамент торговли и мануфактур Министерства финансов выдал капитану 1 ранга А. Ф. Можайскому привилегию на изобретенный им воздухолетательный снаряд.

В привилегии содержится описание первого самолета: «воздухолетательный снаряд состоит из следующих главных частей: крыльев, помещенной между ними лодки, хвоста, тележки с колесами, на которую поставлен весь снаряд, машин для вращения винтов и мачт для укрепления крыльев. Крылья снаряда делаются неподвижными. Хвост состоит

Чертежи воздухолетательного снаряда к привилегии А. Ф. Можайского.

из плоскостей: горизонтальной и вертикальной; первая может подниматься и опускаться и предназначается для направления снаряда вверх и вниз, а вторая движется вправо и влево и заставляет снаряд поворачиваться в стороны. Лодка служит для помещения машин, материалов для них, груза и людей. Тележка с колесами, на которую поставлен весь снаряд и прочно прикреплен, служит для разбега летательного снаряда по земле перед его подъемом; в воздухе же тележка действует как балансир или отвес. При поступательном движении в воздухе винты летательного снаряда, вращаемые машиной, вследствие сопротивления воздуха, приводят снаряд в движение».

Получению привилегии предшествовала огромная исследовательская и конструкторская работа изобретателя, которой он посвятил почти четверть века своей жизни. Можайский долгое время изучал полет птиц, исследовал их крылья и определял удельные нагрузки на них, ставил многочисленные опыты с пластинками и моделями птичьих крыльев, определяя лобовое сопротивление, качество и подъемную силу в зависимости от угла атаки. Изобретатель провел опыты с моделями винтов и сделал вывод о возможности применения специально изготовленных винтов на своем самолете, обеспечивающих необходимую для полета тягу.

☆☆☆

Много полезного принесли опыты с гигантскими, способными поднять человека воздушными змеями, на которых Можайский сам поднимался в воздух. Разработав на основе данных опытов и исследований схему своего летательного аппарата, Можайский перешел к постройке по этой схеме летающих моделей с воздушными винтами, которые вращались при помощи часовых пружин или резиновых шнуров. Полеты моделей проходили с большим успехом и наглядно убеждали присутствующих в реальности творческого замысла изобретателя.

В результате многолетней изобретательской работы Можайский разработал проект своего летательного аппарата и спроектировал для него двигатели.

Необходимо сказать, что в то время многие изобретатели, работавшие над проблемой покорения воздушной стихии, считали, что для полета в избранном пилотом направлении летательный аппарат должен иметь машущие крылья. В качестве движителей предлагались также паруса и весла. Попытки сконструировать подобные аппараты были бесплодны.

Несмотря на явную безрезультатность постройки летательных аппаратов с подвижными крыльями, Комиссия Паука, которая рассматривала и решила отклонить проект самолета Можайского, все же рекомендовала ему строить летательный аппарат именно на этих основаниях, «с подвижными крыльями, могущими изменять не только свое положение относительно гондолы, но и свою форму во время полета».

Описание самолета, изложенное в привилегии и в докладных записках Можайского царским чиновникам, наглядно показывало принципиальную новизну и правильность творческого замысла изобретателя, гениально решившего проблему создания летательного аппарата тяжелее воздуха с неподвижным крылом.

О творческом гении изобретателя убедительно свидетельствует то обстоятельство, что самолет А. Ф. Можайского имел все основные конструктивные группы, из которых состоит современный самолет: фюзеляж, крыло, оперение, шасси, управление и силовая установка. Другими словами, изобретение Можайского значительно опережало свой век.

В полученной Можайским привилегии указывалось, что «на сие изобретение прежде сего никому другому в России привилегии выдано не было...». А в положительном отзыве комиссии, в которую входил Д. И. Менделеев, подчеркивалось важное значение изобретения Можайского для науки, экономики и военного дела. Однако все это ни в какой степени не изменило отношения «власть имущих» царской России к изобретателю и его изобретению.

Две незначительные субсидии, полученные Можайским от казны еще до того, как ему была выдана привилегия, не могли покрыть и сотой доли тех расходов, которых требовало создание самолета.

На многократные обращения за денежной помощью в Военное министерство и к царю А. Ф. Можайский получал отказ. Абсолютное большинство трат, связанных с осуществлением его изобретения, Можайский был вынужден производить из своего кармана. На свои деньги он вел научно-исследовательскую работу, ставил опыты, покупал необходимые материалы и части будущего аппарата, заказывал спроектированные им двигатели, оплачивал все работы, связанные с постройкой самолета.

И все же, несмотря на все трудности и препятствия, летом 1882 года самолет был построен в натуральную величину и начались продолжавшиеся несколько лет его испытания.

В последующие годы Можайский продолжал работать над дальнейшим совершенствованием своего самолета. В частности, им были сконструированы новые двигатели большей мощности и меньшего веса, которые были изготовлены на Обуховском заводе в Санкт-Петербурге. Смерть оборвала творческий путь Можайского.

☆☆☆

Память о создателе первого самолета живет в советском народе. Имя русского моряка А. Ф. Можайского стоит в славном ряду тех, кто своим трудом и гением проторил дорогу человечеству в небо.

С. СМОЛЕНСКИЙ

К 100-летию
со дня
рождения
М. Н. Ефимова



ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВИАТОР

В ЦЕНТРАЛЬНОМ ДОМЕ авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе есть галерея портретов летчиков и конструкторов, чьи дела возвеличили славу русской авиации. Под одним из них подпись: «М. Н. Ефимов. Полет под Одессой 8 (21) марта 1910 года».

Это был первый полет русского авиатора над русской землей. И сорока лет не прожил талантливый сын народа, но какой глубокий след в истории отечественной авиации он оставил!

Он родился 1 (13) ноября 1881 года в селе Аполье Духовщинского уезда Смоленской области. В 1891 году семья слесаря Никифора Ефимова переехала в Одессу в поисках заработка. Здесь получили образование его три сына — Владимир, Михаил и Тимофей, ставшие впоследствии летчиками.

Закончив Одесское железнодорожное техническое училище, Михаил Ефимов устроился электромонтером на телеграфе железной дороги. Молодой Ефимов много занимался спортом —

мотоциклетным и велосипедным, тяжелой атлетикой. На состязаниях он нередко побеждал, в 1908—1909 годах был чемпионом России по мотоциклетному спорту.

Но Ефимова влекло небо. В то время к полетам аппаратов тяжелее воздуха общественность проявляла огромный интерес. Приобрел планер и Одесский аэроклуб. Первым поднялся на нем в воздух Михаил Ефимов. Полет продолжался всего несколько секунд. Но вскоре одесские газеты стали называть Ефимова «рекордсменом по количеству полетов на планере».

Правление аэроклуба решило послать во Францию одного из своих членов обучаться полетам на аэропланах. Так как средствами клуб не располагал, одесский банкир И. Ксидиас предложил субсидию с условием, что летчик отрабатывает заем в качестве его личного пилота. Сергей Уточкин отказался от кабального договора. Поехать во Францию согласился Ефимов — у него не было другой возможности когда-либо получить права летчика.

В авиашколе братьев Фарман Ефимов проявил замечательные способности, выдвинувшие его в ряд лучших учеников. В декабре 1909 года он выполняет первый самостоятельный полет, а 21 января 1910 года блестяще сдает экзамен на звание пилота-авиатора.



В начале 1910 года Михаил Ефимов становится одним из лучших среди известных летчиков того времени. Он одерживает победы на авиационных состязаниях в Ницце, Вероне, Руане, Реймсе, завоевывает первое место на Всероссийском празднике воздухоплавания в Петербурге, совершает публичные полеты на Ходынском поле в Москве, занимает призовые места на авиационных неделях 1911 года в Москве и Петербурге, совершает первый в России ночной полет... Одновременно Ефимов ведет большую работу по пропаганде авиации.

Развитие авиации в России прежде всего потребовало организации летных школ для подготовки кадров авиаторов. Первая такая школа была открыта вбли-

зи Севастополя на реке Каче, и первым ее инструктором был назначен Михаил Ефимов. Он участвовал в боевых действиях на Западном фронте в первой мировой войне, был флагманским летчиком гидроавиации Черноморского флота.

Революционный вихрь захватил Михаила Ефимова. После Октябрьской революции Севастопольский военно-революционный комитет назначил его флагманским летчиком гидроавиации (пилотом для особых поручений).

Перипетии гражданской войны обернулись для Ефимова тюрьмой у немецких оккупантов, откуда он был освобожден Красной Армией, отступлением из Крыма в Одессу с отрядом революционных моряков. Когда белогвардейцы, высадив с моря десант, в последний раз пытались захватить Одессу, они успели произвести в городе аресты. Был схвачен и Ефимов.

Старый выпускник Качинской школы летчик В. Г. Соколов так писал о последних днях М. Ефимова:

«Связанного летчика посадили в шлюпку и вывезли на середину порта... Офицер, командовавший шлюпкой, сказал, что он дает ему шанс на спасение, и предложил Ефимову добраться вплавь до далекого берега, обещал не стрелять... Его развязали, и он нырнул в воду. Но как только голова Ефимова по-

казалась из воды, в него выстрелили». Так, в августе 1919 года погиб первый русский летчик, рядовой революции Михаил Ефимов.

Но жива память о нем. Именем Ефимова названа улица в Ильичевском районе города-героя Одессы. На ипподроме, где в марте 1910 года он совершил первый в России полет, и у входа в железнодорожный техникум, где учился авиатор, установлены мемориальные доски.

Непродолжительной была летная деятельность Михаила Ефимова. Но он успел вписать славные страницы в историю авиации нашей Родины.

М. ЛЯХОВЕЦКИЙ



АЭРОПЛАН — НА ЛЫЖИ!

«Заведующий московским аэродромом техник Н. Р. Лобанов решил заменить колеса аэроплана обыкновенными лыжами. Опыты эти он производил 24 января 1913 года на московском аэродроме. Инициатор опытов признает, что благодаря применению лыж, аэропланы в России получают возможность летать круглый год».

«Спорт и игры». 1913, № 4, с. 8.



НЕБЫВАЛЫЙ СЛУЧАЙ В ИСТОРИИ АВИАЦИИ

«Действующая армия. 21 марта. Группа бомбардировщиков, удачно разбомбив с большой высоты важный военный объект противника, возвращалась на свой аэродром. Недалеко от линии фронта на бомбардировщиков напали вражеские истребители. Завязался воздушный бой. Одному «мессершмитту» удалось перебить тяги рулей управления на самолете лейтенанта Жугана. Машина перешла в беспорядочное падение.

Оценив обстановку, командир экипажа отдал приказ:

— Прыгать с парашютами!

Выполняя приказ, штурман старший лейтенант Иван Михайлович Чисов примерно на высоте 7 000 — 6 800 метров выпрыгнул из своей рубки... Один «мессер» стал пикировать на старшего лейтенанта Чисова. Штурман, решив перехитрить фашиста, не открывая парашюта, пошел затяжным прыжком. Несколько раз перекувырнувшись в воздухе, он вошел в штопор.

Все усилия старшего лейтенанта выйти из этой опасной для парашютиста фигуры не увенчались успехом. Несколько сбившийся набок при оставлении кабины парашют переместил центр тяжести падавшего штурмана. С огромной скоростью терялась высота. Вращение усиливалось с каждой секундой. Чисов потерял сознание.

Командир самолета лейтенант Жуган покинул неуправляемую машину на высоте 6 000 метров. Следуя примеру штурмана, и он, чтобы отвязаться от преследования «мессершмиттов», некоторое расстояние прошел затяжным прыжком. Раскрыв парашют, Жуган благополучно приземлился на опушке леса. Жугана встретили конники-гвардейцы. Они провели его в соседнюю деревню, где уже находился старший лейтенант Чисов, доставленный другими бойцами этой же части.

— Ну, как? — спросил обрадованный встречей Жуган.

Штурман молча показал в угол. Там лежал его нераскрытый, заплombированный еще в части, исправный парашют...

Оказывается, старший лейтенант при ударе о землю удачно попал в огромный рыхлый нависший над оврагом снежный сугроб. Пройдя сивозь него и несколько уменьшив этим скорость своего падения, Чисов продолжал по касательной скользить в снежном покрове стенки оврага. Торможение было столь сильным, что старший лейтенант не разбился.»

«Звезда», 23 марта 1942 г.

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ В РОССИИ

Тема исторического развития отечественной авиации увлекательна и поистине неисчерпаема. Каждая новая книга на эту тему любителями авиации встречается с глубоким интересом. Недавно издательство «Машиностроение» выпустило книгу П. Д. Дузя «История воздухоплавания и авиации в России» (до 1917 года). Автор описывает напряженную работу отечественных ученых, конструкторов и изобретателей над созданием летательных машин, рассказывает об интересных результатах, которых они добились.

История летного дела в царской России — это история непрестанной и упорной борьбы энтузиастов-одиночек за свои идеи. Царизм всячески душил проявления народного творчества и осложнял работу зачинателей летного дела в России, а техническая отсталость страны заранее обрекала на неудачу многие попытки. Нередки случаи, когда нереализованные в России проекты находили применение за границей, где они выдавались за свои другими «авторами». Тем большего уважения заслуживает деятельность людей, преданность которых идее летания оказалась сильнее страха перед трудностями.

Исследования, проведенные автором, основаны на богатом фактическом и архивном материале. Созданию книги немало помогли встречи автора с живыми свидетелями зарождения и развития авиации в нашей стране. Конечно, несмотря на серьезное изучение архивных фондов, удалось обнаружить далеко не все, относящееся к развитию воздухоплавания и авиации. Однако и то, что удалось привести в систему, внушает чувство гордости за наш народ.

Книга П. Д. Дузя написана простым и ясным языком, богато иллюстрирована. В ней приведена обширная библиография. Все это делает ее интересной не только для специалистов, но и для всех любителей авиации.

Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России (период до 1917 года). М., Машиностроение, 1981. 272 стр. 1^й р. 30 к.

АКАДЕМИК Б. Н. ЮРЬЕВ

В научно-биографической серии издательства «Наука» вышла книга И. В. Стражевой и М. В. Бугеовой «Борис Николаевич Юрьев».

В историю авиационной науки и техники Б. Н. Юрьев вошел как один из крупнейших ученых-новаторов. Теоретик и великолепный экспериментатор, эрудированный инженер и выдающийся организатор научных исследований, прекрасный педагог и популяризатор науки, Борис Николаевич Юрьев оставил в жизни своего поколения яркий и незабываемый след. Область его исследования необычайно широка: воздушные винты и винтокрылые аппараты, аэродинамика и история науки и техники, механика и изобретательство, педагогика и стандартизация.

Его заслуженно называют основоположником теории и практики винтокрылых аппаратов. Еще в 1911 г. Юрьев изобрел вертолет, который стал прообразом современных вертолетов одновинтовой схемы. Его вклад в создание винтокрылых аппаратов получил мировое признание и во многом определил ведущую роль нашей страны в развитии этого важнейшего в авиационной технике направления.

Большое число работ академика Б. Н. Юрьева посвящено экспериментальной и прикладной аэродинамике. Предложенные им методы расчетов нашли широкое применение в инженерной практике. Он — автор 140 печатных работ и 15 зарегистрированных изобретений, создатель фундаментальных учебников по винтам, вертолетам, аэродинамике.

Книга, основанная на материалах архива ученого, воспоминаниях его жены Лидии Михайловны и коллег по работе, богато иллюстрирована и содержит много фактического материала. Она читается легко и с интересом.

Б. НЕПОМНЯЩИЙ

Стражева И. В., Бугеова М. В. Борис Николаевич Юрьев. М., Наука, 1980. 182 стр. 65 к.

Юрий ШИГАЕВ

РОДИНА

Революция. Власть народная.
Легендарен путь Отечества.
Здесь начало, на нашей Родине,
Звездной эры человечества.
Пусть горячая юность проносится,
Пусть сменяются поколения,
Я прописан в столетии космоса,
Я прописан в столетии Ленина!

КОЛЬЦО ПОЛЕТА

Как будто в лентах неба купол
синий —
Здесь наша современность налицо —
Прямых не существует в мире линий,
Поскольку скорость замкнута в
кольцо.
Курсант, себя ты небу словно даришь,
Закончен в сложных эллипсах полет.
Но замыкается кольцо тогда лишь,
Когда на землю сядет самолет.

☆☆☆

Валерий КЛИМУШКИН

НОВЫЕ СТИХИ

Ночных фонарей отсветы
Мерцают и слева, и справа.
Рычат тягачи натужно,
Дыша выхлопной трубой.
Давно позабыто лето,
Засыпаны снегом травы,
Гуляют метели дружно
И ветер гудит тугой.
Мы ветру подставим плечи,
Лицом повернемся к стуже.
В начале рабочих буден
Не страшен любой мороз.
Созвездия, словно свечи,
На окнах — соцветья кружев,
Среди самолетов — люди,
В труде, без картинных поз.
Гудят корабли, взмывая
Под синий небесный полог,
Туда, где в полете птичьим
Видны городов огни.
А люди, не унывая,
Хоть день их рабочий долог,
Листают, как сказки-притчи,
Свои боевые дни!

☆☆☆

Был до наивности молод.
Брался за тысячу дел.
Капало масло за ворот.
Солью степною потел.
Первым встречал самолеты,
Пылью пыльной дыша.
Трудной бывала работа,
Но до чего ж хороша!
Годы, как день, пролетели,
Стало иначе вокруг.
Все же мы много успели,
Память, мой жизненный друг!

☆☆☆

ВОЗДУШНЫЙ ГРУЗОВИК, МОНТАЖНИК

ВЫБРАННАЯ после тщательных исследований трасса линии передачи от электростанции к основным потребителям была самой оптимальной. Она была кратчайшей, позволяющей обойтись минимальным количеством опор и переходов через водные преграды. А это — значительное сокращение расхода материалов, трудовых ресурсов и времени на ввод новой ЛЭП в строй.

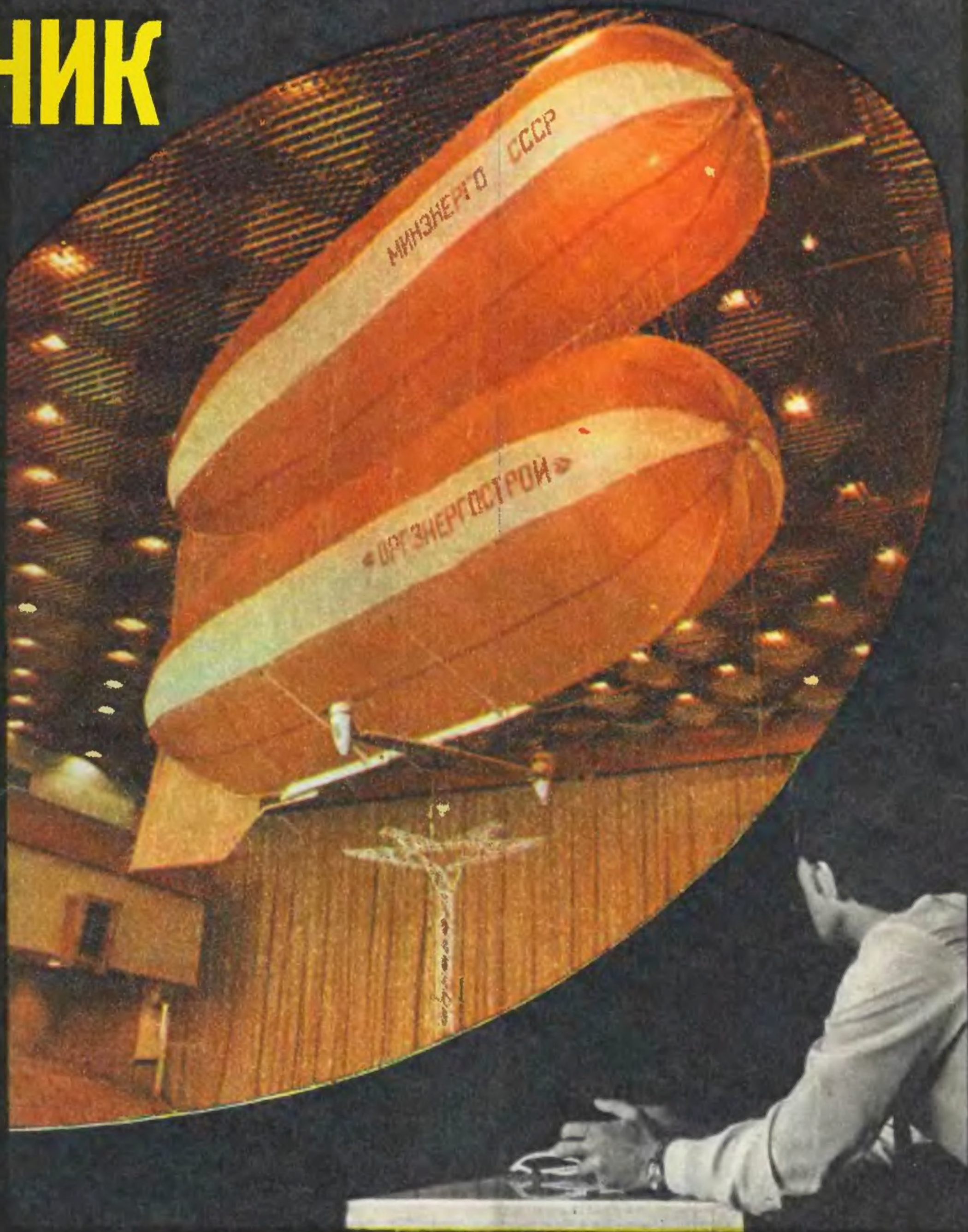
В общем все было за утверждение именно этой трассы, кроме одного: она пролежала через леса и болота, по которым летом не только автомобиль, но даже гусеничный вездеход пройдет с трудом. Как же доставлять на трассу многотонные конструкции опор, материалы для их бетонных оснований и тяжелые катушки проводов? Даже дороги-временки прокладывать в таких районах чрезвычайно трудно. Работать лишь в зимние месяцы, когда мороз скует землю, — значило надолго затянуть ввод ЛЭП в строй.

На помощь пришли вертолеты Ми-6, Ми-10К, способные на подвеске нести многотонные конструкции, строительные материалы и механизмы. Вертолеты облегчили и установку опор. Но стоимость каждого часа их работы, а следовательно, и прокладки трассы оставалась очень высокой. При загрузке в 8 тонн Ми-6, например, расходует в час более 2,5 тонны топлива. Каждый летный час работы обходится в тысячу рублей. Да и радиус доставки грузов очень невелик — 35—50 км.

Вертолетам и наземному транспорту, особенно в быстро развивающихся районах Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока, потребовалась помощь новых видов транспорта, способных перевозить грузы и в условиях бездорожья.

В решение этой задачи включились лучшие коллективы авиационной науки и техники. В результате интенсивного поиска московские специалисты разработали оригинальную систему, представляющую собой своеобразный гибрид дирижабля и самолета, конструкторы назвали его ТММ-1 — транспортно-монтажный аэростатический аппарат-первый. Его главное назначение — перевозить грузы и служить воздушным краном, обеспечивающим монтаж тяжелых конструкций в условиях, где применение других средств неэкономично или просто невозможно.

Наполненные гелием баллоны двух «дирижаблей», соединенных системой подвесок и единым оперением, обеспечивают вес всей конструкции, а два поворачивающихся в вертикальной плоскости серийных поршневых двигателя АШ-82 с винтами изменяемого шага — полет и работу системы, которая несет, опускает и поднимает груз. Как показали расчеты и испытания модели в 1/10 натуральной величины, ТММ-1 взлет-



ной массой 15,5 тонны способен перевозить грузы больших габаритов массой 6—8 тонн на расстояние до 250 км. При этом расход топлива в час будет всего 290 кг, против 2650 кг у вертолета Ми-6, а стоимость летного часа — 60 руб. В режиме висения ТММ-1 обеспечивает предельно точный монтаж доставленной конструкции. Иными словами, транспортно-монтажные операции с помощью ТММ-1 обойдутся в общем в десять раз дешевле, чем с помощью вертолета Ми-6 или Ми-10К. Расчетная скорость полета с грузом на внешней подвеске практически будет равна скорости полета вертолета с таким же грузом.

Большая заслуга разработчиков ТММ-1, объединенных сейчас в специализированную проектно-конструкторскую организацию «Энергоаэротранс»,

заключается в том, что они при разработке проекта учли максимально возможное использование в строительстве таких аппаратов серийных узлов, систем и агрегатов (вплоть до вахтовых домиков) с самолета Ан-2, вертолетов Ми-4, Ми-8, и Ми-10К.

Возможности аппаратов типа ТММ-1 весьма широки. Они способны доставлять грузы в любой район, высаживать там монтажников, помогать им собирать конструкции, выполняя роль крана, брать в обратный путь любые грузы, например, лес, срубленный при прокладке трассы ЛЭП в тайге.

На снимке: управляемый по радио транспортно-монтажный аэростатический аппарат ТММ-1 (действующая модель).

Фото В. РУБАНА

СЕДЬМАЯ ПРОФЕССИЯ

...С ТРЕПЕТНЫМ ВОЛНЕНИЕМ беру в руки газету Ленинградского фронта «На страже Родины». Декабрь 1943-го. В заметке, озаглавленной «Огонь корректируется с аэростата», говорится:

«На эском участке фронта заговорили немецкие дальнбойные батареи. В воздух быстро поднимается аэростат наблюдения. В его гондоле — опытный корректировщик офицер И. Г. Панин. По еле уловимым признакам, известным только мастерам своего дела, И. Панин обнаруживает фашистские батареи. Цели засечены. Координаты их переданы нашим артиллеристам.

Советские снаряды накрывают гитлеровцев. С высоты нескольких сотен метров офицер Панин уверенно корректирует стрельбу нашей артиллерии, и ее огонь достигает уничтожающей силы.

Много раз поднимался в воздух Панин под обстрелом немецких зениток, спокойно и точно выполнял он свое дело. Десятки разнообразных целей подавлено и уничтожено с помощью смелого наблюдателя-корректировщика. Большую работу ведет И. Панин и как рационализатор, неустанно совершенствующий способы воздушной корректи-

ровки. Прибор его конструкции, применяемый воздухоплавателями для засечки целей, прост и надежен, пригоден для любого времени суток. Пользуясь им, И. Панин мастерски корректирует огонь из гондолы аэростата».

Ветеран войны вспоминает:

— Только на Ленинградском фронте мне суждено было 120 раз подняться в воздух на аэростате, провести несколько десятков удачных корректировок и дать точные координаты для уничтожения смертоносных батарей противника. При прорыве блокады Ленинграда нашими наступавшими войсками при помощи корректировок с воздуха был нанесен большой урон врагу.

☆☆☆

1934 год. Иван Георгиевич, тогда агроном, связал свою судьбу с Красной Армией. Учился в школе младших авиационных специалистов, служил авиамехаником. Окончил авиационный факультет Военно-политической академии имени В. И. Ленина. Строки из личного дела: «...Участвовал в героической обороне Ленинграда. Принимал непосредственное участие в составе седьмого воздухоплавательного дивизиона с мая 1942 по март 1944 года. Работая адъютантом в составе 409-го истребительного авиационного полка, добросовестно планировал боевую подготовку летного состава, оказывая повседневную помощь командиру в подготовке летчиков к выполнению боевых задач...»

В послевоенные годы много сил и времени Иван Георгиевич отдает работе в оборонном Обществе. Пять лет руководил комитетом ДОСААФ Московского педагогического института имени Крупской. Его усилиями созданы кабинеты для изучения военно-технических видов спорта, секции и кружки.

Коммунист И. Г. Панин не мыслит себя без дела. Сейчас Иван Георгиевич — преподаватель в Московском институте инженеров железнодорожного транспорта.

Агроном, авиатор, изобретатель, поллитработник, дипломат, преподаватель — шесть профессий у ветерана. Но есть и седьмая.

Еще с детства он любил скульптуру — мог часами бродить по музеям и выставочным залам, сам пробовал «на крепость» дерево и мрамор, но заняться творчеством всерьез не пришлось. И вот уже в зрелом возрасте Иван Георгиевич взял в руки резец скульптора.

Свою первую работу он назвал «Борьба за мир» — сильная, статная женщина с голубем в руках. На выставке самодеятельных художников труд ваятеля получил признание зрителей. Затем скульптор создает портреты Карла Маркса и Фридриха Энгельса, декабристов, военного комиссара. А недавно Панин закончил выразительную композицию «Вожди Великого Октября». О художественной ценности работы говорит тот факт, что ее принял в дар Центральный музей В. И. Ленина в Москве.

С. БРАТУХИН

Пушкино, Московской области



Скульптурная композиция «Вожди Великого Октября» работы И. Г. Панина.

ФОТО ВИКТОРИНА-81

Перед вами — последняя подборка фотографий для викторины текущего года.

Ответы мы ждем не позднее 25 января 1982 г. (по почтовому штемпелю в месте отправления письма). И сразу жюри примется за работу — ведь предстоит подвести итоги за весь год!

А писем редакция получила уже много. Вопросы, которые помещены здесь, не простые. Ну что ж, «последний бой — он трудный самый...»

Ждем также ваших пожеланий по тематике викторины на будущий год. Напоминаем, что в поисках точных ответов разрешается пользоваться любой литературой, не забывайте только указывать источники в конце ответа на тот или иной вопрос. Итак, в бой!

☆☆☆

1. Два очень известных в свое время советских летчика. Расскажите вкратце их биографии.





2. Кто конструктор этого планера? Назовите также дату первого полета аппарата и его основные летно-технические данные. Как долго на нем тренировались спортсмены ДОСААФ?

3. Идут учебные занятия в ВВС. На чем? Что вы знаете вообще из истории тренажеров?



4. Назовите тип этого самолета. Какой двигатель установлен на нем — марка и основные особенности?



Дорогие читатели!

Редакция журнала «Крылья Родины» хотела бы приобрести: подшивки журнала «Самолет», подшивки других авиационных журналов довоенных лет, фотоархивы на авиационные и космические темы. Кто может помочь нам в этом деле?

ЖЕЛАЕМ УДАЧИ! ДО ВСТРЕЧИ В НОВОМ ГОДУ!



В НЕБЕ ВОЛГОГРАДА

Двадцать четыре спортсмена-летчика состязались в мастерстве пилотирования реактивных самолетов Л-29, оспаривали лично-командное первенство на XIV чемпионате страны по самолетному спорту.

Военно-Воздушные Силы СССР и Добровольное общество содействия Армии, Aviации и Флоту выставили на соревнования по две команды. В каждой пять пилотажников (четверо выступали только в личном зачете).

В программе три упражне-



ния: обязательный и произвольный комплексы, маршрутный полет. Каждое из них требовало от участников всесторонней подготовки, напряжения физических и моральных сил. И они выдержали испытание.

В сумме многоборья победу одержал инструктор-летчик Волгоградского аэроклуба мастер спорта В. Гайчук. Ему (верхний снимок) присужден титул абсолютного чемпиона Советского Союза 1981 года.

На снимке в центре: аэроклубовцы, мастера спорта В. Бунин из Воронежа (передняя кабина) и А. Бudyлин из Ставрополя.

Внизу — спортсмены-летчики Военно-Воздушных Сил, одержавшие на чемпионате командную победу (слева направо): Г. Черковский, А. Карпенко, А. Золотов, С. Дудин, М. Пименов. Все они — летчики 1-го класса.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



Информацию о соревнованиях читайте в ближайшем номере.