



ПРАЗДНИКУ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ,
60-летию ОБРАЗОВАНИЯ СССР
ПОСВЯЩАЮТ АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ
СВОИ ПОБЕДЫ НА ЧЕМПИОНАТАХ МИРА

АЭРОДРОМНОЕ
ПИТАНИЕ

50 ЛТМ

Абсолютный чемпион мира по высшему пилотажу В. Смолин и чемпион по упражнению Ю. Кайрис.

Чемпион мира по моделям-копиям самолетов В. Крамаренко.

Абсолютная чемпионка мира по парашютному спорту Л. Корычева.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

НОЯБРЬ

11

1982

ОЗАРЕННЫЕ ОКТАБРЯ

Председатель ЦК ДОСААФ СССР
Герой Советского Союза
адмирал флота Г. М. ЕГОРОВ

Советский народ и его друзья за рубежом торжественно отметили 65-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Подготовка и празднование этого славного юбилея ознаменованы высокой политической активностью и ударным трудом советских людей, претворяющих в жизнь планы коммунистического строительства, напряженной и целеустремленной борьбой за выполнение исторических предначертаний XXVI съезда КПСС, заданий второго года одиннадцатой пятилетки, Продовольственной программы СССР и Программы мира, провозглашенной нашей партией.

Великий Октябрь открыл эпоху всеобщего революционного обновления мира — эпоху перехода от капитализма к социализму. Владимир Ильич Ленин гениально предсказал грандиозные последствия социалистической революции в России: «История человечества прodelывает в наши дни один из самых великих, самых трудных поворотов, имеющих необъятное — без малейшего преувеличения можно сказать: всемирно-освободительное — значение». (ПСС, т. 36, с. 78).

Жизнь убедительно подтвердила прочность великого Ленина.

Под Знаменем Октября советский народ показал образец творческого применения на практике ленинской теории социалистической революции, пример успешного создания нового общественного строя и конструктивного решения таких проблем, как индустриализация

страны, коллективизация сельского хозяйства, культурная революция. Наша Родина в короткий срок стала передовой высокоразвитой державой. В СССР построено развитое социалистическое общество.

Празднование годовщины Великого Октября в этом году проводится в канун 60-летия Советского Союза. Образование СССР — результат победы Великой Октябрьской социалистической революции. Как отмечается в постановлении ЦК КПСС «О 60-й годовщине образования Союза Советских Социалистических республик», установление власти рабочего класса, общественной собственности на средства производства заложило прочный фундамент свободного развития всех наций и народностей, их тесного единства и дружбы.

Создание СССР — живое воплощение ленинских принципов национальной политики. Под руководством КПСС в нашей стране возникло великое братство народов, сформировалась новая историческая общность людей — советский народ. Наша Родина ныне предстает перед всем миром как дружная семья равноправных республик, совместно строящих коммунизм. Нерушима сплоченность советского народа вокруг родной Коммунистической партии, ее Центрального Комитета во главе с верным продолжателем великого ленинского дела товарищем Л. И. Брежневым.

Сразу же после победы Октябрьской революции перед нашей партией встала задача вооруженной защиты Советской власти, создания новой рабоче-крестьянской армии. «Всякая революция лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет защищаться...», — говорил В. И. Ленин.

Под его непосредственным руководством партия создала регулярную классовую армию, связанную неразрывными узами с народом, обладающую высокой политической сознательностью, владеющую всеми формами вооруженной борьбы. Эта армия наголову разбила белогвардейские полчища и иностранных интервентов в годы гражданской войны.

Огромные возможности социализма и несокрушимая мощь нашей армии ярко проявились в Великой Отечественной

войне. Разгромив фашистскую Германию и империалистическую Японию, Советский Союз отстоял свои революционные завоевания, спас народы мира от порабощения.

Сегодня в условиях обострения международной обстановки, которая произошла по вине империалистических кругов, необходимо, как подчеркнул товарищ Л. И. Брежнев на совещании военачальников в Кремле, «неустанно крепить оборону страны, сохранять величайшую бдительность». Установки XXVI съезда партии, его требования по вопросам укрепления обороноспособности были и остаются постоянным руководством для вооруженных защитников Советского государства. Наш народ любит свои Вооруженные Силы, уверен в их постоянной готовности защитить свою социалистическую Родину.

Важная роль в привлечении советских людей к овладению военным делом, дальнейшему укреплению обороноспособности страны принадлежит ДОСААФ СССР. Под руководством ленинской партии оборонное Общество в тесном взаимодействии с профсоюзами, комсомолом, командирами и политорганами частей и кораблей ведет большую работу по военно-патриотическому воспитанию трудящихся, молодежи, обучению специалистов для Вооруженных Сил, пропаганде военно-технических знаний, подготовке для народного хозяйства кадров массовых технических профессий, развитию технических и военно-прикладных видов спорта.

Военно-патриотическая и оборонно-массовая работа, проводимая ДОСААФ, воспринимается советскими людьми как кровное, родное дело. Сегодня 101 миллион граждан СССР состоит в оборонном Обществе, выражая тем самым желание всемерно содействовать укреплению могущества Родины, готовность, если потребуется, с оружием в руках отстаивать завоевания социализма.

В год 60-летия образования СССР многие комитеты и организации ДОСААФ значительно активизировали военно-патриотическую работу, подняли уровень воспитания членов ДОСААФ, особенно молодежи, в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма, уважения к героическим революционным, боевым и трудовым традициям партии и народа. Заметных успехов на протяжении ряда лет добиваются организации ДОСААФ Куйбышевской, Омской, Ростовской и Брянской областей РСФСР, города Москвы, Украины, Грузии и многие другие.

Полезный опыт накоплен, в частности, в Хабаровском крае. Мне лично довелось побывать в ряде первичных организаций края, в школах ДОСААФ, увидеть и познакомиться с интересными формами



СВЕТОМ

военно-патриотической работы. В первичной организации Хабаровского дизельно-строительного завода «Дальдизель», Хабаровской радиотехнической школе умело используют такую форму, как тематические вечера «Союз нерушимый республик свободных». На них выступают воины армии и флота, представители союзных и автономных республик. Здесь состоялись показы кинофильмов, раскрывающих историю создания многонационального советского государства, проведены спортивные соревнования, посвященные юбилею СССР.

В укреплении идейной убежденности членов оборонного Общества велика роль комитетов ДОСААФ, многочисленного досаафовского актива, ветеранов войны и труда, Вооруженных Сил СССР. Ленинские и общественно-политические чтения, тематические вечера, политические занятия и политинформации, лекции, доклады и беседы, кино вечера и кинофестивали по военно-патриотической тематике, читательские конференции и многие другие формы идеологического воздействия активно используются в работе многих оборонных организаций. Широкое распространение получили месячники и недели оборонно-массовой работы. В мероприятиях месячников, посвященных годовщине Вооруженных Сил СССР, ежегодно принимают участие свыше 60 миллионов человек. В День Воздушного Флота 1982 года в Москве по инициативе ЦК ДОСААФ СССР и при непосредственном участии его спортивных организаций ярко и интересно прошел воздушный праздник. И впрямь такие праздники будут проводиться регулярно, станут доброй традицией. Показательные спортивные выступления устраиваются во многих городах страны и служат действенным средством пропаганды авиационного спорта.

Вместе с тем военно-патриотическое воспитание членов Общества, исходя из указаний партии, требует дальнейшего совершенствования. Некоторые комитеты ДОСААФ еще слабо охватывают своим влиянием сельские слои населения. Этот недостаток особенно характерен для отдельных организаций Сибири и Дальнего Востока, в которых немало воспитательных мероприятий проводится на недостаточном высоком уровне, что, естественно, снижает их эффективность. Здесь, к сожалению, слабо пропагандируются и авиационные знания, не всегда качественно готовятся авиационные специалисты. Между тем на БАМе, в Тюмени и Уренгое трудится большой отряд молодежи, среди которой особенно важно проводить оборонно-массовые мероприятия.

Необходимо поднять уровень военно-патриотической работы, настойчиво искать и внедрять новые, совершенствовать традиционные формы и методы воспитания. Целесообразно шире использовать опыт, накопленный в юбилейном году.

Содействие Общества укреплению обороноспособности страны особенно наглядно проявляется в его работе по подготовке молодежи и службе в Советских Вооруженных Силах. «Более трети призывников получают хорошую подготовку в учебных организациях ДОСААФ, — отметил член Политбюро ЦК КПСС Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов. — Они изучают специальности, необходимые в Вооруженных Силах и для народного хозяйства. ДОСААФ справедливо называют подготовительным классом той большой жизненной школы, которой является служба в рядах Вооруженных Сил».

Эту высокую оценку все учебные организации ДОСААФ стремятся оправдать в процессе своей каждодневной деятельности. С большим подъемом трудятся в эти дни, например, курсанты и преподаватели Ростовского и Кинель-Черкасского аэроклубов. Свои социалистические

обязательства, взятые в честь 60-летия образования СССР, они успешно выполнили. В аэроклубах проявляется забота об улучшении качества обучения, повышении эффективности каждого занятия. Здесь хорошо поставлена индивидуальная воспитательная работа. Строгий контроль за ходом учебы, систематическое проведение методических занятий с преподавателями и инструкторами дают хорошие результаты в подготовке курсантов. Благодаря постоянной заботе о развитии спорта успешно выполняются обязательства по подготовке спортсменов-разрядников.

Оборонное Общество располагает многочисленными аэроклубами. Коллектив каждого из них стремится внести свой вклад в обучение авиаторов, развитие авиационного спорта, подготовку спортсменов высокого класса. Многие из них умело используют богатый опыт, накопленный осоавиахимовскими организациями в воспитании и обучении летчиков, парашютистов, других специалистов. В наших аэроклубах зрели и мужали многие прославленные герои минувшей войны. Пример трижды Героев Советского Союза А. И. Покрышкина, И. Н. Комедуба, советских асов А. П. Маресьева, Б. Ф. Сафонова, М. Г. Гарева и многих других и ныне вдохновляет советскую молодежь.

С аэродромов оборонного Общества взяли старт многие покорители космоса. Семнадцатилетней девушкой пришла в 3-й Московский аэроклуб студентка Светлана Савицкая. За полтора года, пройдя хорошую школу воздушного спорта, она установила три мировых рекорда в групповых высотных прыжках, совершила более 500 прыжков с парашютом. В 1970 году она стала чемпионкой мира по высшему пилотажу. На ее счету 18 авиационных мировых рекордов. В августе 1982 года воспитанница аэроклуба ДОСААФ С. Савицкая в составе экипажа космического корабля «Союз Т-7» совершила недельный полет в космосе, стала второй женщиной в мире, покорившей космические высоты. За мужество и отвагу ей присвоено звание Героя Советского Союза.

Многие аэроклубы успешно готовят парашютистов и других специалистов для Вооруженных Сил, в том числе для ВДВ. Хорошее пополнение армии дают аэроклубы Украины, Белоруссии, Волгоградской, Тульской, Омской, Свердловской областей РСФСР. Однако останавливаться на достигнутом нельзя. Необходимо совершенствовать качество обучения и воспитания курсантов, вести настойчивую борьбу за безопасность полетов, безаварийное вождение автотехники, за высокую эффективность и качество каждого вылета самолета, вертолета, добиваться полного использования каждой учебной минуты.

Но следует иметь в виду, что некоторые учебные организации ДОСААФ, в том числе и аэроклубы, эти вопросы решают еще без должной настойчивости и перспектив. Необходимо проявлять

заботу о том, чтобы из стен наших школ и аэроклубов выходили не только обученные люди, а специалисты, готовые умело действовать в боевой обстановке.

Коллективы ДОСААФ должны и впредь вносить свой вклад в выполнение Продовольственной программы СССР. Надо эффективнее оказывать помощь сельскому хозяйству в подготовке механизаторов и других специалистов, развертывать и далее военно-патриотическую и оборонно-спортивную работу среди членов Общества на селе, активно способствовать претворению планов партии в жизнь.

Юбилейный год был периодом активной работы наших организаций по выполнению постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». При этом внимание уделялось главному — вовлечению молодежи в занятия спортом. Сделано немало.

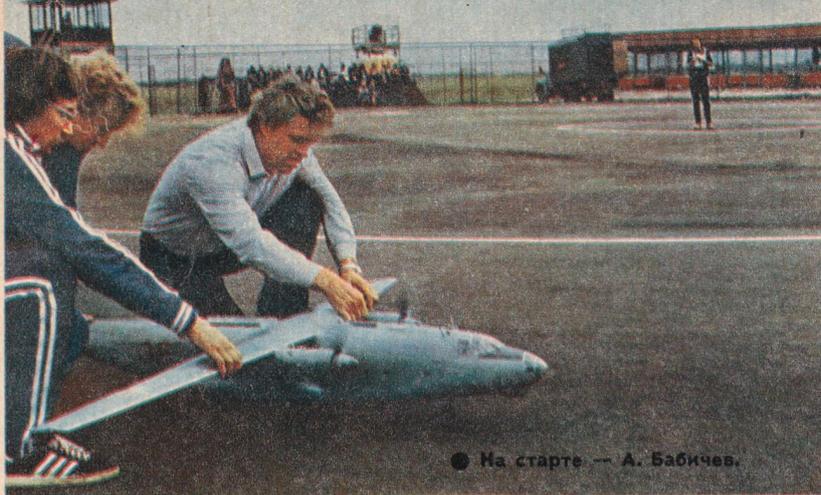
Сейчас техническими и военно-прикладными видами спорта занимаются около 31 миллиона человек. В организациях ДОСААФ Украины, Белоруссии, Литвы, Латвии, Ростовской, Московской, Саратовской, Пензенской и ряда других областей молодежь активно приобщается к спорту, получает всестороннюю физическую загрузку, готовится к тому, чтобы лучше освоить рабочие профессии, а в армии и на флоте — быстрее и качественнее овладеть боевыми специальностями.

В этом году наши спортсмены участвовали в нескольких чемпионатах. Абсолютными чемпионами мира стали летчик В. Смолин и парашютистка Л. Корычева. В. Смолин стал и обладателем кубка Х. Арести. Золотых медалей на мировых первенствах удостоены летчица Х. Мангонова, авиамоделист В. Крамаренко. Высоких спортивных результатов добились В. Янкова, Л. Леонова, Е. Бурнова, молодой летчик из Литвы Ю. Кайрис, воспитанник Одесского аэроклуба Н. Никитюк и другие. Советские спортсмены в юбилейном году внесли десятки попапок в таблицы мировых рекордов. Это свидетельство их возросшего мастерства, большого трудолюбия и настойчивости. В наших аэроклубах воспитано немало замечательных спортсменов-летчиков, парашютистов, планеристов. Широко известно, например, имя В. Загорецкой, абсолютной чемпионки мира, имеющей 8200 прыжков. Ни одна женщина в мире не имеет такого показателя.

Вместе с тем в ряде видов спорта наши команды сдали свои позиции. Несколько снизили показатели спортсмены-парашютисты и мотокроссмены. Это результат слабого внимания отдельных комитетов к развитию этих видов спорта. Надо возродить славную осоавиахимовскую традицию и вновь ввести в практику прыжки с парашютных вышек. Необходимо улучшить работу секций и кружков по авиационному и ракетному моделированию, обеспечить дальнейшее повышение массовости технических и военно-прикладных видов спорта.

Решение этих задач во многом зависит от дальнейшего развития материально-технической базы. Следует отметить, что некоторые наши комитеты и организации недостаточно совершенствуют ее. Интересы дела требуют, чтобы повышению качества спортивной авиационной техники больше внимания уделяли авиационная промышленность, конструкторские бюро. Нашим спортсменам нужны более совершенные легкие самолеты и вертолеты, планеры и дельтапланы, парашюты и техника для моделистов. ЦК ДОСААФ СССР принимает меры для повышения эффективности работы заводов и других предприятий оборонного Общества. Необходимо более активное сотрудничество комитетов ДОСААФ с авиационной промышленностью на местах в выполнении задач, поставленных перед нами по совершенствованию оборонно-массовой работы. Целесообразны тесные контакты мастеров спорта, чемпионов и рекордсменов с коллективами предприятий и конструкторских бюро, с партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями заводов, где производится спортивная техника.

Дело Великого Октября находится в надежных руках. Его достойно продолжает героический советский народ, возглавляемый своим боевым авангардом — ленинской партией коммунистов. Советские люди с оптимизмом смотрят в завтрашний день. Они настойчиво претворяют в жизнь исторические решения XXVI съезда КПСС, уверенно идут ленинским курсом к новым рубежам.



● На старте — А. Бабичев.



КАПИТАНЫ МАЛОЙ АВИАЦИИ



● Выступление закончили спортсмены из Польши. Впереди — Е. Островский и Л. Подгурский.



ВПЕРВЫЕ НАША СТРАНА БЫЛА ОРГАНИЗАТОРОМ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО КОРДОВЫМ МОДЕЛЯМ В 1962 ГОДУ. ТОГДА СОВЕТСКИЙ ЭКИПАЖ В СОСТАВЕ Ю. СИРОТКИНА И Б. ШКУРСКОГО В ТЯЖЕЛОЙ БОРЬБЕ С ИМЕНИТЫМИ ЗАРУБЕЖНЫМИ СПОРТСМЕНАМИ ДОБИЛСЯ УСПЕХА. СОВЕТСКИЕ ГОНЩИКИ-КОРДОВИКИ СТАЛИ ПЕРВЫМИ ЧЕМПИОНАМИ МИРА В ЭТОМ КЛАССЕ.

Спустя 20 лет после этого победного финиша Киев во второй раз принимал гостей — на сей раз участников VII чемпионата мира по кордовым моделям-копиям самолетов. Восемнадцать спортсменов из шести стран: Польши, Румынии, Болгарии, Чехословакии, США и СССР — приехали сюда оспаривать медали первенства.

Главный старт года собрал сильнейших копиистов мира. Из зарубежных участников особенно «грозными» были гости из Польши: двукратный чемпион мира в этом классе Е. Островский и призер мирового первенства, неоднократный чемпион страны Л. Подгурский.



● Судейская бригада за работой.

Борьба за лично-командное лидерство обещала быть острой и бескомпромиссной.

В составе нашей сборной два экс-чемпиона мира мастера спорта СССР международного класса Александр Бабичев и Валерий Крамаренко, дебютант первенства Владимир Федосов — экс-чемпион СССР. Все трое работают инженерами в Киеве. Не случайно для постройки копий они выбрали Ан-8, Ан-26 и Ан-28 — самолеты Героя Социалистического Труда академика О. К. Антонова. Запасной Александр Павленко, спортсмен из Новороссийска, представлял модель Ли-2.

Итак, как проходило первенство?

Соревнования моделей-копий, в отличие от других классов, проводятся в два этапа: на первом выставляется стеновая оценка за точность воспроизведения самолета-прототипа в масштабе и за мастерство изготовления модели-копии, на втором — за полет.

Наши модели на первенстве отличал не только технически высокий уровень проектирования и грамотность изготовления, но и выдумка, изобретательность их создателей. Например, микросамолет В. Крамаренко — Ан-26. Чтобы воспро-

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Фамилия	Страна	Прототип модели	Стендовая оценка	1-й полет	2-й полет	3-й полет	Стендовая оценка + лучший полет	Место
В. Крамаренко	СССР	Ан-26	2998,5	2311	0	2632	5630,5	1
Е. Островский	ПНР	П-38	2937	2660	0	2494	5597	II
В. Федосов	СССР	Ан-28	2825	2294	2190	2580	5405	III
А. Бабичев	СССР	Ан-8	2887,5	2309	2471	2404	5358,5	4
Л. Подгурский	ПНР	Ту-2	2557,5	1818	2388	1662	4945,5	5
П. Райхарт	ЧССР	«Триплан»	1717	2327	2393	2575	4292	6
В. Фейгл	ЧССР	БГ-9	1272,5	2388	2932	2667	4204,5	7
Д. Перес	США	В-17Ф	1375,5	2231	2350	0	3725,5	8
И. Оченашек	ЧССР	Д-250	1180	1962	2275	2282	3462	9
И. Пуделко	ПНР	П-11с	1860,5	1125	1575	0	3435,5	10

известны все элементы, соответствующие механизмам прототипа, ему потребовались годы напряженного труда, и все-таки полностью закончить модель удалось буквально перед чемпионатом.

Зато было чем удивить судей. Все — от простейших деталей и до сложного оборудования кабины — он выполнил сам, поэтому с удовольствием демонстрировал и системы управления рулями высоты, открытия грузового люка, выброса грузов на парашюте, пневмосистему, электромеханический привод выпуска и уборки шасси и закрылков. Особенного внимания заслуживала автосистема изменения шага винта при запуске двигателя.

Высоким стендовым баллом оценили судьи выступление всей нашей команды, отмечая хорошее знание спортсменами прототипов моделей. В результате вся тройка киевлян в лидирующей группе. И лишь Е. Островскому (П-38) удается вклиниться между ними. Так в ангаре киевского стадиона «Чайка» предварительно определилась и команда претендентов на золото — сборная СССР.

Однако именно предварительно: без официального полета стендовая оценка не засчитывалась. Каждый элемент полета оценивается по 10-балльной системе, затем эта цифра умножается на коэффициент трудности. На этом этапе соревнований спортсмены могли либо увеличить свои шансы на награды первенства, либо свести их на нет.

Первый вылет модели был пробным, но волновались за него не меньше, чем за зачетный. По нему оценивалась работа основных участников чемпионата в дальнейшем. Авиамодель запасного сборной СССР А. Павленко полностью продлевает намеченные эволюции и плавно садится.

После неудачного старта спортсменов из Румынии многие начали волноваться. Только на ветерана нашей сборной Александра Бабичева эти срывы как будто не действовали. Он не новичок, более 30 лет занимается авиамodelьным спортом, участвовал и побеждал в соревнованиях различных классов кордовых моделей. Не первый год выступает Александр с копией самолета Ан-8.

На чемпионате он демонстрировал такие элементы, как многомоторность, выпуск и уборка шасси и закрылков, конвейер и парашютирование. От первого тура и до конца соревнований его микросамолет показывал довольно стабильные результаты. Заняв четвертое место в личном первенстве, Бабичев внес важные очки и в общекомандный зачет.

Его выступление было хорошей школой и для остальных членов нашего дружного экипажа, которые в первых полетах нервничали и несколько терялись. Особенно строго подходила судейская бригада, возглавляемая Е. Коутсом из Великобритании, к оценке реализма полета модели: 10-кратный коэффициент. У наших же ребят микросамолеты начинали «плавать» сразу же после отрыва от земли, а кабрирование не могло не отразиться на конечном итоге.

В такой ситуации опытный лидер польской сборной Е. Островский обошел основных конкурентов. Свои позиции он сумел удержать вплоть до заключительного выступления.

Такая расстановка мест, безусловно, не устраивала нашу сборную, особенно В. Крамаренко. Недаром про него говорят: «Золотая голова и золотые руки». За двадцать лет занятий спортом он привык себя в определенный момент собирать все свои знания, опыт, силу воли для одной цели — победы. И подтверждение тому многочисленные мировые рекорды и достижения Валерия, показанные им в различных классах авиамodelей. Киевский чемпионат мира по моделям-копиям для него второй в этом году — первый был по кордовым гоночным в Швеции.

Всю ночь дружно колдовала наша сборная над своими копиями. Еще раз проверялась автоматическая система управления закрылками, выпуска и уборки шасси, устранялись неполадки двигателя. Тщательно готовил В. Крамаренко автосистему изменения шага винта, управления оборотами двигателя в воздухе. Еще раз запустил он свою модель на ночном кордодроме.

Успех был необходим и нашему тридцатилетнему дебютанту В. Федосову. По предварительным результатам он на пятьсот очков отставал от лидера и на двести очков от Бабичева. Федосов переработал всю программу выступления и добавил в нее уникальное в своем роде исполнение аварийной посадки с убранным шасси и последующим взле-

том. За эту и другие эволюции модели Владимир получил самый большой балл и третье место, доказав высокие полетные качества копии самолета Ан-28.

Главная же борьба развернулась между В. Крамаренко и Е. Островским. Когда судьи пригласили на кордодром нашего спортсмена, многие сомневались в его успехе. Но Валерий на этот раз оказался гораздо собраннее.

Начиная с первых эволюций — изменения шага винта, конвейера, выпуска и уборки шасси и закрылков, многомоторности, у него все получалось, и стало ясно, что в воздухе находится модель чемпиона. Дружными аплодисментами отметили зрители конец демонстрации и присуждение за нее высокого балла. Польский инженер не смог показать лучшего полета и занял вторую ступень пьедестала почета. Валерий Крамаренко становится новым чемпионом мира.

Сюрпризом чемпионата было выступление чешского мастера из Кошица — Б. Фейгла. Его модель одного из первых самолетов-монопланов БГ-9 произвела сенсацию. Спортсмен легко управлял своим микросамолетом. Только низкий стендовый балл помешал ему подняться выше седьмого места.

В командном зачете победила советская сборная. За ней на пьедестал почета поднялись польские спортсмены, третьими стали авиамodelисты из Чехословакии. Последние преподнесли участникам и гостям чемпионата приятный сюрприз, продемонстрировав на кордодроме взлет сразу трех своих моделей одновременно.

— Для наших спортсменов, — говорит старший тренер Ю. Сироткин, — этот успех важен вдвойне. Они сумели вернуть вновь «золото», а Валерий Крамаренко — восстановить потерянный некогда титул чемпиона мира.

Долго не отпускали киевские зрители, среди которых был и генеральный авиаконструктор О. К. Антонов, своих земляков с кордодрома, требуя полетов. И они еще будут, победные полеты!

**Е. КИТАЙГОРОДСКИЙ,
спец. корр. «Крылья Родины»**





МАСТЕРСТВА ПОЧЕРК ЗОЛОТОЙ

ВНУШИТЕЛЬНУЮ ПОБЕДУ ОДЕРЖАЛА СБОРНАЯ СССР НА ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ПО ВЫСШЕМУ ПИЛОТАЖУ. ЗАВОЕВАВ ГЛАВНЫЙ ПРИЗ — КУБОК ИМЕНИ П. НЕСТЕРОВА, ОНА ПРИВЕЗЛА НА РОДИНУ ЧЕТЫРНАДЦАТЬ МЕДАЛЕЙ ИЗ ТРИДЦАТИ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЧЕТЫРЕ ЗОЛОТЫХ. ШЕСТЬ РАЗ НА АЭРОДРОМЕ ШПИЦЕРБЕРГ В ОКРЕСТНОСТЯХ ВЕНЫ ЗВУЧАЛ ГИМН СОВЕТСКОГО СОЮЗА В ЧЕСТЬ СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ. В УПОРНОЙ СПОРТИВНОЙ БОРЬБЕ ЛЕНИНГРАДЕЦ ВИКТОР СМОЛИН ДОБИЛСЯ АБСОЛЮТНОЙ ПОБЕДЫ.

ЭТО БЫЛ САМЫЙ представительный в истории самолетного спорта чемпионат: 81 летчик — из Австрии, Австралии, Великобритании, Венгрии, Испании, Италии, Канады, Польши, Румынии, СССР, США, ФРГ, Франции, Чехословакии и Швейцарии. В числе участников — абсолютные победители прошлых мировых первенств Лидия Леонова и Валентина Яикова (СССР), Лео Лауденслер и Бетти Стюарт (США). Многие команды полностью обновились, молодые способные пилоты выступили как сильные соперники летчикам старшего поколения.

Появилось много сильных конкурентов и у нашего хорошо зарекомендовавшего себя, но уже ставшего ветераном спортивного самолета Як-50. Это самолеты США, Франции, Чехословакии.

Сложной была программа чемпионата. В полуфинале разыгрывались три упражнения: два обязательных — известный и неизвестный комплексы и произвольный комплекс фигур высшего пилотажа. По результатам полуфинала определялось командное первенство и финалисты — треть мужчин и 50% женщин, набравших наибольшее число очков в трех упражнениях. Они-то и разыгрывали личное первенство в многоборье.

Первое упражнение принесло первые медали нашей команде. Юргис Кайрис — молодой литовский летчик стал первым обладателем титула чемпиона мира. Серебряный призер — опытный пилот из Одессы Николай Никитюк. Бронзовая награда досталась американскому ветера-

ну высшего пилотажа Генри Хайгу. Наша мужская команда, выиграв более 200 очков у американцев, вышла на первое место.

У женщин первенствовала Бетти Стюарт (США), третьей была ее одноклубница Патти Джонсон. Серебряной медали удостоена Лидия Леонова. Среди призеров мы не увидели Валентину Яикову. Волей жребия ей пришлось лететь при очень сильном ветре.

Розыгрыш произвольного упражнения принес нашей команде самое большое число медалей. Титул чемпионки мира завоевала москвичка Халида Макагонова. Любовь Немкова и Лидия Леонова стали, соответственно, серебряным и бронзовым призерами. Среди мужчин на первом месте Л. Лауденслер (США), на втором — Манфред Штрессенройтер (ФРГ). Мастер спорта СССР международного класса В. Смолин стал бронзовым призером.

И вот третье упражнение, оно решает судьбу командного первенства. Наши соперники, хорошо зная слабые стороны «яка», предложили для включения в комплекс много штопорных фигур. Виктору Смолину выпало лететь двадцать третьим. Были хорошие погодные условия — легкая кучевая облачность, ветер умеренный.

● Абсолютный чемпион мира В. Смолин (слева) и старший тренер К. Нажмудинов у Кубка Арести.

Четко рисовал краснокрылый «як» кружево фигур на фоне вечернего неба. И судей, и зрителей покорила удивительный ритм комплекса, чистота и отточенность рисунка. А ведь перед Смолиным несколько пилотов получили нулевые оценки за отдельные фигуры.

Полет принес нашему летчику титул чемпиона мира и золотую медаль. Второе и третье место заняли Г. Хайг и М. Штрессенройтер. Среди женщин победила Б. Стюарт, П. Джонсон была третьей, серебряным призером стала Л. Немкова.

Подведены итоги командного первенства. В зачет советской команды вошли результаты В. Смолина (по сумме трех упражнений он на первом месте), Н. Никитюка и Ю. Кайриса (у них пятое и шестое места). Команда наших мужчин завоевала первое место. Второе и третье места заняли летчики США и ЧССР.

В зачет женской команды вошли результаты Л. Немковой, Х. Макагоновой и Л. Леоновой (второе, третье и четвертое места). Советские летчицы тоже на первом месте. Второе заняла команда американских спортсменов, третье досталось французкам.

В розыгрыше финального упражнения приняли участие 22 мужчины и 8 женщин. Все наши пилоты — финалисты. Кто же будет победителем?

Пока впереди В. Смолин. После трех упражнений его результат 14367,1 очка. У Г. Хайга, занявшего второе место, 14361,7 очка. Называю эти числа для того, чтобы показать остроту спортивной борьбы. Очень сильный и опытный состав участников. У М. Штрессенройтера — 14290,9, у Петра Ирмуса (ЧССР) — 14252,4, у Н. Никитюка — 14181,7, Ю. Кайриса — 14156,6. Любая малейшая ошибка

● Серебряный призер чемпионата Л. Немкова.





● Чемпионка мира Х. Макагонова и серебряный призер по упражнению Н. Никитюк.



могла отбросить спортсмена в самый конец турнирной таблицы.

Правила розыгрыша этого упражнения необычны. Если в предыдущих судьи оценивают технику выполнения каждой фигуры, чистоту рисунка, то здесь для оценки используются обобщенные критерии. Их пять. Это прежде всего оригинальность выполнения фигур (использование новых маневров, новое представление старых маневров, фактор неожиданности).

Следующий критерий — разнообразие, тр есть максимальное использование отличных друг от друга фигур — штопорных, управляемых, включение фигур, не входящих в каталог.

Гармония и ритм — это еще одно важное требование. Для получения высоких оценок необходимо исключить протяжки между фигурами. А они иногда необходимы для набора скорости или высоты, выхода к центру пилотажной зоны.

Ценится чистота исполнения фигур, но



опять-таки в целом, а не отдельно. Пилоту требуются мастерство ювелирного управления самолетом, оптимальное использование мощности двигателя.

И, наконец, пятый критерий — оценка положения самолета в пилотажной зоне, нечто вроде театральной сцены. Время пилотажа — четыре минуты. Использование этих обобщенных критериев дает большую свободу субъективизму и эмоциям судей.

Интересную финальную программу показали наши пилоты Виктор Смолин, Любовь Немкова, Халидэ Макагонова. Программа Виктора была насыщена различными фигурами, сложными для самолета. Под ровный басовитый гул мощного двигателя самолет выполнял каскад фигур в едином темпе и ритме. Штопорные и управляемые, прямые и обратные, с фиксациями и без фиксации при вращениях, вдоль продольной оси и в поперечном направлении. Фигура за фигурой нанизываются на некую воображаемую ось в центре пилотажной зоны. На наш взгляд, из-за излишнего субъективизма судей наш пилот не попал в число призеров.

Ими стали у мужчин — летчики США, которые по традиции показывали пилотажа в трюковой манере. Их самолеты «Питцы» и «Лазеры», имеющие высокую управляемость, маневренность, хорошие штопорные качества, позволяют это. Чемпионом мира стал Кермит Виск, второе и третье места заняли Л. Лауденслегер и Г. Хайг. Уступив ему всего 0,4 очка, В. Смолин занял четвертое место. Л. Немкова и Х. Макагонова добились серебряной и бронзовой наград, а титул чемпиона мира достался снова Б. Стюарт.

Окончательных результатов и спортсмены, и судьи ждали как никогда с большим интересом. Одни с надеждой, другие — с тревогой. Уж очень плотными были результаты по многоборью. Но вот на экране дисплея появляется долгожданная для нас строка: Виктор Смолин — абсолютный чемпион мира. Серебряной и бронзовой медалей за многоборье удостоены Г. Хайг (США), М. Штрессенройтер (ФРГ). Титул абсолютной чемпионки мира присужден Б. Стюарт (США), наши летчицы Л. Немкова и Х. Макагонова завоевали второе и третье места. Советские спортсмены проявили исключительную волю к победе, продемонстрировали отличную технику пилотирования.

Итак, кубок Арести, первым обладателем которого был в 1970 г. на английском чемпионате мира Игорь Егоров, а третьим — в 1976 г. Виктор Лецко, пришел к шестому его обладателю — Виктору Смолину. Вручал его сам Х. Арести. Горячо и сердечно поздравил нашу команду посол СССР в Австрии М. Т. Ефремов.

После окончания чемпионата беседуем с Президентом международной комиссии по высшему пилотажу Международной авиационной федерации (ФАИ) мистером Джоном Блейком.

● Серебряный и бронзовый призер по упражнениям Л. Леонова и В. Яикова.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

— Успех ваших летчиков — это победа всей команды, — сказал Д. Блейк. — Советская команда хорошо подготовлена, хорошо натренирована. И это главное. У нас, в Англии, трудно найти место для тренировок. Это мешает английским летчикам готовиться к таким ответственным соревнованиям, как чемпионат мира. Смолин, — отметил Д. Блейк, — летает безошибочно, он имеет высокий уровень техники пилотирования, свой пилотажный стиль.

Да, успех наших летчиков — это результат всей команды. Были многочисленные тренировочные полеты. Была большая работа заслуженного тренера СССР К. Г. Нажмудинова по сплочению коллектива, по шлифовке каждой фигуры. Отработка комплексов проходила под его неустанным наблюдением. Дорогими были для пилотов напутствия тренера перед каждым полетом, его спокойные, лаконичные, деловые советы. И было символическим, когда В. Смолин на собрании нашей команды вручил одну из своих медалей тренеру.

Наших летчиков с победой поздравляли многочисленные друзья и любители авиационного спорта. Были горячие и со следами грусти поздравления от недавних соперников. Грусть вполне понятна. Упорно готовились к чемпионату мира летчики США, надеялись на более высокие результаты. Перед поездкой в Австрию американская команда выпустила рекламный проспект с красочными фотографиями своих летчиков и самолетов. «Летчики-спортсмены СССР, — говорилось в нем, — получают полную поддержку правительства. Им бесплатно предоставляются самолеты, бензин. Их бесплатно тренируют. А летчики США не получают поддержки федеральных властей. Они должны покупать или арендовать самолет, нанять тренера, механика, платить за топливо». И кончается проспект обращением к согражданам: «Летчики США нуждаются в ваших деньгах».

Да, нашим пилотам партия и правительство создали все условия для тренировок, для занятий любимым спортом. И они на эту заботу ответили блестящей победой, завоеванной в трудной и напряженной борьбе в австрийском небе.

Ю. ТАРАСОВ,
судья международной категории,
судья XI чемпионата мира
по высшему пилотажу

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

ФРГ. Западнотурецкий город Цюльпих стал хозяином очередного чемпионата Европы по свободнолетающим моделям.

Высшие награды первенства континента оспаривали здесь представители девятнадцати стран. Сборная команда СССР участвовала во всех трех классах авиамodelей: планерных, резиномоторных, таймерных. Старты проходили в сложных метеословиях. Порой отличный взлет модели не обеспечивал высокого результата из-за вихревых потоков воздуха или ограниченной видимости.

Уверенную победу одержали наши авиамodelисты в классе резиномоторных, победив как в личном, так и в командном зачете. Звание чемпиона Европы присуждено инженеру из Киева мастеру спорта СССР международного класса Александру Андриюкову.

По таймерным моделям советская команда была второй, завоевав серебряные награды, а мастер спорта СССР международного класса киевлянин Николай Наконечный стал бронзовым призером первенства.

На планерном старте командное лидерство у сборной ЧССР. В личном зачете первый Бреман (Голландия). Наши авиамodelисты были восьмыми.

ПОБЕЖДАЮТ ВОЛЕВЫЕ, СТОЙКИЕ, УМЕЛЫЕ

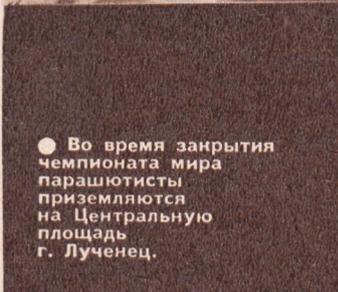


● Е. Буркова укладывает парашют.

● Члены сборной команды СССР на площади В. И. Ленина г. Лученец.



● Когда соперники в воздухе. Л. Корычева и А. Швачко наблюдают за прыжками.



● Во время закрытия чемпионата мира парашютисты приземляются на Центральную площадь г. Лученец.



С 8 ПО 19 АВГУСТА 1982 г. В ГОР. ЛУЧЕНЕЦ (ЧЕХОСЛОВАКИЯ) ПРОХОДИЛ XVI ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ПАРАШЮТНОМУ СПОРТУ. В НЕМ УЧАСТВОВАЛО 192 СПОРТСМЕНА ИЗ 27 СТРАН. ЭТО БЫЛ ОДИН ИЗ САМЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫХ ЧЕМПИОНАТОВ. ПАРАШЮТИСТЫ СОРЕВНОВАЛИСЬ В ИНДИВИДУАЛЬНЫХ И ГРУППОВЫХ ПРЫЖКАХ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ. В ВЫПОЛНЕНИИ КОМПЛЕКСА АКРОБАТИЧЕСКИХ ФИГУР БЫЛИ ОПРЕДЕЛЕННЫ ЧЕМПИОНЫ СРЕДИ МУЖЧИН И ЖЕНЩИН ПО УПРАЖНЕНИЯМ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ И АКРОБАТИКЕ. АБСОЛЮТНЫЕ ЧЕМПИОНЫ МИРА ПО ДВОЕБОРЬЮ И КОМАНДЫ-ПОБЕДИТЕЛЬНИЦЫ ПО ГРУППОВЫМ ПРЫЖКАМ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ И В СУММЕ МНОГООБОРЬЯ.

НА ДИСТАНЦИЯХ ПАРАШЮТНОГО МАРАФОНА

ЧЕМПИОНАТ НАЧАЛСЯ соревнованием женщин в индивидуальных прыжках на точность приземления. Первые четыре тура определили лидеров. Среди них были спортсмены ГДР, ЧССР, СССР, КНР и другие. В пятом прыжке все пять китайских парашютисток поразили нулевой диск. Это закрепило их положение. Беседем с тренером команды КНР. Он осторожен в выводах: «Наши спортсменки старательно готовились, много тренировались. Мы удовлетворены их результатами...»

Но это было лишь начало борьбы за медали. Впереди — 10 дней напряженных поединков. Настоящий парашютный марафон. Чемпионат явился экзаменом для мастеров парашютного спорта, проверкой их физической закалки и психологической устойчивости, их умения и воли. Побеждал тот, чье мастерство было на уровне самых высоких мировых достижений, кто на всей дистанции смог сохранить уверенность, самообладание.

После седьмого прыжка команды китайских девушек уже не было среди лидеров. Приземление с результатами 11 см, 19 см, а в последующих прыжках и 72 см сместило команду за черту первой десятки.

С первых же прыжков, как видим, острая борьба шла за каждый сантиметр. Ее начал чувствовали и спортсмены, и тренеры. Эта атмосфера высокого напряжения создавала немалую психологическую нагрузку. И многие ее не выдерживали. К сожалению, среди них были и спортсмены из нашей команды.

Допустила два промаха А. Швачко, опытная парашютистка, уже не раз участвовавшая в мировых баталиях под куполами. Это отнесло ее на 40-е место. Незначительная ошибка Е. Коротковой сразу же отодвинула ее за пределы первой десятки.

Но остальные наши девушки упорно боролись за победу. И примером им служила мастер спорта СССР международного класса Лариса Корычева. Уверенно, уравновешенно, внешне невозмутимо вела она себя во время всего чемпионата. Активно использовала способы самовнушения. Не случайно у Корычевой высшие показатели. С завидным упорством боролась за победу и дебютантка Елена Буркова. Во всех десяти попытках она показала высокие результаты и завоевала серебряную награду.

А обстановка действительно была сложной. Как правило, днем усиливался ветер, его порывы иногда достигали 7 метров в секунду, возникали активные термические потоки, особенно над песчаным кругом. Требовалось высокое мастерство владения парашютом, чтобы в этих условиях точно выходить на цель. И когда спортсмен был, что называется, начену, собран, готов к неожиданностям,

МУЖЧИНЫ (121 СПОРТСМЕН).

● I. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (10 прыжков): 1. Б. Визнер (ГДР) — 0,01 м — сумма отклонения от центра мишени; 2. Н. Ушмаев (СССР) — 0,04 м; 3. Ю. Боёме (ГДР) — 0,05 м.

Результаты остальных наших спортсменов: 7. А. Дино — 0,08 м; 10. В. Валюнас — 0,09 м; 61. А. Милованов — 0,30 м; 79. В. Колесник — 0,58 м.

● II. КОМПЛЕКС АКРОБАТИЧЕСКИХ ФИГУР (4 прыжка): 1. М. Фернандес (США) — 28,54 с (сумма времени 4 комплексов с учетом штрафных секунд);

2. Я. Шофранек (ЧССР) — 28,99 с; 3. В. Валюнас (СССР) — 29,05 с.; 4. В. Колесник — 29,34 с; 8. А. Милованов — 30,78 с; 10. Н. Ушмаев — 30,83 с; 11. А. Дино — 31,17 с.

Абсолютный чемпион в сумме двоеборья — Б. Визнер (ГДР); 2. Х. Луббе (Франция); 3. Н. Ушмаев (СССР); 4. В. Валюнас; 7. А. Дино; 33. А. Милованов; 48. В. Колесник.

● III. ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (4 прыжка): 1. Франция — 0,22 м; 2. ФРГ — 0,28 м; 3. Австралия — 0,29 м; 9. СССР — 0,41 м.

Командное первенство: 1. ГДР — 26 очков; 2. СССР и Франция — 86; 4.

ЧССР — 161; 5. Великобритания — 181; 6. Венгрия — 189; 7. Польша — 266; 8. ФРГ — 269; 9. Финляндия — 409; 10. КНР — 440; 11. Болгария — 441; 12. США — 483; 13. Австрия — 549; 14. Канада — 585; 15. Дания — 635; 16. Швейцария — 726; 17. Австралия — 749; 18. Швеция — 902; 19. Италия — 983; 20. Югославия — 1051; 21. Нидерланды — 1109; 22. Турция — 1253; 23. Бельгия — 1314; 24. Япония — 1728.

ЖЕНЩИНЫ (71 СПОРТСМЕНКА).
● I. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (10 прыжков): 1. Ч. Стернс (США) — 0,08 м; 2. Е. Буркова (СССР) — 0,09 м; 3. Х. Гла

он уверенно поражал заветную мишень, диаметр которой составлял всего 5 сантиметров!

Вот идет к цели наша спортсменка Тамара Лысюк. Впервые участвует она в мировом чемпионате. Уже над самым кругом неожиданно воздушный поток подхватил девушку. Секунды — и парашютистка могла бы приземлиться далеко от нулевой отметки. Но именно этих мгновений хватило Тамаре, чтобы справиться с восходящим потоком. Быстро и точно действовала она стропами управления, рывком бросила себя к заветному кружочку. На табло зажглась цифра 0,01.

— Вот это мастер! — послышался восхищенный голос руководителя чешской команды.

Не всегда, правда, нашим спортсменам удавалось на подходе к цели хладнокровно сориентироваться в сложной воздушной обстановке. Неудачно выступила наша женская команда в групповых прыжках на точность приземления. В четвертом прыжке Е. Короткова показала 60 см, а А. Швачко — 1,18 м. В результате команда очутилась на шестом месте. У мужчин борьба шла еще острее. Приземление А. Дино на 30-сантиметровой отметке сразу отрицательно сказалось на общем показателе — 9-е место (41 см), в то время как у французской команды — 22 см — первое место. Как видим, ошибка одного спортсмена, малейшая неточность — и команда оказывается за чертой призеров.



● У В. Валюнаса хорошее настроение: завоевана медаль.

СТАБИЛЬНОСТЬ — ПОКАЗАТЕЛЬ МАСТЕРСТВА

Прыжки с выполнением комплекса акробатических фигур в свободном падении можно было наблюдать на телеэкране. Телевизоры были поставлены почти в каждом домике отдыха для команд. На экранах хорошо видна работа каждого спортсмена.

В воздухе А. Милованов — дебютант сборной СССР. Это его второй прыжок. Советская команда, старший тренер сборной В. Жариков сосредоточенно следят за происходящим на телеэкране. Секунды свободного падения, разгон — и следует каскад фигур: левый разворот, правый, сальто... Кто-то вслух дает оценки, учитывая, кажется, малейшие промахи.

— Секунду добавят, не больше, — слышатся голоса.

— Нет, больше, — поправляет старший тренер. Он успел посчитать и сейчас ждал, что скажут судьи.

Вспыхивает табло: 7,88 секунды. За ошибки начислено 1,8 секунды. Много! Трудно было ожидать такой большой штраф.

● Один из моментов чемпионата мира.



На чемпионате впервые была применена система видеозаписи при оценке акробатических прыжков. Судьи дважды просматривали видеопленку, чтобы точно оценить исполнение спортсменом каждой фигуры, а если возникли сомнения — проверяли свои оценки. Все это дало возможность видеть малейшие ошибки. И не случайно, по сравнению с предыдущими чемпионатами, штраф-

ное время, начисленное за неточность исполнения фигур, возросло на 10—12 процентов.

Повысились требования и к прыжкам на точность приземления. Впервые на чемпионате — нулевой центр равнялся пяти сантиметрам. Поразить его намного сложнее, чем десятисантиметровый. Система «электронноля», которую привезли и смонтировали советские инженеры, работала безукоризненно. Она позволяла очень точно определить место первого касания. Таким образом к спортсмену предъявлялись высокие требования не только за безупречное владение парашютом, за тактику прыжка, но и за чистоту обработки «ноля».

Советская сборная была готова к повышенным требованиям в этой борьбе. Наши мастера Л. Корычева, Е. Буркова, В. Валюнас, Н. Ушмаев выступали уверенно, демонстрируя высокую спортивную подготовку. Лариса Корычева во всех упражнениях показала замечательные результаты и заслуженно отмечена самым высоким спортивным титулом — ей присуждено почетное звание абсолютной чемпионки мира.

Но не всем парашютистам хватило мастерства, воли и упорства, чтобы вы-

(ГДР) — 0,15 м; результаты остальных наших спортсменов: 4. Л. Корычева — 0,16 м; 17. Т. Лысюк — 0,39 м; 24. Е. Короткова — 0,63 м; 40. А. Швачко — 1,38 м.

● II. КОМПЛЕКС АКРОБАТИЧЕСКИХ ФИГУР (4 прыжка): 1. И. Валюнофф (ГДР) — 29,71 с; 2. Б. Харцбеккер (ГДР) — 30,68 с; 3. Л. Корычева (СССР) — 31,04 с; 4. А. Швачко — 31,45 с; 6. Е. Буркова — 32,27 с; 7. Е. Короткова — 32,75 с; 53. Т. Лысюк — 45,59 с.

Абсолютная чемпионка мира среди женщин — Л. Корычева (СССР); 2. И. Валюнофф (ГДР); 3. Ч. Стернс (США). Места

остальных наших спортсменов по двоеборью: 4. Е. Буркова; 10. Е. Короткова; 20. А. Швачко; 39. Т. Лысюк.

● III. ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (4 прыжка): 1. Болгария — 0,33 м; 2. Канада — 0,43 м; 3. Чехословакия — 0,63 м; 6. СССР — 2,10 м.

● КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО: 1. СССР — 34 очка; 2. СССР — 41; 3. ГДР — 69; 4. Франция — 70; 5. Венгрия — 90; 6. Канада — 101; 7. Болгария — 118; 8. США — 174; 9. КНР — 282; 10. Австралия — 329; 11. Польша и Италия — 365; 13. Бельгия — 413.

ступать устойчиво. Как правило, в лидирующей группе оказывались три наших участника, остальные же занимали места во второй — третьей десятке. А командный зачет, как известно, определяется по четырем лучшим. Не хватило некоторым членам сборной стабильности выступлений, а стабильность — первый показатель мастерства.

Это, наверное, один из главных выводов для команды.

ПУСТЬ НЕ ОСЛЕПИТ БЛЕСК СЕРЕБРА...

Итак, наши спортсмены — вторые. Серебряные призеры — и мужская, и женская команды. Это высокий результат. Приложено много сил, стараний в борьбе. И тем не менее показатели могли быть выше. На последних восьми чемпионатах по парашютному спорту наши спортсмены завоевывали более достойные личные места и «золота» привозили больше.

Вот почему очень важно, думается, критически оценить достигнутое, сделать правильные выводы на будущее. Это необходимо и потому, что спортивная борьба становится все острее. Сейчас на уровень мировых достижений в парашютном спорте вышли команды более десяти стран. На XVI чемпионате медалями стали спортсмены девяти государств. Это тоже рекорд. Ранее три — четыре команды «забирали» все трофеи. Усовершенствовался парашют, методика подготовки спортсменов.

Дело специалистов и тренеров тщательно проанализировать итоги первенства, разобраться, что внести нового в методику подготовки мастеров высшего класса. Важно вооружить их всем арсеналом технических приемов.

В Чехословакии многие наши соперники демонстрировали довольно разнообразную технику заходов, поражения цели — и носом, и каблучком. Австралийские спортсмены на последнем прыжке (решалась судьба медалей) даже разулись, сняли кеды. Парашютисты ГДР старались ударить по мишени, как бы проходя над ней. Китайцы до самой последней секунды «шли», положив ногу на ногу.

— Скажите, как вы заходите на цель? — спросили Елену Буркову.

— Сколько прыжков, столько и способов. Каждый раз в зависимости от силы и направления ветра, от потоков воздуха определяю свои действия, — ответила мастер спорта СССР международного класса. Сама она владеет этими приемами.

Обучать этому, видимо, следует с особой тщательностью всех: и мастеров, и начинающих. Ведь небольшая ошибка — и можешь ударить мимо заветной мишени. Здесь все важно: и умение управлять парашютом, и прицельно поражать нулевой диск.

Много нового внесла и система оценки акробатических фигур по видеозаписи. Сейчас и тренер, и судьи должны иметь современные технические средства для определения действий спортсменов. Визуальное наблюдение с земли в оптические приборы не дает полного эффекта: многие ошибки ускользают из поля зрения. Качество исполнения, четкость и точность выдвинулись на первый план. Чтобы быть в лидерах, спортсмен должен обладать филигранной техникой выполнения каждой акробатической фигуры.

Требуется решения и задача ранней специализации парашютистов. Необходим более вдумчивый подход к отбору перспективных спортсменов. От пяти до десяти лет уходит на то, чтобы выковать мастера, хорошо владеющего телом в свободном падении, готового выполнить акробатику на самом высоком уровне. Правда, Е. Бурнова прошла этот этап за более короткий период. Она увлеклась парашютизмом, имея за плечами солидный опыт прыжков в воду. Этим спортом начала заниматься еще во втором классе. Примерно такой же путь прошла в спорте и И. Валкофф, талантливая парашютистка из ГДР, завоевавшая золото и серебро на чемпионате.

XVI чемпионат мира по парашютному спорту ушел в историю. Но его опыт, его уроки многому учат, и, конечно, их надо взять на вооружение.

Л. ЯСНОПОЛЬСКИЙ,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Лученец — Москва

28 МЕДАЛЕЙ МНОГО- БОРЦЕВ

ЧЕХОСЛОВАКИЯ: X I МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО ПАРАШЮТНОМУ МНОГОБОРЬЮ



БОЛЬШИМ АВИАЦИОННЫМ ПРАЗДНИКОМ В ГОСТЕПРИИМНОМ ЧЕХОСЛОВАЦКОМ ГОРОДЕ КРНОВЕ ОТКРЫЛИСЬ ЭТИ СОРЕВНОВАНИЯ, ПРОХОДИВШИЕ ПОД ДЕВИЗОМ «ЗА ДРУЖБУ И БРАТСТВО». В НИХ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ СПОРТСМЕНЫ БОЛГАРИИ, ВЕНГРИИ, ГДР, КНДР, МОНГОЛИИ, ПОЛЬШИ, СССР И ЧССР. ОНИ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛИ СВОЕ МАСТЕРСТВО В ГРУППОВЫХ И ОДИНОЧНЫХ ПАРАШЮТНЫХ ПРЫЖКАХ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ, В СРЕЛЬБЕ, ПЛАВАНИИ И КРОССЕ.

Спортивная делегация СССР состояла из опытных многоборцев: А. Мазаква (Минск), Н. Усова (Гомель), П. Кошелева (Донецк), новичка, впервые выступившего на международных соревнованиях — А. Глинки (Брянск), недавних лидеров международных соревнований тренера М. Кожаткина (Москва) и судьи Е. Сазанова (Горький).

Впервые в такой встрече участвовала команда Кореической Народно-Демократической Республики, спортсмены которой были самыми молодыми: их средний возраст — 18 лет.

ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ на точность приземления выполнялись с высоты 1000 м при радиусе зачетного круга — 6 м. Оценка: средний результат по всем прыжкам 1 м — 1000 очков, отклонение от центра круга на 1 см — штраф 2 очка, приземление за пределами 6-метрового круга — 0 очков. Состав команды — 4 человека. Четыре прыжка, зачет — три лучших результата.

Низкая облачность, обильные дожди, порывистый ветер осложняли борьбу, часто приходилось прерывать соревнования и ждать «просветления». Однако результаты большинства спортсменов — высокие. В лидирующей тройке — команды ГДР, Венгрии и СССР.

При розыгрыше шести одиночных прыжков на точность приземления с высоты 800 м спортсмены сумели приспособиться к капризам погоды, и световое табло зачистило вспышками 0,00!

Первая золотая медаль личного первенства завоевана капитаном сборной команды СССР — А. Мазаквым (средний результат 0,04 м — 1198 очков). Серебряный призер — венгр Ф. Негеси (0,1 м — 1196 очков), бронзовая медаль у спортсмена КНДР — Пан Гум Сока (0,11 м — 1196 очков).

СТРЕЛЬБА ИЗ МАЛОКАЛИБЕРНОЙ ВИНТОВКИ (вес более 5 кг, с диоптрическим прицелом), из положения лежа, без упора, в круглую мишень, расстояние 50 м, 5 пробных и 20 зачетных выстрелов в течение 30 минут. 180 выбитых очков соответствуют 1000 зачетных очков. За каждое очко в мишени выше или ниже норматива спортсмен получал премиальные или штрафные 10 очков.

В личном первенстве призовые места завоевали Я. Пулц (ЧССР) — 191 очко из 200 возможных, Э. Манчев (НРБ) — 191, В. Хмилевски (ПНР) — 190 очков.

В командном зачете после трех упражнений лидерами стали многобор-

На фото: А. МАЗАКОВ,
Н. УСОВ, М. КОЖАТКИН,
А. ГЛИНКА, П. КОШЕЛЕВ

Фото В. ТИМОФЕЕВА

цы СССР. Всего на 60 очков отстали спортсмены Венгрии и ГДР.

Соревнования по плаванию обострили борьбу за лидерство в многоборье. Плавание вольным стилем 100 м проводилось в прекрасном закрытом бассейне г. Оломоуц. Оценка упражнения: время 1 мин 20 с — 1000 зачетных очков. За каждую $\pm 0,1$ с — ± 1 очко.

Турнирную таблицу возглавил К. Карушков (НРБ) — 1 мин 2,8 с; Ф. Штилер (ГДР) — 1 мин 5,6 с и А. Мазиков (СССР) — 1 мин 6,2 с.

После этого упражнения судьба командного первенства по многоборью практически была решена. Команда СССР уверенно вышла вперед, набрав в сумме 4-х упражнений 13759 очков, на второе место продвинулись многоборцы ГДР — 13589 очков. Болгарские спортсмены сумели вывести свою команду на третье место, отыграв упущенное в парашютных прыжках.

КРОСС — последний решающий старт многоборья. Дистанция 3000 м по пересеченной местности с перепадом высот в пределах ± 150 метров. Время 10 мин 30 с — 1000 зачетных очков, ± 1 с — ± 3 очка.

Кросс проводился утром, после сильного ночного дождя, по трудной трассе — с крутыми подъемами и спусками с мокрым травяным покровом и скользким грунтом.

Лучший результат — 9 мин 49,5 с — показал спортсмен КНДР Канг Гонг Хо; вторым был К. Вашичек (ЧССР) — 9 мин 52,3 с; третий — венгр Л. Хорват — 9 мин 54,7 с.

Сборная команда СССР, проявив высокое спортивное мастерство, мужество и волю к победе, уверенно лидировала, занимая призовые места по всем упражнениям многоборья (16936 очков). Команда награждена главным призом соревнований — большим хрустальным кубком.

Второе место заняли многоборцы ЧССР (16726 очков), третье — Болгарии (16313 очков).

В личном зачете победителем стал А. Мазиков (СССР — 4504 очка), серебряный призер — Н. Усов (СССР), бронзовый — К. Вашичек (ЧССР).

Несмотря на то, что советская сборная показала общие высокие результаты, личные показатели отдельных спортсменов в упражнениях были недостаточными. Это говорит о необходимости усилить подготовку спортсменов по видам многоборья.

Соревнования в Крнове оставили хорошее впечатление: безупречная организация, четкое судейство способствовали достижению высоких результатов. В свободное время спортсмены побывали на заводе, изготавливающем кожеобрабатывающие станки, совместно с представителями завода посетили мемориал памяти воинов, павших в годы Великой Отечественной войны за освобождение города Оставры.

Наши многоборцы вернулись с блестящей победой: 28 медалей из 39 возможных — 10 золотых, 13 серебряных и 5 бронзовых. Свои спортивные достижения, завоеванные в трудных поединках, многоборцы сборной команды страны посвящают 60-летию образования СССР.

В. ТРАМАН,
мастер спорта,
руководитель
спортивной делегации

Крнов—Москва

В ЦК ДОСААФ СССР

ОБ ИНИЦИАТИВЕ ВЕДУЩИХ АВИАЦИОННЫХ СПОРТСМЕНОВ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

БЮРО ПРЕЗИДИУМА ЦК ДОСААФ СССР рассмотрело и одобрило патристическое начинание ведущих авиационных спортсменов («Крылья Родины» № 7 за 1982 г.), направленное на дальнейшее развитие технических и военно-прикладных видов спорта в клубах и первичных организациях ДОСААФ.

Ведущие авиационные спортсмены оборонного Общества, говорится в постановлении, стремясь внести достойный вклад в подготовку к 60-летию образования СССР и к IX Всесоюзному съезду ДОСААФ, обратились ко всем спортсменам Общества с призывом: оказать всемерную помощь клубам и первичным организациям ДОСААФ в совершенствовании учебно-воспитательной и тренировочной работы, готовить непосредственно в трудовых коллективах молодых спортсменов, передавать им свой богатый опыт. Настойчивое претворение в жизнь почина передовых спортсменов ДОСААФ под девизом «В первичные организации, в кружки, товарищи мастера!» безусловно будет способствовать повышению качества и эффективности военно-патристической, оборонно-массовой и спортивной работы первичных организаций Общества, окажет влияние на дальнейшее улучшение оборонно-спортивной работы непосредственно на предприятиях, в колхозах, совхозах, учреждениях, учебных заведениях и по месту жительства населения.

Бюро президиума потребовало от управлений военно-технических видов спорта, авиационной подготовки и авиационного спорта, ЦК ДОСААФ союзных республик, краевых, областных комитетов ДОСААФ, центральных спортивных клубов, федераций технических и военно-прикладных видов спорта организовать обращение среди ведущих спортсменов всех видов технического и военно-прикладного спорта, наметить мероприятия по вовлечению их в это движение.

ЦК ДОСААФ союзных республик, краевые и областные комитеты обязаны наращивать и совершенствовать общественные начала в оборонно-спортивной работе, добиться практического участия мастеров спорта, тренеров и инструкторов во внедрении в каждом трудовом коллективе доступных технических и военно-прикладных видов спорта, приобщать к ним большинство рабочих, колхозников, служащих и учащихся.

Решать вопросы воспитания мастеров и кандидатов в мастера спорта в неразрывной связи с патристической задачей — их работой на общественных началах в клубах и первичных организациях оборонного Общества. Постоянно поддерживать и развивать полезную инициативу ведущих спортсменов, мастеров спорта, активно участвующих в оборонно-спортивной работе трудовых коллективов, широко применять моральное стимулирование.

В районных и городских комитетах ДОСААФ завести учет мастеров и кандидатов в мастера спорта — руководителей технических кружков и секций. Периодически проводить семинары и инструктирование мастеров-спортсменов с целью повышения их методического уровня и постановки задач по организации оборонно-спортивной работы в клубах и первичных организациях ДОСААФ.

Комитеты ДОСААФ в полной мере должны использовать проведение VIII летней Спартакиады народов СССР, а также отчеты и выборы в организациях ДОСААФ для активного участия ведущих спортсменов, мастеров спорта в оборонно-спортивной работе, для вовлечения большинства трудящихся, особенно молодежи, в занятия техническими и военно-прикладными видами спорта.

Работу в первичных организациях ДОСААФ трудовых коллективов необходимо решать совместно с профсоюзами, комсомолом, спортивными организациями и органами народного образования.

Особое внимание уделить заботе об активном участии мастеров-спортсменов в дальнейшем развитии технических и военно-прикладных видов спорта на селе, в ПТУ, крупных промышленных предприятиях, учреждениях и учебных заведениях.

Поддерживать передового почина «В первичные организации, в кружки, товарищи мастера!» рассматривать как одно из необходимых условий надежного обеспечения массовости технических и военно-прикладных видов спорта, как практическое выполнение решений, вытекающих из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта».

СОРЕВ- НУЮТСЯ ВИНТОКРЫЛЫЕ

ХЛЕБОМ-СОЛЮ встретил Сызрань участников XXIII чемпионата СССР по вертолетному спорту. Посмотреть выступления сборных команд республик собрались десятки тысяч жителей города. Они увидели интересную, захватывающую воображение программу. В ней четыре упражнения, по которым подводились итоги: полет на малой высоте с выполнением комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута в минимальное время; вертолетный слалом с ведром, наполненным водой; то же — с грузом и совершенно новое упражнение — полет по треугольному маршруту с отысканием целей.

Основное, что характеризовало нынешний чемпионат, — это высокий уровень его организации и проведения. Коллектив Сызранского высшего военного авиационного училища летчиков и его начальник заслуженный военный летчик СССР А. Дидык сделали все, чтобы соревнования прошли успешно. Хорошо было поставлено материально-техническое обеспечение, продуманы вопросы безопасности полетов. Надежное и четкое руководство полетами исключало какие бы то ни было задержки с вылетами.

На старте оборудованы столовая для вторых завтраков, буфеты, медпункт, узел связи, крытый павильон, откуда можно понаблюдать за летающими экипажами. Выступления спортсменов сопровождалась содержательным дикторским текстом и... музыкой. Приятно было наблюдать за «танцем» вертолета на площадке. Оперативно доводились до спортсменов результаты их выступлений — об этом позаботилась судейская коллегия (главный судья — судья международной категории С. Сушевич, главный секретарь — судья международной категории Н. Любченко).

Отличная организация может послужить эталоном для других соревнований.

У каждой спортивной делегации были шефы. Спортсмены побывали на предприятиях, познакомились с трудовыми коллективами и их борьбой за претворение в жизнь обязательств, взятых в честь шестидесятилетия образования СССР, посетили базы отдыха предприятий.

Десять команд боролись за кубок Спорткомитета СССР, а также за учрежденный в прошлом году специальный кубок вертолетного конструкторского бюро имени М. Л. Миля. Шестьдесят четыре спортсмена, в том числе двадцать две женщины, — цвет вертолетного спорта страны — разыгрывали комплект медалей.

С первого вылета хороший старт взяла команда Вооруженных Сил СССР. В ее составе чемпионы и призеры первенств, мастера спорта В. Болвачев, В. Оборнев, В. Викторов, В. Искуратов. Тренирует команду мастер спорта Г. Иванов.

Не надо большого опыта, чтобы отличить почерк военных летчиков. Четкость и уверенность действий, аккуратность, плавность, чистота — вот что характеризовало стиль их выступления. Как и чем это достигнуто! — задаю вопрос.

— Главное — тренировки, — отвечает Г. Иванов. — Две недели точно по программе мы тренировались перед окружным чемпионатом, три недели — перед выступлением на первенстве Вооруженных Сил и столько же перед чемпионатом СССР. Каждая тренировка была целенаправленной. Как известно, полет выполняется на время. Не уложился в отведенные минуты — штраф. Сэкономил секунды — получай премиальные. Но как добиться, чтобы и время было минимальным, и качество полета высоким? Поначалу в процессе тренировок мы отработывали чистоту, то есть качество пилотажа, не обращая внимания на время, потом, добившись чистоты, постепенно вводили и временной элемент. Не следует гнаться за временем, если не уверен, что упражнение будет выполнено с хорошим качеством.

— В нынешнем году, — продолжает Иванов, — второе упражнение стало «темным». Спортсмен до открытия соревнований не знает, по какому маршруту надо пронести ведро с водой. Поэтому в процессе тренировок мы облетывали ряд возможных вариантов. И всегда стремились к точности, аккуратности.

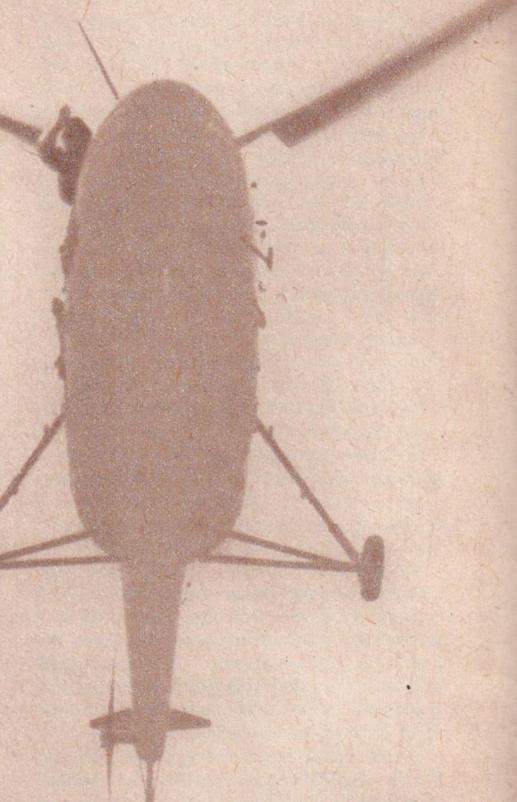
Серьезным соперником военных летчиков оказалась команда Российской Федерации. Ее представляли неоднократные призеры мастер спорта СССР международного класса В. Смирнов из Ярославля, мастера спорта Г. Колесников и Е. Смирнов (оба из Егорьевска) и дебютант всесоюзного первенства саратовец мастер спорта А. Андреев. К сожалению, никому из них не достались медали. Но ровные показатели по упражнениям обеспечили команде второе место в многоборье.

● Абсолютная чемпионка СССР мастер спорта А. Гарипова.

● Команда Вооруженных Сил, занявшая 1-е место (слева направо): В. Болвачев, В. Искуратов, Г. Иванов (тренер), В. Викторов, В. Оборнев.

Фото Н. ТОЧИЛОВА

Хорошо финишировали команды Москвы и в особенности — Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова. Быть бы спортсменам ЦАКа призерами, если бы они не опоздали к розыгрышу первого упражнения. Следует, однако, заметить, что, если заслуженный мастер спорта Т. Стекольников по трем упражнениям завоевала золотую и две серебряные медали, а мастер спорта СССР международного класса Л. Корнева — две золотые медали, то мужская половина команды — мастера спорта А. Уланов и С. Дербасов — довольствовались средними показателями.



Низе своих возможностей выступили представители команды ДОСААФ, а также некоторые ведущие спортсмены, соревнующиеся на личном первенстве. Кое-кто пытается это оправдать тем, что, мол, участвовали в проведении авиационного праздника и потому не смогли в полной мере подготовиться к чемпионату. Но Стекольников и Корнева — тоже участники авиационного парада! И это не помешало им занять на чемпионате призовые места.

Заслуживает похвалы команда Украины. В ее составе А. Войтенко — сварщик, В. Ганенко — слесарь, В. Гончаренко — авиационный техник, А. Миндарев — инженер. Опыта выступлений на всесоюзном старте у них еще мало. Поэтому занятое четвертое место — безусловный успех. Все участники команды подтвердили звание мастера спорта, а ее капитан А. Войтенко к тому же завоевал золотую медаль по упражнению.

На своем прежнем уровне выступили спортсмены Молдавии, Латвии, Грузии (см. технические результаты чемпионата).





ЧЕМПИОНАТ ПАРАШЮТИСТОВ — АВИАТОРОВ

183 УЧАСТНИКА привлек XXVI чемпионат ВВС по парашютному спорту. В его программе — классические упражнения, групповая акробатика и военное многоборье. Спортивным поединкам предшествовали показательные выступления спортсменов на Центральном городском стадионе, привлечшие 40 тысяч зрителей.

Полтора часа демонстрировали свое мастерство военные парашютисты и, наоборот, впервые на стадион прыгнуло 103 участника соревнований. Особенно впечатляюще выглядел парашютный десант из трех вертолетов — 45 спортсменов.

Абсолютными чемпионами ВВС 1982 года стали: мастер спорта Л. Новосельцева (МВО), мастер спорта международного класса В. Чайка (ПриВО). В общекомандном зачете победили спортсмены Московского военного округа.

Прыжки выполнялись с вертолетов Ми-6 и Ми-8, что позволило выполнять программу соревнований в относительно короткие сроки.

Нынешняя встреча еще раз подтвердила необходимость объединить усилия всех ведомств, культивирующих парашютный спорт, чтобы создать и внедрить в практику судейства современную контрольную аппаратуру для фиксации результатов прыжков на точность приземления, одиночной и групповой акробатики.

Опыт торжественного открытия чемпионата ВВС в Челябинске показал, что нынче вполне возможны показательные выступления на стадионе. Это отличная пропаганда спорта смелых.

В. ПЕККЕР,
мастер спорта,
судья Всесоюзной категории
Челябинск

В личном зачете среди мужчин во второй раз победу одержал мастер спорта СССР международного класса В. Оборнев (Вооруженные Силы). Вертолетным спортом он занимается семь лет. Неоднократно был чемпионом Приволжского военного округа, трижды лидировал на первенствах Вооруженных Сил.

У женщин победила А. Гарипова, летчик-инструктор Ижевского аэроклуба ДОСААФ, коммунист, мастер спорта. Окончив среднюю школу, Антонина Гарипова стала работать на заводе сначала нарезчицей, а затем токарем. Еще ученицей совершила в клубе первый парашютный прыжок, в семнадцать лет вылетела самостоятельно на вертолете Ми-1. Стала заниматься спортом, на одном из первенств республики выполнила мастерский норматив. Два года подряд была обладательницей больших золотых медалей на чемпионатах страны. Потом был перерыв в выступлениях. И вот Гарипова снова на самой высокой ступеньке пьедестала почета. Нынешний год оказался для нее особо удачным. Она стала абсолютной чемпионкой зоны, серебряным призером чемпионата РСФСР.

Как видите, перерыв не отразился на результатах выступлений, — улыбаясь, говорит Антонина. Она охотно рассказывает о социалистическом соревновании в группе, о взятых обязательствах в честь шестидесятилетия образования СССР, о своих курсах: операторе ЭВМ на радио-заводе Юлии Бесединой, электриках Игоре Чувашове, Николае Кузнецове. Все они уже летают самостоятельно.

Итак, XXIII чемпионат СССР успешно завершен. Он, как и другие выступления года, вызывает раздумья, предложения. Их высказывают спортсмены, тренеры, спортивные судьи.

В нынешнем году на соревнованиях всех степеней разыгрывалось новое упражнение — полет по треугольному маршруту с отысканием целей. Выполнялся он экипажами в составе двух человек — летчика и штурмана. Участники самостоятельно проводили прокладку маршрута и штилевой расчет полета. За 30 минут до вылета экипажи получали шаропилотные данные, уточняли расчет. За 6 минут до взлета на линии исполнительного старта им вручалось полетное задание — найти шесть целей (по три на первом и втором этапах маршрута), причем давалось несколько вариантов их описаний — один из которых правильный. Вот его-то экипаж и должен был назвать.

Казалось бы, для опытного экипажа не такое уж сложное задание. И тем не менее пилоты давали подчас «неправильные» описания целей, то есть те, которые определила судейская коллегия. Причина: недостаточно продуманными оказались некоторые задания. Например, крыша или стена автобусной остановки — зеленая, голубая. Как с высоты 100 м на скорости полета 120 км/ч можно определить, зеленая она или голубая? Некоторые спортсмены дали ответ — салатная.

Задание: населенный пункт Шигоны. Количество секций на белой трубе. Ответ судейской коллегии — девять. Заслужен-

ный мастер спорта СССР Л. Приходько и ее штурман мастер спорта Л. Татаринова уверяют — восемь. Кто прав! Так и не выяснено.

Один из судей сравнил такие задания с ребусами. И не случайно. Дело доходило до подачи протеста.

Предлагают во втором упражнении — вертолетный слалом — начислять очки и летчику, и оператору. А как быть, если один из грузов в четвертом упражнении зацепится за стойку шасси! Такой, не предусмотренный Положением о соревнованиях, инцидент произошел. Судьи были вынуждены считать высоту полета нормальной. А правомерно ли такое решение?

Тренер сборной команды Вооруженных Сил СССР Г. Иванов считает слишком строгим правило ставить «0» очков за все упражнение в случае, если оператор допустит перехват фала или не поставит на стол ведро с водой.

Высказывались и другие мнения. В частности — усложнить задание на поворотных пунктах маршрута; не допускать несколько касаний стола ведром; отказаться от взвешивания ведра с водой, отнимающего много времени, заменив его замериванием уровня воды; не подгонять полностью программу внутрисоюзных соревнований к международным чемпионатам.

Думается, Федерация вертолетного спорта СССР, разрабатывая Положение о соревнованиях на 1983 год, учтет эти предложения.

Н. БАЛАКИН,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Сызрань

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

● КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ. 1. Вооруженные Силы СССР (тренер Г. Иванов) — 3649,74; 2. РСФСР (В. Смирнов) — 3573,93; 3. Москва (А. Галкин) — 3561,57; 4. Украина (Л. Приходько) — 3558,94; 5. Белоруссия (В. Новиков) — 3544,50; 6. ДОСААФ (М. Баландин) — 3518,94; 7. Молдавия (А. Дорошенко) — 3498,94; 8. Латвия (В. Негин) — 3380,08; 9. ЦАК СССР (Е. Орлов) — 2714,15; 10. Грузия (Г. Суханов) — 2460,40.

● ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ. В скобках количество очков и места по упражнениям. Мужчины (шесть мест). 1. В. Оборнев (Вооруженные Силы) — 1218,18 (305,31 — 2, 311,39 — 2, 298,2 — 4, 303,28 — 2); 2. В. Искуратов (Вооруженные Силы) — 1213,43 (304,9 — 3, 311,2 — 3, 296,5 — 8, 300,83 — 5); 3. В. Болвачев (Вооруженные Силы) — 1210,88 (304,86 — 4, 310,82 — 4, 296,5 — 8, 298,7 — 8); 4. В. Головкин (Москва) — 1202,81 (304,15 — 5, 306,33 — 11, 296,2 — 9, 296,13 — 13); 5. В. Виктор (Вооруженные Силы) — 1198,43 (305,58 — 1, 291,12 — 27, 298,2 — 4, 303,53 — 1); 6. А. Безруков (Вооруженные Силы) — 1197,43 (303,9 — 7, 303,95 — 16, 298,2 — 3, 291,38 — 21). Женщины (шесть мест). 1. А. Гарипова (Ижевск) — 1189,22 (301,0 — 1, 297,14 — 12, 292,2 — 3, 298,88 — 3); 2. А. Рябикова (Москва) — 1181,18 (300,74 — 2, 306,52 — 5, 288,8 — 5, 285,12 — 10); 3. Л. Приходько (Сумы) — 1181,07 (294,93 — 3, 307,3 — 3, 286,4 — 7, 292,44 — 7); 4. Г. Шлиговская (Москва) — 1172,76 (287,81 — 11, 307,02 — 4, 284,8 — 8, 293,13 — 6); 5. Л. Денисенко (Харьков) — 1169,04 (290,2 — 8, 289,79 — 19, 288,8 — 5, 300,25 — 1); 6. О. Борсук (Минск) — 1167,5 (291,28 — 6, 300,52 — 9, 280,4 — 9, 295,3 — 5).



Фоторепортаж
см. на 4-й стр. обл.



28760 км—ПОД ОБЛАКАМИ

С ВОЛНЕНИЕМ встречали участников 44-го чемпионата СССР второй лиги по планерному спорту организаторы — работники Каунасского авиаспортклуба ДОСААФ имени И. Жибукурса. Они хорошо помнили, как три года назад капризная прибалтийская погода — низкая облачность и дожди так и не дали провести финальные соревнования VII Спартакиады народов СССР. Но в этом году погода была значительно лучше. Порадовала она спортсменов уже в первый день, во время облета аэродрома: мощные восходящие потоки в считанные минуты «забрасывали» планеры чуть ли не на двухкилометровую высоту.

На этом чемпионате важен не столько личный показатель, сколько командный результат. Оценивается работа всего коллектива, его слетанность, дружба, умение оказать взаимопомощь.

Первый маршрут — 151 километр. Стояла низкая облачность, сила восходящих потоков не превышала 1,0—

1,5 м/с. Помощниками планеристов стали аисты, обучавшие технике парения своих детей. Десяти спортсменам так и не удалось пройти маршрут.

Наша команда — инженер-электрик из Вильнюса Сигитас Смильгявичюс, токарь-универсал из Паневежиса Витаутас Линяускас и я шли вместе, помогая друг другу отыскивать потоки. Мне в этот день повезло — заняла первое место. В командном зачете определились лидеры — планеристы Украины, Литвы и Белоруссии, между которыми в дальнейшем и развернулась основная борьба за призовые места.

Следующее упражнение — треугольные маршруты: 178 км — для мужчин, 127 км для женщин. На небе ни облачка, но попадались термики с подъемной силой до 3 м/с и можно было подниматься на высоту до 1900 м. Во второй половине дня кое-где появились маленькие облачка. Мы шли небольшими группами, результаты сравнительно неплохие: не вернулась на аэродром лишь

● Команда-победительница (слева направо): С Смильгявичюс, В. Линяускас, Я. Паплаускайте, А. Килна (тренер). Команда награждена переходящим кубком ЦК ДОСААФ СССР и призом журнала «Крылья Родины» — за лучший результат, показанный в сумме двух последних упражнений.

одна спортсменка. Призерами вновь стали команды Белоруссии, Украины и Литвы.

Солнце все сильнее и сильнее жгло землю. Даже на открытом летном поле, казалось, нечем дышать. Ртутный столбик термометра в тени достигал 30 градусов. Еще труднее и жарче было в небе, под закрытым колпаком планера. В пустое знойное небо никому не хотелось уходить первому, хотя все знали, что маршруты длинные (302 км для мужчин и 227 км для женщин) и времени едва хватит, чтобы финишировать на аэродроме. Почти третья часть участников стартовала лишь после обеда, в том числе и лидеры соревнований. Термики

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Наименование команды	Упражнение № 1		Упражнение № 2		Упражнение № 3		Упражнение № 4		Упражнение № 5		Многоборье Очки
	Очки	Место									
Литовская ССР	2599	2	2561	3	2140	7	2627	4	2640	1	12567
Украинская ССР	2803	1	2597	2	2094	8	2753	2	2188	3	12435
Белорусская ССР	2574	3	2611	1	2166	6	2729	3	1738	7	11818
Латвийская ССР	2035	5	2398	5	2238	4	2615	5	2260	2	11546
Казхская ССР	1656	7	2440	4	2532	2	2765	1	1929	5	11322
Молдавская ССР	2258	4	1850	7	2212	5	2501	7	1863	6	10684
РСФСР	1289	9	2140	6	2413	3	1788	9	2043	4	9673
Туркменская ССР	1414	8	1817	8	2553	1	1663	10	1305	8	8752
Москва	1717	6	1368	10	1861	9	1864	8	1161	9	7971
Эстонская ССР	666	11	1292	11	1611	10	2607	6	675	10	6851
Ленинград	694	10	1391	9	1177	11	1020	11	566	11	4848

поднимали до 2200 м, над лесами формировались облака, но вскоре условия для парения стали быстро ухудшаться, и единственным выходом для опоздавших со стартом мог быть горящий торфяник, находившийся довольно далеко от маршрута. Вспомнив статью известного планериста Мофата, в которой он рассказывал, как победил на чемпионате мира, используя восходящие потоки от горящей на полях соломы, я потянулась в сторону дыма. Заметила, что сюда торпятся и другие планеристы. Одни, набрав высоту 1800 м, спешили сфотографировать поворотный пункт, находящийся за 13 км, другие, вернувшись, снова глотали дым на 600-метровой высоте. Но скоро столб дыма уменьшился и далеко не у всех вернувшихся оправдались ожидания. Неудача постигла все три лидировавшие команды, а выиграла те, кто стартовал первым.

На следующий день лидеры соревнований, наученные горьким опытом предыдущего дня, поспешили выйти на маршрут (371 км — мужчины, 302 км — женщины) и... ошиблись. Те, кто стартовал на полчаса позже, попали в более выгодные условия. Над лесами до самого второго поворотного пункта на высоте 2600 м тянулись красивые подоблачные улицы. Вариометр показывал подъем до 6 м/с. По радио слышались возгласы восхищения. Но как переменчива прибалтийская погода! Позади остались леса, развеялись облака, восходящие потоки уменьшились до 2 м/с. Многие планеры быстро теряли набранную высоту, драгоценные секунды тратились на поиск хотя бы слабых потоков. Некоторые так и не смогли пересечь финишную линию. Тот, кто преодолел эти трудные километры над полями и достиг лесного массива, снова встретил сильные термики (подъем до 6 м/с) и благополучно совершил посадку на аэродроме. Хорошо об этом летном дне сказал латышский спортсмен Парфентьев, выполнивший норматив мастера спорта: «Только мелькают, мелькают подо мной литовские города, даже разглядеть не успеваешь». В этот день победила команда Казахстана.

Это был последний погожий день. Два дня вынужденного отдыха спортсмены использовали для знакомства с республикой: побывали в Вильнюсе, посетили исторические места Каунаса, Тракай, осмотрели Пренайский экспериментальный завод спортивной авиации.

В день полетов по треугольному маршруту (мужчины — 127 км, женщины — 102 км) погода менялась буквально на глазах: то казалось, что вот-вот пойдет дождь, то опять выглядывало солнце. Кто не выдержал напряжения и стартовал, вынужден был отклониться довольно далеко от маршрута, чтобы обойти образовавшуюся в небе громадную безоблачную «дыру». Более опытные спортсмены вовремя оценили метеорологическую обстановку, вернулись и пересекли стартовую линию только в 16 часов. В это время «дыра» заполнилась красивыми облаками и довольно сильными термиками, с их помощью можно было подняться на высоту почти 1500 м.

Наша команда довольно быстро дала сигнал тех, кто стартовал полчаса назад, — победа обеспечена. Второе место заняли планеристы Украины — инженер-кандидат в мастера спорта В. Топорова (Киев), мастера спорта

В. Шевченко (Ровно), Н. Калашников (Киев). Их дружная команда летала уверенно, с подъемом, показывала высокие результаты как в личном, так и в командном зачете во всех упражнениях.

Белорусскую команду представляли планеристы Бобруйского АТСК — инструкторы-летчики Т. Чупрунова, В. Шелушков и авиатехник А. Валенчиц.

Мне нравятся командные соревнования: это и большая ответственность — тебе доверили выступить за республику (!), и проверка слетанности и сплоченности коллектива. Хотя и назначали разные маршруты для мужчин и женщин, все равно я чувствовала заботу и поддержку товарищей по команде, нашего тренера мастера спорта А. Килны. Это помогало пройти маршруты уверенно, без срывов.

С радостью хочу сказать, что крепкая дружба связывала все команды. Мы делились опытом, рассказывали друг другу о жизни в своих клубах, о полетах.

Чемпионат был для нас последней проверкой перед VIII Спартакиадой народов СССР. Он выявил слабые стороны в подготовке, показал, на что следует обратить особое внимание, чтобы в финальных стартах Спартакиады народов СССР показать наивысшие результаты.

Я. ПАПЛАУСКАЙТЕ,
мастер спорта СССР,
член команды-победительницы

Каунас



РЕСПУБЛИКАНСКИЕ ТУРНИРЫ ДЕЛЬТАПЛАНЕРИСТОВ

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ. На дельтадроме «Юца» близ Пятигорска прошел финал II чемпионата РСФСР по дельтапланерному спорту. Появилась возможность сделать некоторые сравнения, проследить тенденции изменения и развития летной и спортивной техники. Несмотря на трудности, главная из которых — отсутствие хорошей спортивной базы в районе дельтадрома, финал чемпионата прошел организованно.

Финальные старты этого года в сравнении с прошлогодним собрали в два раза больше спортсменов — 31 против 16. В трех упражнениях было разыграно 11 туров (4-4+3). Средний налет за время розыгрыша упражнений для каждого участника составил 1 час 40 мин. Это на 1 час больше, чем на первом чемпионате.

Из 16 прошлогодних финалистов 12 добились права участвовать в финале 1982 года. Все команды изменили свой состав. Но если команда Московской области, обновившись на две трети, перешла с первого места на третье (1355,7 очка), то команда Томской области с такой же заменой осталась на почетном втором (1399,3). У нее разрыв в результатах спортсменов, набравших наибольшее и наименьшее количество очков, 485 и 424, а у представителей Московской области — 626 и 336.

Первое место с большим отрывом завоевала команда Куйбышевской области (1603,9). Отличился лидер — чемпион РСФСР двадцатитрехлетний студент Куйбышевского авиационного института

Игорь Соболев. Он один набрал больше очков — 730,0, чем команда, занявшая последнее место (575,9). Ставка тренера куйбышевцев И. Комиссарова на молодежь полностью себя оправдала. Вторым призером в личном первенстве стал А. Сутягин (650,9), Томская область.

Краснодарские дельтапланеристы, впервые вышедшие в финал, завоевали четвертое место (1329,7 очка). Свердловчане — пятые (1263,3). А вот спортсмены Красноярского края и Мурманской области оказались неподготовленными к соревнованиям и заняли соответственно 6 и 7-е места. Они, обладая достаточно высокой техникой пилотирования, выступали на дельтапланах, явно уступающих аппаратам соперников.

Кстати можно отметить, две трети участников летали на дельтапланах постройки 1982 года. Практически все построенные аппараты — с плавающей попереиной, спрятанной в боковой нарма. Французский дельтаплан «Атлас», на котором летал А. Кареткин — чемпион страны 1981 года (Московская область), был явно не среди лучших. Только высокое спортивное мастерство и опыт участия в соревнованиях позволили спортсмену занять четвертое место в личном зачете (626,8 очка).

Кроме двух уже традиционных упражнений — маршрут плюс точность и дальность полета, было разыграно новое: старт с вершины горы, облет трех вешек и посадка в цель, расположенную внизу на плато, при ограничении времени 10 мин; или посадка в зачетный квадрат на вершине при ограничении времени 15 мин. Упражнение довольно сложное для большинства участников, хотя и вызвало большой интерес. Достаточно сказать, что в 39% попыток спортсмены получили нулевые оценки, из них в 27% за превышение лимита времени. Такие результаты — следствие недостаточной тактической подготовки, неумения рассчитывать свои возможности. Силается впечатление, что большинство участников слабо готовилось по программе соревнований.

Нельзя не упомянуть об одном обстоятельстве, непосредственно влияющем на безопасность полетов. Большинство спортсменов недостаточно еще владеют техникой выполнения посадок. В первом упражнении в 24% попыток спортсмены не попали в зачетный квадрат 100×100 м или совершили грубую посадку. Еще в 10% случаев получен зачет со штрафом на посадке. Во втором упражнении в 16% попыток — нулевые результаты и в 8% — зачет со штрафом. И даже в третьем упражнении — на дальность полета, где техника посадки не оценивается, в 10% попыток спортсмены не попали в зачетный створ шириной 70 м.

Мне кажется, следует подумать о введении в программу упражнений с активным использованием динамических и термических потоков: пилотажные фигуры (спирали и др.) с посадкой на вершине или на склоне, упражнения типа «кросс кантри» — большие перелеты с использованием термиков, групповые, командные упражнения и т. д.

Финал II чемпионата РСФСР вылился в большой спортивный праздник молодежи. Интересной была культурная программа соревнований: экскурсии по Лермонтовским местам Пятигорска, городкам-курортам Кавказских Минеральных Вод. В нелетные дни был организован однодневный трудовой десант в колхоз, на территории которого расположен дельтадром «Юца».

В. БОЛДЫРЕВ,
заместитель главного судьи,
судья республиканской категории

Пятигорск

УКРАИНА. Спортсменов десяти областей привлек III чемпионат Украины.

В условиях жестких требований мандатной комиссии 43 участникам был дан допуск к полетам. Все дельтапланы, всесторонне осмотренные комиссией, отвечали требованиям технических условий и допущены к эксплуатации.

Призерами в полетах на точность приземления стали: В. Покотилов — 265 очков (Киев), О. Зайцев — 237 (Крымская область), В. Друкар — 232 (Киев); в полетах по заданному маршруту: А. Кузнецов — 280 (Крымская область), А. Корнач — 278,2 (Днепропетровск), Ю. Липко — 267 (Ворошиловград); в полетах до намеченного пункта с возвращением к месту старта: Е. Гриненко —

200, О. Зайцев — 200, Ю. Литвиненко — 195,4 (все — Крымская область).

Абсолютным чемпионом Украины 1982 года стал О. Зайцев (659,3), на втором месте Ю. Липко (653,7), третий результат у Ю. Литвиненко (639,2).

В командном зачете победили спортсмены Киева, вторые — крымские дельтапланеристы, третьи — ворошиловградцы.

Результаты соревнований могли бы быть выше, но метеосостояние не баловало участников. Скорость ветра редко превышала 3—5 м/с при высокой температуре воздуха (до 20°С) и повышенной болтанке.

В. ШИТОВ

Феодосия



НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

НА БАЗЕ Ленинградского городского аэроклуба ДОСААФ проведены традиционные соревнования по парашютному спорту на кубок «Советская Прибалтика». Одновременно команды боролись за право участия в финальных соревнованиях на приз журнала «Крылья Родины». В соревнованиях приняли участие команды авиационных клубов Вильнюса и Капсукаса (Литовская ССР), Риги и Даугавпилса (Латвийская ССР), Таллина (Эстонская ССР) и две из Ленинграда. К сожалению, не было команд из клубов Каунаса, Нарвы и Кохтла-Ярве.

Среди 65 участников (9 спортсменов выступили на личное первенство) — 16 мастеров спорта, 12 кандидатов в мастера. Несмотря на довольно сложные погодные условия, соревнования разыграны по полной программе.

Призовые места в прыжках на точность приземления заняли литовские парашютисты: Б. Кайлюене (0,25 м), Л. Виноградова (0,46 м), М. Вирбицкайте (0,52 м). Среди мужчин победил рижанин И. Фахрутдинов (0,01 м). За ним В. Янушаускас (0,07 м), А. Римавичус (0,08 м), оба из Вильнюса.

В одиночных затяжных прыжках первые среди женщин: Б. Кайлюене (Капсукас) — 8,33; 7,96; 6,93 с; А. Полозова (Ленинград) — 8,6; 8,56; 9,07; Э. Нянишките (Капсукас) — 9,16; 9,46; 9,43 с; среди мужчин: Р. Кацюшкавичус (Вильнюс) — 6,46; 6,8; 7,1; И. Канатников (Таллин) — 7,6; 8,1; 7,88; А. Виноградов (Вильнюс) — 8,36; 8,33; 7,2 с.

В сумме двоеборья места распределились в следующем порядке: Б. Кайлюене и Р. Кацюшкавичус, Ю. Уткинене и В. Янушаускас, Л. Виноградова и А. Виноградов — все воспитанники Вильнюсского аэроклуба ДОСААФ.

В групповых прыжках на точность приземления победа досталась женской команде г. Капсукас и мужской г. Даугавпилс.

В общекомандном первенстве переходящий кубок «Советская Прибалтика» вручен парашютистам Вильнюса (тренер — Л. Трушкин). Команда-победительница в упорной борьбе завоевала право участвовать в финальных соревнованиях на приз журнала «Крылья Родины».

Впервые норматив мастера спорта СССР выполнил А. Виноградов (Вильнюс).

А. БАЙБИКОВ,
мастер спорта СССР, заместитель
главного судьи

Ленинград

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ НЕБА

В ПОЛНОЧЬ на третий день войны в квартире полярного летчика Пусэпа зазвонил телефон. В трубке раздался голос Героя Советского Союза М. В. Водопьянова:

— Эндель, мы зачислены в авиацию дальнего действия. Готовься на фронт. Будем бить фашистов.

Утром 8 августа 1941-го группа М. Водопьянова приземлилась на аэродроме под Ленинградом. А девятого Пусэп ушел на боевое задание — бомбить Берлин. В одной кабине с ним за штурвалом ТБ-7 (Пе-8) находился Водопьянов.

Трудным был этот полет. Еще над нашей территорией экипаж вынужден был отбиваться от «мессеров». Истребители противника угодили в маслопровод и в правом крайнем моторе упало до нуля давление масла.

— Выключить мотор! — приказал Пусэп. — Пойдем на трех.

Но это сразу отразилось на поведении машины. Самолет стал уклоняться влево. Пусэп и Водопьянов вдвоем жали на педали, чтобы держать бомбардировщик на заданном курсе.

Вдали обозначились контуры не полностью затемненного Берлина.

Штурман Штепенко, выдав последние поправки курса, крикнул:

— Так держать!

Вскоре внизу показались намеченные для ударов объекты. Несколько тонн фугасок обрушилось на них. Освободились от бомбового груза и другие самолеты.

Эндель бросил взгляд в сторону Восточного вокзала. Пути и здание вокзала были объаты пламенем.

— Это поработали балтийцы, — проговорил Водопьянов.

— Молодцы! Хорошо поработали, — добавил Пусэп. — Теперь можно и домой.

Лететь кружным путем на трех моторах значило дольше находиться в зоне вероятных действий истребителей и зенитчиков врага. Не лучше ли напрямик?

Раненый ТБ-7 с истребителями не встречался, но залпов зенитных батарей не избежал. Снаряды рвались так близко, что кабина наполнилась едким дымом. Осколок угодил в один из баков. На аэродром посадка пришла на последних каплях бензина.

На другой день участники отважного и дерзкого налета на фашистскую столицу были удостоены правительственных наград. Эндель Пусэп награжден орденом Красного Знамени.

Успешный рейд советских бомбардировщиков не оставил без внимания западная пресса. В налетах на Берлин, писали английские газеты, наряду с ДБ-3 приняли участие «новейшие гигантские самолеты, качества которых вызывают восхищение у всех авиационных специалистов».

Шестого ноября ТБ-7 Пусэпа вновь поднялся в воздух. Курс — на Данциг. Цель — бомбардировка электростанции. Ее удалось поразить с первого захода.

Обратно шли на большой высоте, затем снизились до 500 метров. Со всех сторон к самолету потянулись трассирующие очереди зенитных пулеметов. Загорелся четвертый мотор, пламя перекинулось на обшивку плоскости. Пожар удалось погасить, но машина подлежала ремонту.

Через короткое время ТБ-7 снова в строю, и экипаж получает новое боевое задание — рейд на Кенигсберг. До предела нагруженный бомбами самолет набрал высоту, но вскоре неожиданно оказался в грозовой облачности.

По расчетам проходили фронт, и никого не удивила огненная буря вокруг. Яркие вспышки, казалось, насквозь прошивали плоскости и фюзеляж, самолет бросало, как шляпку в бушующем океане. Полагаться на приборы не приходилось — стрелки металась по циферблатам, и нельзя было даже приблизительно определить, в каком положении машина по отношению к горизонту. В борьбе со стихией ТБ-7 потерял высоту, которую с таким трудом набрал. Но это не помешало выполнить боевую задачу — укрепления Кенигсберга подверглись бомбардировке с небольшой высоты.

Около ста боевых вылетов совершил сын эстонского народа Пусэп. В перерывах между огненными рейдами выполнял особые задания, требовавшие меньшего напряжения, летного мастерства.

В конце апреля 1942 года в экипаже Сергея Асямова Пусэп в качестве второго пилота совершил полет в Англию. Потом с народным комиссаром иностранных дел СССР на борту опять в Англию и в США.

Полет через океан экипаж совершил уверенно, но когда оставалось немногим более часа до Вашингтона, погода испортилась. К тому же американцы преподнесли «сюрприз». От Монреаля наш самолет

должен был сопровождать «Боинг-17». С самого начала он держался почему-то сзади, хотя логичнее было лидирование. А когда горизонт закрыли облака, «Боинг» исчез вовсе...

Из советского посольства сообщили, что по традиции, авиаторов, впервые перелетевших через океан, принимает президент США. Эндель Пусэп и Штепенко были приглашены в Белый дом, где президент Франклин Рузвельт поздравил их с успешным перелетом через океан.

Богата летная биография Пусэпа. Ее можно проследить по его наградам. Первый орден — Красную Звезду — он получил в 1940 году при выполнении задания на Севере. В сорок первом — орден Красного Знамени за участие в бомбардировках Берлина. 20 июня 1942 года Энделю Пусэпу вместе с штурманом Александром Штепенко присвоено звание Героя Советского Союза. В 1943 году за участие в Сталинградской битве Пусэп был награжден орденом Отечественной войны I степени. В сорок четвертом — орденами Суворова III степени и Красной Звезды, в сорок пятом — орденом Александра Невского...

В один из первых дней мая 1945 года, сделав последний боевой вылет, майор Э. К. Пусэп находился в готовности на аэродроме. Настроившись на волну штаба, когда услышал знакомый голос Ю. Левитана, передававшего приказ Верховного Главнокомандующего. В числе других Верховный объявил благодарность и летчикам авиации дальнего действия, участвовавшим во взятии Берлина. Стало быть — и коммунисту майору Энделю Пусэпу, командиру корабля 746-го авиаполка АДД.

Раны и травмы не позволили Пусэпу больше летать, но послевоенный послужной список его свидетельствует: он в строю, на переднем крае. Откомандированный в сорок пятом в распоряжение ЦК компартии Эстонии, коммунист Пусэп назначается начальником главного управления автотранспорта республики. В 1951 году он избирается заместителем председателя Президиума Верховного Совета ЭССР, депутатом Верховного Совета СССР. С 1962 года Э. К. Пусэп, внук безземельного эстонского крестьянина, назначается министром социального обеспечения. Много лет он был депутатом Верховного Совета республики, членом ЦК КП Эстонии. Рядом с боевыми наградами на груди у Пусэпа два ордена Трудового Красного Знамени, орден Дружбы народов, орден «Знак Почета».

Недавно я получил письмо от Энделя Карловича. Да, он на заслуженном отдыхе, но не в отставке. «По-прежнему полон забот, — пишет ветеран авиации, — по-прежнему председатель Федерации авиационного спорта республики, выступаю перед молодежью, рассказываю о былых полетах в огненном небе войны, по переднему краю неба».

М. ЛЬВОВ



ПЛОЩАДЬ ЭСТОНИИ составляет всего две десятых процента площади страны, а население — около полутора миллионов человек. Одна из самых маленьких по территории и населению, равноправная в братской единой семье советских республик.

Всю Эстонию с востока на запад или с севера на юг можно пересечь на автомашине за несколько часов. Страна многочисленных озер и лесных дубрав, более полутора тысяч островов и островков, бисером рассыпанных по Финскому и Рижскому заливам. Один из трех крупных островов Западно-Эстонского архипелага — остров Сааремаа — вошел легендарной героической страницей в летопись Великой Отечественной войны. Отсюда дальние бомбардировщики ВВС Краснознаменного Балтийского Флота под командованием полковника Е. Преображенского в начале августа 1941 года нанесли первые мощные удары по Берлину и другим городам фашистской Германии.

В суровое лихолетье народ Эстонии вместе со всем советским народом грудью встал на защиту социалистической Родины. Тысячи отважных ее сынов и дочерей влились в ряды Красной Армии, ушли в партизанские отряды. Третий эстонский корпус участвовал в Московской битве, прошел дорогами сражений до Берлина и Эльбы, стал гвардейским. Около 20 тысяч эстонцев Отчизна наградила орденами и медалями, наиболее отличившиеся удостоились звания Героя Советского Союза, в том числе и авиаторы. Об одном из них, Энделе Карловиче Пусэпе, рассказывается в этом номере журнала.

За годы Советской власти, особенно в послевоенное время, Эстония заметно преобразилась, возрос ее вклад в экономику страны. Из столицы республики Таллина во все концы расходятся экскаваторы и электромоторы, продукция химической, легкой и пищевой промышленности.

В 1980 году в Эстонии было произведено 5,4% экскаваторов и электромоторов страны, 2,5% — хлопчатобумажных тканей, 1,3% — минеральных удобрений, 1,3% — мяса, 2,2% — сыра, более 4% улова рыбы. На долю республики приходится около 84% общесоюзной добычи горючих сланцев, которые являются топливом для электростанций, сырьем для химической промышленности, превосходным строительным материалом. В самой Эстонии целые поселки состоят из домов, возведенных с применением сланцевого шлама.

В стране широко известны эстонские радиолы, осветительные приборы, яхты и лыжи. Популярностью пользуется продукция легкой промышленности — хлопчатобумажные, шерстяные и льняные ткани, ковры, верхний трикотаж.

Новый этап в развитии промышленности республики начался в одиннадцатой пятилетке.

Советская Эстония взяла уверенный темп в осуществлении Программы экономического и социального развития, намеченной XXVI съездом КПСС. Сегодня республика производит за 8 дней столько, сколько она производила за весь 1940 год.

В СЕМЬЕ
ЕДИНОЙ

СОВЕТСКАЯ
ЭСТОНИЯ

Эстония успешно участвует во внешне-экономических связях Советского Союза. 92 страны мира покупают изделия ее промышленности. Международную известность приобрела продукция производственных объединений «Таллэкс», «Норма», «Промприбор», «Пунане Рэт», Тартуского приборостроительного завода, Выруского завода газоанализаторов и многих других предприятий.

Быстрыми темпами развиваются в республике автомобильный, морской, речной и воздушный транспорт. Воздушные линии связывают ныне Таллин с Москвой и Ленинградом, столицами союзных республик и другими крупными городами страны. В 1980 году услугами воздушного транспорта воспользовалось около миллиона человек.

Эстонская ССР — республика сплошной электрификации. В общественном производстве она имеет один из самых высоких процентов использования электроэнергии в стране. В совхозах и колхозах здесь на сто гектаров посевной площади потребляется свыше 90 киловатт-часов [в 1960 году потреблялось всего 4,2 квт/ч]. Такую стремительному росту электрообеспечения способствовало строительство близ Нарвы двух мощных ГРЭС — Эстонской и Прибалтийской. Возводили эти ГРЭС ударные комсомольские отряды, съехавшиеся на берега Немана из самых разных уголков Советского Союза. Ныне эти гидроэлектростанции в Эстонии называют станциями Дружбы народов. Почти половина производимой ими энергии полностью удовлетворяет нужды республики, а остальная часть вливается в электрическую реку объединенной системы северо-запада страны.

Эстония славится высокоразвитым социалистическим сельским хозяйством. Колхозы и совхозы производят зерна, картофеля, мяса, молока, других сельскохозяйственных продуктов в два раза больше, чем производилось в буржуазной Эстонии. По темпам развития сельского хозяйства республика опередила многие развитые капиталистические страны. Претворяя в жизнь Продовольственную программу СССР, труженики сельского хозяйства большое внимание уделяют повышению эффективности животноводства, особенно молочного и мясного стада и беконных свиней. Колхозы и совхозы получают от животноводства до 75—85% денежных доходов.

В братской интернациональной семье Советская Эстония уверенно идет по ленинскому пути. Под испытанным руководством Коммунистической партии Советского Союза, последовательно осуществляющей ленинскую национальную политику, опираясь на бескорыстную помощь братских народов страны, и прежде всего русского народа, Эстонская ССР добилась крупных успехов. Черты зрелого социализма сегодня определяют все стороны политической, экономической и социально-культурной жизни республики.

В XXV ПЕРВЕНСТВЕ воздушно-десантных войск по парашютному спорту приняли участие 140 спортсменов. В программу соревнований входили: индивидуальная и групповая акробатика, одиночные и групповые прыжки на точность приземления и военизированное парашютное многоборье. Лично-командное первенство ВДВ разыграно по полной программе, чему способствовали хорошая организация и метеорологические условия.

Звание чемпиона по прыжкам на точность приземления завоевала мастер спорта З. Шпулинг с результатом 0,04 м. Следующих призеров помогли выявить дополнительные прыжки. Ими стали мастер спорта СССР международного класса З. Комратова и мастер спорта Е. Сергеева — 0,10 м. Среди мужчин в призовую тройку вошли мастера спорта Н. Наумов — 0,04 м, А. Чос — 0,05 м и А. Трусов — 0,07 м.

В индивидуальной акробатике победили мастера спорта СССР международного класса О. Комарова — 22,43 с и В. Бучнев — 19,86 с. За ними: С. Васильева — 23,46 с и С. Гулак — 20,04 с, третьи: Л. Зинченко — 23,56 с и А. Сизов — 21,09 с.

Звание абсолютного чемпиона ВДВ 1982 года завоевали мастера спорта З. Шпулинг и С. Шкурпат, за ними З. Комратова и В. Шпулинг, на третьем месте — мастер спорта СССР международного класса О. Комарова и А. Лоханов.

В групповых прыжках на точность приземления победу завоевала команда в составе А. Машковой, Ю. Гутникене, Р. Кургаевой, Г. Сергеевой и В. Тихомоловой. Они же выиграли и командное первенство в сумме многоборья.

Среди мужчин чемпионами по этому упражнению стала команда в составе Е. Бровкина, В. Александрова, В. Цупко, Н. Чижова с результатом 0,11 м.

В групповой воздушной акробатике лучшей была четверка, возглавляемая мастером спорта международного класса А. Белоглазовым, построившая в трех прыжках 21 фигуру.

В заключительный день соревнований проведено военизированное парашютное многоборье: кросс 3 км, на дистанции кросса стрельба из автомата, метание гранат и на последнем этапе (150 м) переноска груза (26 кг). Победил В. Бучнев с результатом 13,05 мин.

В сумме многоборья первое место и переходящий кубок среди мужских команд завоевали парашютисты мастера спорта М. Мовпан, К. Аасмяз, С. Коломиец, Ю. Парфенчиков, В. Максимов.

Л. НОВИКОВА,
главный секретарь соревнований

НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

В Донецке закончились первые всесоюзные финальные соревнования по парашютному спорту на приз журнала «Крылья Родины».

Подробный репортаж
о финальной встрече
читайте в
декабрьском номере.



В ПОСТАНОВЛЕНИИ ЦК КПСС «О 60-й годовщине образования Союза Советских Социалистических Республик» подчеркивается: «Мы вправе гордиться тем, что в общем строю с трудящимися всех наций страны народы бывших национальных окраин, обреченные прежде на вековую отсталость, уверенно шагнули в социалистическое будущее, минуя капитализм, и достигли высот социального прогресса».

Слова эти в полной мере относятся к Туркмении. До Великой Октябрьской социалистической революции этот край, раскинувшийся на огромных песчаных просторах Закаспия, был, пожалуй, одним из самых отсталых и запущенных. Бескрайняя пустыня раскаленных солнцем песков. Только верблюжьи караванные тропы от колодца к колодцу. И на сотни километров — ни одного поселения. Отдельными оазисами в этом необозримом безмолвии были Краснодарск, Ашхабад, Чарджоу и некоторые другие населенные пункты.

И всюду — нищета, невежество. Как утверждает статистика, на тысячу жителей края, в основном скотоводов-кочевников, насчитывалось семь человек, которые могли расписаться или прочесть по слогам. Врачей заменяли знахари и муллы. На всю Туркмению было всего два предприятия с числом рабочих до ста человек да несколько кустарных мастерских.

Чтобы преобразить этот край, потребовался всеобновляющий ветер Великого Октября. Благодаря торжеству ленинских идей, бескорыстной помощи народов-братьев, прежде всего русского, расправил свои богатые плечи туркменский народ. За годы Советской власти в Туркмении, как и во всей Средней Азии, произошли коренные перемены. Даже палящее солнце именуется ныне не иначе как щедрое, ласковое. Выросли новые города, совхозные и колхозные усадьбы. От беспокойной и своенравной Амударьи прорыл на современном гидротехническом уровне глубоководный канал длиной в тысячу сто километров. Сооружение его продолжается. Канал строят 250 организаций со всей страны. На стройке трудятся представители 32 национальностей.

Там, где ветер гонял пески, раскинулись плантации хлопка, овощей, фруктовые сады и виноградники, тучные пастбища. Туркмения сегодня — одна из ведущих хлопководящих республик. За годы пятилеток производство белого золота — хлопка-сырца здесь увеличилось в семнадцать раз.

По воле партии, творческой энергией людей пустыня открыла свои подземные кладовые. Главное богатство их — нефть и газ. Сейчас каждый шестой кубометр «голубого топлива» страны извлекается из недр Туркменской ССР. Отсюда из-под волнистых барханов Мургабской степи, от Шатлыкского газоконденсатного месторождения по стальной трубопроводной магистрали непрерывным потоком голубое

В СЕМЬЕ
ЕДИНОЙ

СОВЕТСКАЯ ТУРКМЕНИЯ

топливо подается в другие республики, на Урал, в центральные области Российской Федерации.

Кроме газа республика снабжает страну нефтью. Только за годы послевоенных пятилеток ее здесь добыто 55 миллионов тонн! Это в сто раз больше, чем до революции!

Растет химическая индустрия Туркмении. Введены в строй чарджоуский суперфосфатный завод имени В. И. Ленина, химический в Челекене, завод по производству йода в Небит-Даге, многие другие предприятия.

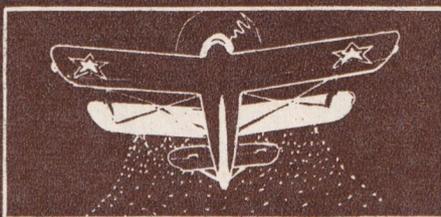
Высокими темпами развивается энергетика. По выработке электроэнергии на душу населения Туркменистан опередил многие страны Азии. Настоящим энергетическим сердцем республики стала Марыйская ГРЭС имени 50-летия СССР. Она поднялась в пустыне на берегу Каракумского канала.

Строителям ГРЭС Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Леонид Ильич Брежнев в своем приветствии писал: «Благодаря самоотверженному труду многонациональных коллективов строителей и эксплуатационников в сложных климатических условиях построены крупные объекты энергетики, имеющие важное значение в развитии производительных сил Туркменской ССР, других республик Средней Азии. Это еще один пример нерушимой дружбы народов нашей страны». Небывалых высот достигла социалистическая Туркмения в социальном развитии. До революции в крае не было ни одного научного учреждения. Ныне в институтах и лабораториях республиканской Академии наук трудится свыше 5 тысяч докторов, кандидатов наук и других научных сотрудников. Расцвела туркменская литература, впитав в себя богатейшее наследие национальной народной поэзии и лучшие традиции русской и других литератур. Имена туркменских писателей, поэтов широко известны не только в стране, но и за рубежом. Их произведения переводятся на десятки языков мира.

Одно из исторических завоеваний Туркмении, как и всех среднеазиатских республик, — раскрепощение женщин, вовлечение их в активную общественную и политическую жизнь. Туркменские женщины учатся в высших учебных заведениях, возглавляют производственные коллективы, являются депутатами Советов, участвуют в управлении государством, водят тракторы, ханпокуборочные машины, автомобили, занимаются спортом, в том числе и авиационным.

К 60-летию образования СССР трудящиеся Туркменистана идут с новыми достижениями в решении задач, поставленных XXVI съездом КПСС, досрочно преворая в жизнь задания второго года одиннадцатой пятилетки.

АВИАЦИОННЫЕ клубы ДОСААФ нашей области новыми успехами встречают 60-летие СССР, IX Всесоюзный съезд ДОСААФ. Успешно завершен учебный год. Многие молодые рабочие, служащие, студенты освоили вертолет и уверенно на нем летают. Выпускники продолжают



ве сельской поликлиники и хлебокомбината. Перевезли более 600 тонн топлива, предназначенного для колхозов «Знамя Победы», «Россия», «Победа» и совхоза «Вяжлинский». Ныне здесь ведется интенсивная подготовка к созданию своего подсобного хозяйства.

Продовольственная программа —

дело всенародное АЭРОКЛУБЫ — ШЕФЫ КОЛХОЗОВ

учебу в армейских частях, совершенствуют свое спортивное мастерство в клубах, где имеются вертолеты, хорошо оборудованные классы, опытные инструкторы, преподаватели, инженеры, техники. Среди передовиков социалистического соревнования В. Ишуткин, А. Амонс, И. Савичев, А. Кочергин, В. Белов.

Аэроклубы стремятся внести свой вклад в решение Продовольственной программы. Составлены перспективные планы шефской помощи колхозам и совхозам в 1982—1985 гг. В нынешнем 1982-м мы помогли им в заготовке кормов, прополке овощных культур, перевозке топлива, в ремонте сельскохозяйственной техники.

Возьмем, к примеру, Аткарский аэроклуб. Его работники трудились на посевной, прополке, строительст-

Саратовский аэроклуб имени Ю. А. Гагарина заготовил и сдал в колхозы 22 тонны сухого сена, а в подшефном хозяйстве отработал 140 человеко-дней. Ряд работников клубов обзавелся личными подсобными хозяйствами.

Претворение в жизнь решений XXVI съезда КПСС, майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС, принявшего Продовольственную программу, труженники авиационных клубов ДОСААФ области считают своей почетной обязанностью, кровным делом.

А. ВИНУКОВ,
заместитель председателя обкома
ДОСААФ по авиации
Саратов

Воспитанники оборонного Общества

ВОЗДУШНЫЙ ХЛЕБОРОБ

НИКТО НЕ ЗНАЕТ, когда к человеку приходит мечта, которая потом становится его путеводной звездой. Когда в семье металлурга Льва Кузьмича Зимина родился сын — Георгий, отец радовался — есть кому продолжать династию металлургов, но он ошибся. Сын мечтал о небе. У судьбы своя логика.

— Не каждому по плечу эта профессия, — отговаривал отец, — иди в институт. Будешь дипломированным металлургом.

— Я все обдумал, отец. Не обижайся, только я пойду в летное училище.

Экзамены в Бугурусланское летное училище гражданской авиации. И первая неудача — не хватило нужных баллов. Георгий едет в Магнитогорск и поступает в горно-металлургический институт. Родители довольны — вышло, как они хотели. А у сына были свои планы. Магнитогорск его устраивал прежде всего потому, что здесь был аэроклуб, куда он направился сразу же после зачисления в институт.

— Не потянешь, — сказали ему там, — нелегкое это дело — одновременно учиться на первом курсе института и в аэроклубе. Выбирай что-то одно.

Через год Георгий пришел снова.

— Хочу летать.

Командиру звена Юрию Суханову понравился настойчивый студент и, удивившись, что тот успешно закончил первый курс института, он взял его под личную ответственность.

Трудно совмещать учебу в институте с занятиями в аэроклубе, но Зимин успевал везде. И не беда, что приходилось частенько прихватывать часы у сна, не говоря уже о каникулах и выходных днях. И вот первый самостоятельный полет. Здесь, на травяном аэродроме аэроклуба, Георгий был навсегда заморожен чувством полета.

Любовь к небу! Это чувство столь же трудно объяснить, как и привить. Оно рождается само внутри человека и не отпускает потом всю жизнь. Георгий принимает решение — подает заявление в Бугурусланское летное училище и уходит из института, когда до окончания его оставался всего год.

...Передо мной сидит худощавый подтянутый молодой пилот, работающий в Магнитогорске. Корочки его диплома — красного цвета: училище окончено с отличием. Рядом с летным дипломом второй — институтский и тоже красного цвета. Читаю: Магнитогорский горно-металлургический институт.

— Здорово! — не скрываю своего удивления. — Как же это вам удалось!

— Спасибо командованию училища. Когда я отлично закончил первый курс, начальник Василий Яковлевич Рузов разрешил мне продолжить заочно учебу

в институте. За год успел сдать экзамены за пятый и шестой курсы института. Еще за год подготовил и защитил диплом. Спасибо и институтским товарищам, особенно заведующему кафедрой М. Полякову.

И вот Зимин снова в Магнитогорске, теперь уже в качестве пилота гражданской авиации. Ну, а инженерные знания, полученные в институте, летчику не помеха, даже наоборот, помогают быстрее осваивать авиационную технику.

В труде и хлопотах быстро летит время. Уже минул год после окончания летного училища. За это время Георгий налетал на химической обработке полей более 500 часов. Летал над полями Белоруссии, родного Магнитогорского района. Первым командиром у него был Станислав Юдин, у которого Георгий и мастерству учился, и отношению к делу.

— Недостаточно быть только хорошим пилотом, — говорил Юдин. — Когда поймешь, как много от тебя зависит, как важен и необходим твой труд земледельцам, станешь настоящим «воздушным хлеборобом». Только тогда в полной мере ощутишь свою причастность к земле.

Глубоко запали в душу эти слова, Георгий верно служит Родине, помогает выполнять Продовольственную программу. И никогда не забывает — его путь летчика начался в аэроклубе ДОСААФ.

В. САМСОНОВ



60-ЛЕТИЮ СССР —
ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

СЕЛЬСКИЙ АВИАЦИОННО

РОВНАЯ ЛЕНТА шоссе, рассекая ухоженные поля, ведет от районного центра Елгавы к старейшему в Латвии колхозу «Накотне».

— Скоро будем на месте. Это уже наши угодья, — не отрывая взгляда от дороги, замечает водитель. И, чуть помедлив, предлагает взглянуть налево. Неподалеку от дороги — серебристый красавец — лайнер Ту-104, рядом ангар, чуть поодаль несколько спортивных самолетов и планеров, а за ними взлетная полоса. Многочисленные постройки центральной усадьбы начинаются сразу за летным полем.

Направляясь сюда, я, конечно, знала, что познакомлюсь с сельским авиаспортивным клубом, и все-таки настоящий аэродром при въезде в поселок производит необычное впечатление. Для самих же колхозников, для жителей всего района вид раскрывающихся в поднебесье разноцветных куполов парашютов, плавные виражи и спирали острокрылых планеров, гул самолетов-буксировщиков стали так же привычны, как и шум работающей на полях и фермах сельскохозяйственной техники.

Мне довелось беседовать с хлеборобами

и животноводами, инженерами, учителями, другими специалистами хозяйства. Говорили об успехах коллектива в производстве сельскохозяйственной продукции, о том, что помимо этого здесь делают из морских водорослей ценнейшее сырье для кондитерской промышленности — агар-агар. Показали крупную звероводческую ферму, сдающую пушнину отличного качества, прекрасный Дом культуры — не дом, а настоящий дворец, спортивный комплекс с несколькими просторными залами для занятий самыми различными видами спорта, автотоклуб с большим парком машин [заметим, среди гонщиков есть мастера спорта, победители крупных соревнований]. И все же предмет особой гордости колхозников — свой авиаспортивный клуб.

Идея увлечь молодежь авиационными видами спорта принадлежит Артуру Эдуардовичу Чиксте. Известный не только в Латвии, но и во всей стране командир сельскохозяйственного производства, Герой Социалистического Труда, первым в республике удостоенный это-

го высокого звания, — в те далекие послевоенные годы звеньевому Чиксте было лишь 19 лет, он постоянно уделяет огромное внимание развитию технических видов спорта на селе.

Член Центрального комитета ДОСААФ Латвии А. Чиксте убежденно и аргументированно, без ложной скромности ссылаясь на опыт своего колхоза, утверждает, что массовое увлечение молодежи техническими и военно-прикладными видами спорта — это веление времени.

— Развивая спорт моторов, приобщая к нему юношей и девушек, мы тем самым готовим хорошее, технически грамотное пополнение для Вооруженных Сил и, кроме того, свои собственные кадры механизаторов. Ведь человек, умеющий разбираться в авиационном или автомобильном двигателе, лучше других справится с комбайном или трак-

● Летчик-инструктор М. Ритумс.

● Л. Кузина, М. Ясютина и Ю. Олекш готовят планер к полету.



● Механизатор и спортсмен Н. Подорожкин.



ОННО — СПОРТИВНЫЙ

тором, — такова точка зрения председателя.

Современная спортивная база играет не последнюю роль в привлечении молодежи на село. Скажем, в «Накотне» в последние годы не было случая, чтобы юноша, отслуживший в армии, не вернулся в родные края. Наоборот, на председательском столе всегда немало заявлений от жителей других районов, даже от рижан.

Как-то попросилась в колхоз семья Рымаренок — тракторист и доярка. Стали спрашивать их на правлении о причинах переезда. В числе прочих назвали и такую: сын мечтает о планерах, очень хочет летать. Сейчас молодой И. Рымаренок — один из лучших планеристов, передовик производства. Кстати, без хороших трудовых показателей в спортклуб не принимают.

А Мария Ясютина приехала в Латвию из Могилева. Еще школьницей все сво-

бодное время проводила она на аэродроме. Однажды на соревнованиях познакомилась с ребятами из Накотне. Они столько рассказывали о своем клубе, что, закончив политехнический институт, Маша решила сама увидеть этот необычный сельский авиаспортклуб. Здесь она нашла свое призвание — ей доверены полеты на буксировщике.

Тянутся в Накотне и студенты Латвийской Государственной сельскохозяй-

ственной академии. По три-четыре раза в неделю ездят они из Елгавы на тренировки, и кое-кто всерьез подумывает о том, чтобы, получив диплом специалиста, подыскать работу в колхозе.

Авиаспортклуб еще очень молод, существует он всего четыре года, но успехи налицо: подготовлены призеры различных состязаний, много разрядников. Два года назад впервые на базе сельского клуба провели чемпионат республики по планерному спорту. Гостеприимные хозяева показали себя отличными организаторами соревнований и достойными соперниками. Они сумели завоевать второе место. Будущим летом здесь вновь планируется первенство Латвии.

● Полетами руководит М. Дирненс.



— Заниматься планеризмом, парашютным спортом хотят многие, — рассказывает начальник клуба мастер спорта М. Дирненс. — Принимаем самых достойных. С авиацией шутки плохи, поэтому и отбор строжайший. Проводит его комиссия во главе с заместителем председателя ЦК ДОСААФ Латвии Б. Гвоздиковым.

Популярность клуба растет постоянно, и небольшому коллективу штатных сотрудников становится все труднее вести массовую работу с молодежью. Не хватает инструкторов, пилотов [механиков и судей тут готовят сами]. Как только вопрос расширения штата будет решен, можно увеличить прием ребят в клуб. Учебно-материальная база это позволяет: 13 планеров, звено самолетов-буксировщиков, парашюты, оборудованные классы для теоретических занятий, необходимая литература.

Инженер-конструктор по образованию, М. Дирненс — страстный пропагандист, энтузиаст авиационного спорта, неоднократный чемпион и призер республиканских и всесоюзных соревнований по планеризму, в своей работе он постоянно опирается на поддержку ЦК ДОСААФ Латвии, правления колхоза, которое выделяет средства на приобретение техники, горюче-смазочных материалов, различного оборудования. И, конечно, на помощь партийной организации, возглавляемой Элгилисом Яновичем Тетеровским.

Человек энергичный, прошедший армейскую школу, секретарь парткома Э. Тетеровский считает развитие военно-прикладных и технических видов спорта одной из важнейших задач, стоящих перед коммунистами, руководством хозяйства. Здесь не на словах, а на деле претворяются в жизнь те положения сентябрьского [1981 г.] постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», в которых указывается на необходимость усиления партийного руководства физкультурным движением в стране, обращается серьезное внимание на проблемы сельского спорта.

Комитет ДОСААФ, партком, правление колхоза совместно решают все вопросы, в том числе и о выделении средств на развитие спорта. Только в 1982 году физкультурно-спортивная графа хозяйственного бюджета составила свыше 400 тысяч рублей. Значительная часть из них предназначена авиаспортивному клубу. Это значит — улучшится его материальная база, качественнее, эффективнее будет строиться учебный процесс.

Уже сегодня можно с уверенностью говорить о том, что свои задачи аэроклуб выполняет полностью. Для большинства его воспитанников занятия и тренировки стали хорошей подготовкой к воинской службе, школой идейной и физической закалки. Не случайно в адрес председателя колхоза, парткома, первичной организации ДОСААФ идут благодарственные письма от командиров частей, где служат ребята из Накотне. И в этом самое высокое признание той большой военно-патриотической работы в колхозе, название которого в переводе на русский означает — «Вперед».

Ю. КОВАЛЕВА

Латвийская ССР

Молодежи о жизни
военных авиаторов

НЕ ЛЮБИТ ТИШИНЫ АЭРОДРОМ



● Полковник И. ХРАПОНОВ.

ГРОЗА прошла стороной. За дальним стартом аэродрома еще несколько раз сверкнула молния, прокатились раскаты грома, постепенно теряя первоначальную мощь, и в природе все стало на свое место. Утих ветер. В примыкающем к самолетным стоянкам березняке защебетали птицы. У самолетов захлопотали техники. И только руководитель полетов все еще находился под впечатлением едва не разыгравшейся окрест суровой стихии. Нетерпеливо поглядывая на часы, он слушал доклад дежурного синоптика о прогнозе погоды. А тот, ориентируясь по данным карты, кольцовки и радиолокационной разведки, ничего утешительного сообщить не мог.

По этой причине полеты в конце концов для группы молодых летчиков отменили, и они неохотно покидали высотный домик. Недоволен был и военный летчик-снайпер Илья Васильевич Храпонов: у него сорвался вылет с молодым летчиком. А через несколько дней вместо очередных полетов предстояла очередная врачебно-летная комиссия, которую авиаторы всегда встречают не только без энтузиазма, но даже и без тени желания. Да и чему радоваться, когда товарищи будут летать, искать и бить «противника», а ты — ходить из кабинета в кабинет, от врача к врачу, приседать, нагибаться, отвечать на вопросы.

Не любил Храпонов бывать в лечебных учреждениях. А началась эта нелюбовь с одной из медицинских комиссий еще в годы его учебы в Серпуховском аэроклубе ДОСААФ. Тридцать лет прошло с той поры, но Илья Васильевич до сих пор помнит фамилию врача-терапевта, который едва не перечеркнул заветную мечту уже полетавшего курсанта.

— Шумы в сердце, Храпонов, о полетах не может быть и речи, — сказал терапевт и сделал суровую и безоговорочную запись: «не годен».

Но Храпонов не отчаялся, не пал духом. Он решил бороться. Зная, что вырваться может лишь спорт, ходил в походы, бегал на короткие и длинные дистанции, играл в футбол, волейбол, ежедневно занимался на перекладине. Чувствуя, как набирается бодрости, сил, не раз собирался сходить на прием к терапевту, но не сходил, некогда было: заканчивал среднюю школу. Вот, наконец, сдан последний экзамен, получен аттестат зрелости. Собрался семейный совет. Мать хотела, чтобы сын был инженером, отец, бывший боец Красной гвар-

дии, стал на сторону авиаторов, и Илья поехал в военкомат.

— Хочу быть летчиком, — сказал он принявшему его офицеру.

— Желание похвальное, — согласился тот и, перелистывая книгу с разрядкой в военные учебные заведения, спросил: — О профессии летчика имеете представление?

Илья хотел было сказать, что летное дело знает, даже летал самостоятельно, но, подумав, решил умолчать: вдруг запросят медицинскую карточку... Сказал:

— Представление о профессии не очень большое, а желание летать огромное.

Илья был направлен в авиационную школу первоначального обучения. Учился и все время беспокоился, свежа была в памяти запись первого терапевта. Вдруг опять возникнет что-то подобное. А он уже убедился, что без крылатых машин, аэродромного гула, друзей-авиаторов не будет ему жизни и счастья. Решил, наконец: если и спишут с летной работы, с авиацией не расстанется, техником станет.

Его не писали, но продолжая летать, он стал и авиатехником. В пятидесятые годы, учтя опыт войны, наше авиационное командование решило, что летчики должны освоить и специальность авиатехников, чтобы могли, если потребуются, самостоятельно обслужить свой самолет: подготовить его к полету, перелету, воздушной стрельбе.

Это было серьезное мероприятие, и новую специальность летчики осваивали целеустремленно и с завидным упорством. И вот в окружной газете за 15 декабря 1959 года в передовой статье было написано: «В канун нового учебного года старший лейтенант Храпонов и его боевые товарищи добились успеха. Они первыми среди летчиков-истребителей округа сдали экзамен на звание техника третьего класса».

С первых же своих шагов в авиации, с аэроклуба, затем в школе первоначального обучения, в стенах знаменитой «качи» и до прибытия в истребительный авиаполк, Храпонов, наряду с летными дисциплинами, постоянно и глубоко изучал авиатехнику, следил за новинками, считая, что без глубоких технических знаний трудно стать настоящим летчиком, мастером.

— В самом деле, — говорит Илья Васильевич, — если вы не знаете тонкостей режимов работы двигателя, вы не достигнете максимальной высоты полета, не достигнете скорости, а это жиз-

ненно важно, без этого вы не достигнете высочайшую цель, не догоните скоростную...

— У каждого человека есть своя цель в жизни, своя мечта. Пусть даже несбыточная. Не в этом суть. В другом. Чтобы он к ней стремился. И чем он сильнее будет стремиться, тем полнее, интереснее жизнь. Раньше, после полета Гагарина, я мечтал о космосе. Теперь, зная, что мне, как говорится, на роду написано выше боевого потолка не подниматься, хочу, чтобы в космос слетал мой сын. Пусть он, разорвав пути земного притяжения, махнет вокруг «шарика», как когда-то говорил Чкалов.

Я слушал Храпонова и мысленно представлял его не в космическом корабле, а в современной крылатой машине, которой он управляет в качестве старшего инспектора-летчика, контролируя методическую подготовленность командиров, помогая обучать молодежь.

— А вообще жизнь летная устроена интересно. И землю любим, и без неба не можем. Любим тишину, но лучшая песня для нас — рев реактивных двигателей. Может, судьба у нас какая-то сверхособенная? Вроде бы нет. Живем, как и все, по одним и тем же армейским законам, как и все, служим Отчизне...

Верно. Летная работа Храпонова, как и любого из летчиков, жидкнется на приказах. И в какой бы форме они ни отдавались, летчик воспринимает их, как самое строгое веление Родины, за безопасность которой в одинаковой мере ответственны все — от солдата до маршала. И пусть сегодня истребители взлетают на перехват условного противника, но случись реальная боевая ситуация, они будут громить врага без всяких условностей.

Главное для каждого летчика — это полеты. Любые. Но у каждого есть и что-то свое, любимое. У одного пилотаж в зоне, у другого — свободный воздушный бой, у третьего что-то еще. У Храпонова — перехваты воздушных целей как на боевом потолке самолета, так и на малых высотах. Но сегодня у него иное полетное задание. В сложных метеоусловиях ночью ему предстоит пройти по маршруту, имитируя полет самолета противника. А погода наисложнейшая. Глядя на черное небо, он говорит:

— Железный минимум. Завидую летчикам, которые будут меня перехватывать. Такой опыт приобретут!

Мы идем по обочине рулежной дорожки туда, где в мгlistых сгущающихся сумерках угадываются очертания его истребителя-ракетносца. Вот и запретная граница, куда ступить я уже не могу, не имею таких полномочий. За ней могут быть лишь верные помощники командира экипажа — техник самолета и другие авиационные специалисты. От них он примет боевую машину и через несколько минут, кометой уйдя в небо, будет прорываться к объекту, охраняемому летчиками соседней авиачасти.

Вслед за Храпоновым в небо стартуют майор В. Чирков, старший лейтенант В. Евтеев, другие летчики. Лаконичны их переговоры по радио с землей — лишь самая необходимая информация, смысл которой не сразу уловишь в потоке команд, докладов, уточнений и указаний. Но руководителю полетов и офицеру боевого управления они понятны — это их повседневная работа.

Гудит турбинами ночной аэродром, и

кажется, что это не взлетно-посадочная полоса, окаймленная зонами старта, послеполетного осмотра и заправки могучих крылатых машин, а своеобразный местный Байконур, откуда стартуют в небо сверстники Гагарина и их младшие братья.

С командного пункта на борт ракетносца, пилотируемого Храпоновым, поступила последняя информация. Дальше полет будет проходить в режиме радиомолчания. Но Илья Васильевич знает, как и где будет маневрировать, применять помехи. Все это проиграно на земле, до полета. Однако в такой обстановке очень важны и собственная инициатива, находчивость, сосредоточенность, при которой работу бортовых систем скорее чувствуешь сердцем, телом, скованным перегрузкой, а привычным, скользким взглядом на приборы только окончательно убеждаешься, что все системы действуют нормально.

Бежит полетное время. Храпонов снизился до минимально безопасной высоты, несколько раз изменил курс. Но где же они, перехватчики? Едва подумал о них, как земля предупредила: «Вас перехватывает пара. Курс... Высота...»

Несмотря на маневры Храпонова, опытность, его все же обнаружила противоборствующая сторона, ее командный пункт, летчики. Их атака была стремительной и неотразимой. Точный расчет помог атакующим одержать победу в сложнейших условиях — на малой высоте в облаках. «Молодцы, товарищи, молодцы, — думал о них Илья Васильевич. — Будь я настоящим противником, а не условным, не сдобровать бы мне».

...Время полета близится к концу. Ежеминутно глядит на часы офицер боевого управления. Не терпит ли ему, хочется сообщить Храпонову, кто его перехватывал, кто блеснул мастерством в слож-

ных условиях. Только этого сделать нельзя: радиодисциплина не терпит лишнего слов в эфире. Придется повременить.

В динамике послышался легкий щелчок и тотчас голос Храпонова, доложившего о том, что после приземления полосу освободил.

Над ночным аэродромом продолжали гудеть турбины, и время от времени тугие лучи прожекторов выхватывали из темноты серую гладь бетонки, на которую с заданным по времени интервалом приземлялись грозные крылатые машины. Не любящий тишины аэродром жил своей обычной, напряженной жизнью.

Когда полковник Храпонов зашел на КП, руководитель полетов не вытерпел:

— Ну и задали вы, товарищ полковник, работы соседям. Звонили, за науку благодарят.

Илья Васильевич знал, что в тех краях, где он имитировал противника, служит летчиком его сын Владимир. Хотелось, чтобы в такую непогоду отличился именно он. Но ведь там стерегут небо и другие перехватчики. С еле скрываемым нетерпением спросил руководителя полетов.

— Кто меня перехватывал?

— По дважды проверенным и уточненным данным, — подмигнул тот, — ведущим пары был лейтенант Храпонов.

— Ну и дети пошли! Отца родного не пожалел! — деланно вздохнул Илья Васильевич и, попрощавшись, ушел с командного пункта.

Он неспешно шел по обочине аэродрома и думал о том, как быстро бежит время и как рано мужаают сыновья.

Полковник В. ОБУХОВ

Н-ская авиачасть

ВETERАН ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

СОТНИ РЕБЯТ увлеченно занимаются в Юношеской планерной школе Московского городского комитета ДОСААФ. И когда они, оторвавшись от земли, пролетают десятки метров, первые слова благодарности адресуют Ивану Федоровичу Бобарыкину, старшему инструктору-методисту. Все свои знания, богатейший опыт авиатора передает он им, помогая сделать свой выбор в жизни, приобщая молодых к авиации. Сколько летчиков с теплотой вспоминают о его помощи и поддержке, о словах напутствия перед полетом.

Ивану Федоровичу 75 лет. Более 50 — в партии, столько же — в авиации, 34 года в оборонном обществе. Тысячи часов, проведенных во фронтовом и мирном небе. Сотни пилотов, которым дал крылья.

Великая Отечественная война. Бобарыкин, командир экипажа дальнего бомбардировщика, участвует в трудных сражениях с коварным врагом. На седьмой день войны отважный пилот был сбит. Покинув горящую машину с парашютом, он возвращается в родной полк. И снова среди боевых друзей, в полном гари и смерти небе войны бьет врага.

После участия в битве под Москвой Бобарыкину поручают перегонку самолетов на фронт. Завод — фронт, завод — фронт... Полеты часто совершались в таких погодных условиях, о которых в мирное время не могло быть и речи. Но то в мирное. А теперь фронту нужны самолеты.

1943 год. Снова фронт. 42 боевых вылета успел сделать Иван Федорович. Его назначают командиром 28-го запасного полка. Фронту нужны летчики. И готовить их должны те, кто имеет боевой опыт, умеет побеждать.

Великая Отечественная война дала

о себе знать спустя два года. Сказалось огромное напряжение. И в результате — сухие строчки медицинского заключения: «Годен к летной работе на легкомоторных самолетах». И вот Иван Федорович — начальник Ульяновского, а затем 3-го Московского городского аэроклуба. С жадностью начинающего пилота летает с курсантами. Пять лет неизменный участник авиационных парадов в Тушине. Руководит подготовкой группы, которая с плакатной четкостью строем самолетов чертит в небе слова: «Ленин», «Слава КПСС», «Слава СССР».

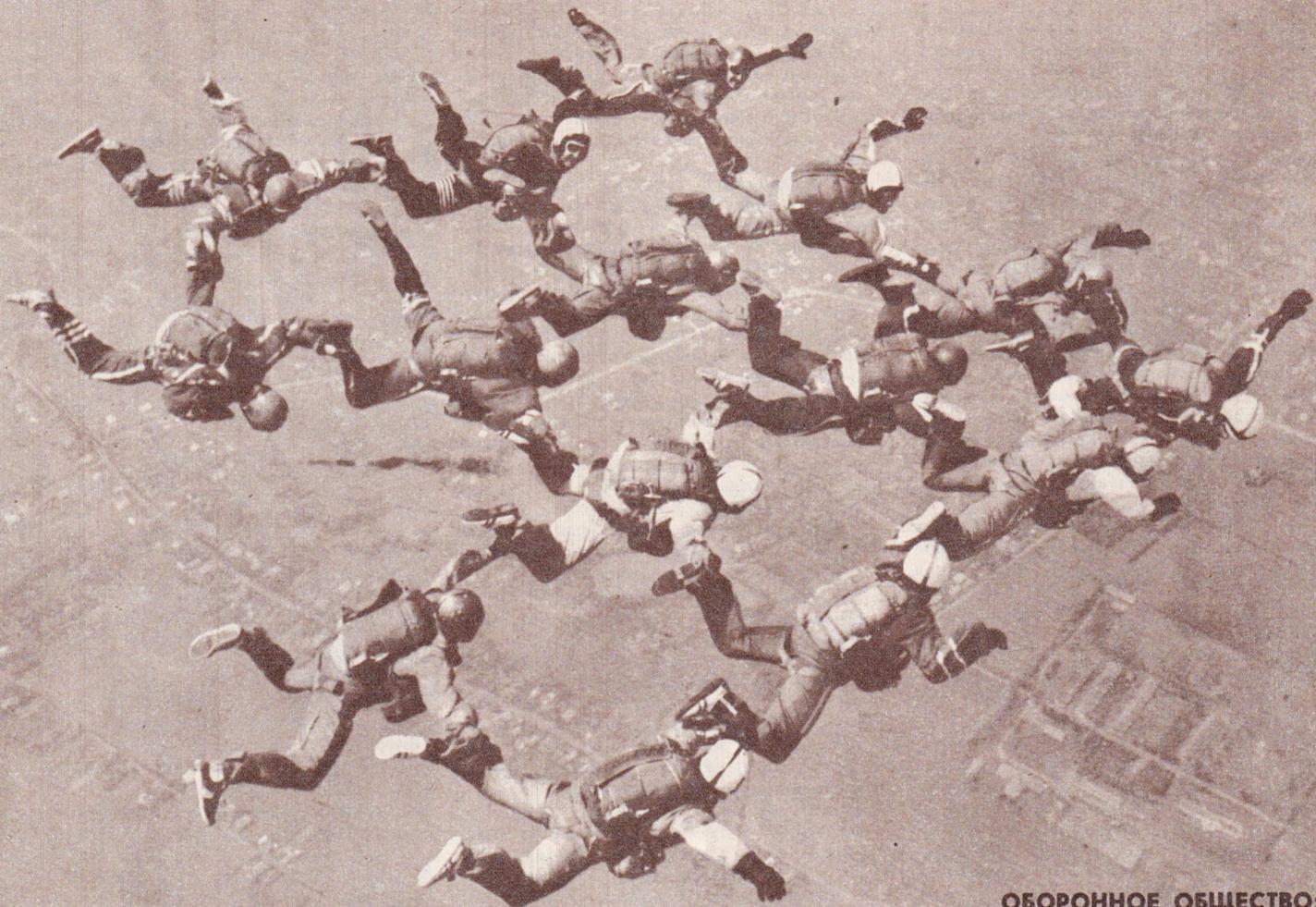
Шли годы. С небом пришлось расстаться. Но можно быть полезным и на земле. Иван Федорович становится начальником штаба 2-го Московского городского аэроклуба. Десять лет возглавляет Федерацию авиационных видов спорта Москвы, является членом бюро Федерации планерного спорта СССР. Имея квалификацию судьи международной категории по планерному спорту и судьи всесоюзной категории по самолетному, Иван Федорович принимает активное участие в спортивной работе.

Родина высоко оценила ратный и мирный труд ветерана. Он награжден орденом Ленина, двумя орденами Боевого Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени, орденом «Знак Почета», многими медалями.

И сегодня полковник в отставке, ветеран авиации Иван Федорович Бобарыкин, сохранивший юношеский оптимизм и завидную энергию, продолжает отдавать свои знания и опыт делу, которому посвятил всю свою жизнь.

Н. МАЛИНОВСКИЙ,
начальник Юношеской планерной школы МГК ДОСААФ

Москва



**ОБОРОННОЕ ОБЩЕСТВО:
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ**

● НЕБЕСНАЯ АКРОБАТИКА

В ПРЕДЫДУЩЕЙ СТАТЬЕ П. Сторчиенко («Крылья Родины» № 9) было рассказано о том, как, переходя к все большему и большему задержкам раскрытия купола, парашютисты выработывали приемы борьбы с беспорядочным падением и штопором. Почти два десятилетия потребовалось, чтобы добиться устойчивого положения тела в воздухе и выработать основную позу: падение плашмя лицом к земле с симметрично разведенными руками и ногами.

Подчеркну, что основная поза — это не просто счастливая находка, а объективная необходимость развития парашютного спорта. Уверен, что какими бы путями ни шли поиски, они все равно привели бы к этой основной позе, ибо она учитывает все необходимые условия: сопротивление воздуха, свойства потока обтекания, анатомические особенности человека и его физические возможности.

Социальные преимущества развития спорта в нашей стране обеспечили советской парашютной школе ведущую роль в мире: наши парашютисты стали зачинателями воздушной акробатики. Широкое появление в наших клубах самолетов Ан-2, быстрый рост массовости, накопление организационного и ме-

тодического опыта в парашютных звеньях привели к тому, что спортсмены быстро овладели устойчивым падением. Оно уже не могло служить критерием определения спортивного мастерства. От соревнования к соревнованию шли поиски: оценивались стиль падения, точность соблюдения времени задержки раскрытия купола, неподвижность и неизменность положения тела... Но всего этого было недостаточно. Предлагались различные перемещения в воздухе — вперед, назад; влево, вправо; вверх, вниз. Появились даже специальные термины: пикирование и кабрирование, скольжение (вправо, влево), вспухание и проваливание. Пробовали развороты на 360° в ту или иную сторону.

● ИНДИВИДУАЛЬНАЯ...

В 1956 году в программу чемпионата мира, проводившегося в Москве, впервые было включено упражнение с выполнением спиралей — четырех разворотов на 360° в прыжках с задержкой раскрытия парашюта на 30 секунд. Наши парашютисты Виктор Раков и Николай Никитин, набрав одинаковое количество очков, стали первыми чемпионами мира по акробатике, среди женщин этого высокого звания удостоилась Галина Мухина. Основой индивидуальной воздушной акробатики стали вращения (обороты) на 360° вокруг трех осей в трех плоскостях. Они и дают набор элементов — спираль (влево, вправо), саль-

то (назад, вперед), которые можно точно оценить.

Что же должно оцениваться в комплексе фигур: чистота, красота, точность? Или что-нибудь другое?

Воздушная акробатика — не художественная гимнастика и не фигурное катание, где судьи имеют возможность детально рассмотреть и оценить технику и артистизм каждого элемента, позы движения. Практика показала, что в данном случае совершенствование идет в одном направлении — быстрота мышления, быстрота действий, наивысший коэффициент полезного действия. Основным критерием оценки служит скорость выполнения всеми участниками одного и того же комплекса при обязательном условии чистоты исполнения каждой фигуры.

Комплекс, состоящий из четырех спиралей (с чередованием разворотов в разные стороны) и двух сальто между ними, предложенный советскими спортсменами, был принят двадцать лет назад Международной авиационной федерацией и с тех пор включается в программы всех чемпионатов мира и национальных соревнований.

Чтобы добиться ведущего положения в мире, надо было разработать правильную методику подготовки спортсменов в аэроклубах и особенно в сборной команде страны. Огромная роль в этом принадлежит заслуженному тренеру СССР Павлу Андреевичу Сторчиенко. Прежде всего по его инициативе был резко увеличен объем тренировочных нагрузок. До этого существовало

Фото А. САМСОНОВА

мнение, что парашютист может выполнить не более трех-четырех прыжков в день. Сторчиенко доказывал, что опытные спортсмены способны без ущерба для здоровья совершать до 10 прыжков. Ему возражали, с ним спорили. Старшему тренеру сборной удалось провести со строгим медицинским контролем эксперимент. Он полностью удался. Сборная перешла к повышенным нагрузкам.

Вторым, не менее важным, слагаемым успеха явился переход к расчлененному методу изучения и совершенствования техники выполнения элементов комплекса фигур. Тренер и сами спортсмены нашли и отшлифовали очень много наземных подготовительных и подводящих упражнений, обеспечивающих уверенные и четкие действия в воздухе. Произвели расчеты и активно искали позы, дающие наивысшую скорость выполнения комплекса.

Вклад П. Сторчиенко в разработку методики тренировки спортсменов-парашютистов высшего класса можно сравнить с деятельностью А. Тарасова по подготовке советских хоккеистов. И там, и тут значительное увеличение тренировочных нагрузок, разработка наиболее эффективных упражнений, стремление увлечь спортсменов их новизной и содержанием, требование строжайшей дисциплины. Как всегда, внедрение нового проходило небезболезненно. Возникали объективные и субъективные препятствия, выражались недоверие, отрицание, скептицизм. Но организаторский талант П. Сторчиенко, творчество, самоотверженность и мастерство таких замечательных спортсменов, как Е. Ткаченко, В. Крестьянников, О. Казаков, В. Селиверстова, Т. Воинова, позволили

данный советскими конструкторами. Разработанная методика тренировок по воздушной акробатике приносила свои плоды. Мы заметно шагнули вперед в скорости и чистоте выполнения комплекса фигур в свободном падении.

Нет нужды подробно рассказывать о беспримерной победе на VIII чемпионате мира советской сборной, завоевавшей 25 золотых медалей из 26. Следует только подчеркнуть, что в акробатических прыжках наши парашютисты оказались на голову выше всех остальных участников. Скорость, с которой они выполняли комплекс фигур в свободном падении, кое-кому казалась фантастической.

Отдельные судьи даже не были готовы правильно оценивать время, которое показывали наши ребята. Например, после первого акробатического прыжка В. Крестьянникова, ставшего абсолютным чемпионом мира, один из судей заявил, что у него, вероятно, неисправен секундомер, так как выполнить комплекс за столь короткое время просто невозможно.

В этом упражнении на чемпионатах мира и других крупных международных соревнованиях наши спортсмены всегда занимали и занимают ведущие места. Чемпионами мира по акробатике в разные годы были В. Зубова (Минск), Е. Ткаченко (Москва), Т. Воинова (Киров), Л. Ячменев (Ленинград), М. Костина (Чебоксары), В. Загорецкая и А. Швачко (Ворошиловград), Г. Сурабко (Чернигов), Н. Ушмаев (ВВС).

В последнее десятилетие для съемок работы спортсменов в воздухе широко применяется видеозаписывающая аппаратура. Это помогает тренерам и парашютистам более тщательно анализиро-

вать акробатику. Биомеханический анализ показывает, что из тех же элементов (спираль, сальто, бочка) можно сформировать сотни комплексов. А ведь есть еще двойные и тройные спирали и сальто. Средством усложнения соревнований может служить и включение в них неизвестного спортсмену («темного») комплекса, как это делается, например, в чемпионатах по высшему пилотажу на спортивных самолетах.

Несомненно, что в индивидуальной акробатике есть еще огромный резерв усложнения и совершенствования упражнений, а значит и повышения мастерства спортсменов.

В индивидуальной воздушной акробатике новая новизна — впереди. Она зреет, и, может быть, пора начать ее обсуждение.

● ГРУППОВАЯ...

Наряду с индивидуальной возникла, получила всемирное признание и успешно развивается групповая воздушная акробатика. Началось все так. В ходе совершенствования мастерства спортсменов оказалось, что два парашютиста, отделившись друг за другом с одного или с разных летательных аппаратов, изменяя позы падения и перемещаясь благодаря этому в пространстве, способны приблизиться друг к другу, взяться за руки и образовать фигуру. Постепенно число человек в группе росло, они образовывали все новые и новые фигуры («звезда», «колесо», «гусеница», «аккордеон»), сокращалось время схождения.

К сложившемуся классическому спортивному парашютизму — одиночная и групповая точность приземления и индивидуальная акробатика — добавился новый, еще более сложный вид — групповая акробатика. Так образовалась совокупность современного спортивного парашютизма, в котором мастерство складывается из двух основных слагаемых — умения владеть парашютом лично и в коллективе и умения владеть телом в свободном падении лично и командой.

Групповые акробатические прыжки необычайно эмоциональны. В них спортсмен в полной мере ощущает свободный полет. Это объясняется тем, что, работая вместе с партнерами по группе, он приближается к ним, «вспухает», проваливается, теряет высоту, скользит в сторону, то есть совершает в полном смысле слова управляемый полет. Земля, от которой парашютист вынужден оторвать взгляд, чтобы следить за партнерами, на какое-то время перестает для него существовать, а значит он перестает ощущать падение (оно заметно только по отношению к земле) и ему кажется, что он летит.

Групповая акробатика развивает смелость, быстроту реакции, выдержку, ориентацию, осмотрительность, коллективизм, в ней особенно проявляется умение подчинить себя интересам команды. Привычка решать все совместно, дружно, творчески подходить к выполнению упражнений, строжайшая дисциплина, умение исчислять время долями секунды — такие ценнейшие качества воспитывает у человека этот вид парашютного спорта.

Интересно проследить путь развития

СОВЕТСКАЯ ПАРАШЮТНАЯ ШКОЛА

в короткий срок воплотить открытия и находки в реальные достижения — выдающиеся победы нашей сборной парашютной команды на международной воздушной арене.

Особенно памятен VIII чемпионат мира по парашютному спорту в Лейпциге в июле 1966 года. Готовились мы к нему очень напряженно. Сторчиенко установил на тренировочных сборах чрезвычайный уплотненный распорядок дня и требовал от каждого полной отдачи. С утра — по 8—10 прыжков, потом физическая и наземная подготовка, вечером — разбор прыжков и теоретические занятия. Одновременно с совершенствованием мастерства осваивали новый спортивный парашют — УТ-2, соз-

дать каждое движение при выполнении фигур, понять ошибки, наметить пути их исправления. Усиленные тренировки в небе и на земле позволили ведущим спортсменам приблизиться к теоретически возможному времени выполнения комплекса — менее шести секунд.

В связи с этим за рубежом, да и у нас появилось немало скептиков, утверждающих, что индивидуальный комплекс фигур себя исчерпал и, пора, мол, от него отказаться. Мне представляется, что такое мнение возникло в результате недостаточной информативности и отсутствия глубокого анализа. На самом деле мы стоим только на первой ступеньке, а нынешний комплекс — начальная стадия индивидуальной воздуш-

АВИАМОДЕЛИСТЫ-ШКОЛЬНИКИ ЖДУТ ПОМОЩИ

РАЗДУМЬЯ ПОСЛЕ СОРЕВНОВАНИЙ ЮНЫХ

ПОЗАДИ САМЫЕ крупные в нашей стране авиамодельные соревнования школьников. 56 команд, свыше трехсот юных спортсменов оспаривали в Ижевске первенство России в 15 классах моделей. Итоговой встрече предшествовали массовые соревнования в городах, районах, областях, краях и автономных республиках Российской Федерации.

Всероссийский турнир проводится здесь не впервые, опыта в организации крупных встреч ижевским товарищам не занимать. Отлично оборудованный аэродром ДОСААФ, там же кордодром и палаточный городок. Все в одном месте. Благодаря постоянному вниманию партийных, советских, комсомольских органов республики, Министерства просвещения, обкома и аэроклуба ДОСААФ Удмуртии, и на этот раз чемпионат превратился в праздник малой авиации.

Несколько слов об участниках. Более 60% — ученики 5—8 классов. Основная масса ребят занимается авиамоделизмом по три и более лет, большинство из них разрядники.

В нынешнем году претерпел значительные изменения состав команд. Впервые они комплектовались по следующей формуле: шесть юных спортсменов и один тренер-руководитель команды. Спортсмены могли участвовать в соревнованиях с любым классом моделей Единой спортивной классификации (кроме комнатных и схематических). Создание таких условий дало свободу выбора тренерам, и это принесло свои положительные результаты.

Что же привезли в Ижевск юные спортсмены? Какие классы моделей у них пользовались наибольшей популярностью в условиях свободного выбора?

На соревнованиях были представлены 15 классов моделей из 21 возможного. Это, прежде всего, модели свободного полета (64%). Планеры и резиномоторные, видимо, никогда не потеряют роли общедоступных, особенно для ребят младшего возраста. Но совершенствование летных данных свободнолетающих моделей создает новую проблему — в ряде мест их негде запускать. Аэродромы, как правило, удалены от городов, возникают трудности с транспортом, а иногда эти аэродромы стали просто малы для соревнований авиамоделистов. Все это привело к тому, что по сравнению с прошлогодним чемпионатом вдвое увеличилось число моделей планеров, резиномоторных и таймерных малых размеров, или, как их иногда именуют, «нечемпионатных» классов. Постройка таких моделей доступнее для школьников, да и условия соревнований с ними менее утомительны. Как известно, зачетная продолжительность их полета составляет максимум 2 минуты, а следовательно — их можно пускать на лю-

бых близлежащих к городу площадках.

Наряду с этим вдвое сократилось число таймерных моделей с двигателем объемом 2,5 см³. К тому же большинство из них было разбито в ходе соревнований. Качество изготовления этих моделей достаточно высокое, а навыки в их регулировке и запуске почти полностью отсутствуют! Победитель по этому классу набрал всего 733 очка из 1260 возможных, тогда как Алеша Москин из Мордовии, выступая с таймерной С-1, набрал максимум: 600 очков из 600 возможных!

Несколько сократился парк радиоуправляемых. Конечно, класс радиомоделей сложный, но главная причина, наверное, в другом. Уж очень ненадежно работает серийно выпускаемая модельная радиоаппаратура: 22 участника не смогли осилить норматив 5-го разряда.

Нам казалось, что воздушный бой у школьников пользуется наибольшей популярностью. Увы! На соревнования со всей России прибыло только 10 экипажей. Чемпионом боя стал девятиклассник из Калмыкии Сережа Моливицко.

Юные спортсмены по-прежнему отдают предпочтение пилотажным кордовым и моделям-полукопиям самолетов (63 участника). Класс моделей-копий труден для ребят: лишь шесть микросамолетов соревновалось на кордодроме Ижевска.

Немного, всего девять участников, выступали со скоростными моделями. Но их результаты обнадеживают. Модель чемпиона республики Сережи Пермякова из Оренбурга показала скорость 191 км/ч, а самого юного участника из Ленинграда Димы Ольшевского — 160 км/ч.

Какие же выводы напрашиваются из состоявшихся состязаний юных спортсменов?

Прежде всего, разный уровень подготовки команд. Так, победители — спортсмены Свердловской области набрали 6746 очков, то есть в среднем каждый член команды показал результат выше 1100 очков. Это, прежде всего, заслуга свердловских тренеров В. Иванова и Ж. Вакулова. И разительный контраст: команда Кемеровской области, замыкающая турнирную таблицу, — всего 346 очков. Ее тренер А. Иванов скомплектовал команду из ребят, показавших на областных соревнованиях низкие результаты, в то же время чемпионы области остались дома. Слабо выступили команды Приморского и Хабаровского краев, замыкающие командную таблицу.

Приятной неожиданностью для всех явился успех команды Томской области. Томичи заняли второе место (6173 очка). На наш взгляд, тренер команды Г. Кузнецов правильно рассчитал возможности ребят. Пять его воспитанников выступали с «нечемпионатными» моделями, и все они дали результаты, близкие к максимальным.

Соревнования показали, что класс моделей планеров, в том числе и чемпионатных, — самый подходящий для

групповой акробатики в нашей стране.

Еще в 1958 году на воздушном параде в Тушине выполнялся прыжок «рюмка» — два спортсмена, одновременно покинув свои самолеты, в свободном падении «подошли» друг к другу, взяли за руки и так вдвоем падали несколько секунд, затем разошлись в разные стороны и раскрыли купола парашютов. К их ногам были прикреплены дымовые шашки, которые вычертили в небе что-то похожее на рюмку. На этом же празднике была продемонстрирована «пирамида» — трое спортсменов, держась друг за друга, летели вместе 30 секунд и лишь на километровой высоте расцеплялись и раскрывали свои парашюты. Позже отработывались сходнения четырех-пяти парашютистов с образованием фигуры «звезда» или с передачей эстафетных палочек...

В начале шестидесятых годов в программе внутрисоюзных и международных соревнований стали включать прыжки с передачей эстафеты в воздухе.

Поиски новых упражнений по групповой акробатическим прыжкам велись и в других странах. В США, например, увлеклись построением «звезд» из десяти человек за наименьшее время или «колец» — с привлечением наибольшего количества спортсменов. Эти прыжки интересны, эмоциональны, увлекательны, поэтому так быстро завоевали популярность во многих странах мира.

В 1973 году Международная авиационная федерация приняла решение проводить чемпионаты мира по групповой акробатике и включила эти упражнения в таблицу мировых рекордов. Надо сказать, что советские парашютисты, имея громадный опыт, накопленный в индивидуальной акробатике, передаче эстафеты, образовании «звезд» малыми группами, быстро добились успеха в этих видах прыжков. Они первыми установили мировые рекорды, а затем много раз улучшали их: И ныне нашей стране принадлежит большинство высших достижений не только в прыжках на точности приземления, но и в акробатике — построении различных фигур группами из четырех или восьми человек.

Состоялись уже четыре чемпионата мира по групповой акробатике. Советские спортсмены в них пока не участвовали.

В 1981 году проведены первые всесоюзные соревнования на Кубок СССР. Результаты, показанные на них, обнадеживают. Мне довелось принимать участие в судействе чемпионата мира, и могу утверждать, что две наши лучшие четверки могли бы войти в первую пятерку сильнейших команд мира. В нынешнем году состоялся первый чемпионат страны.

Наша страна располагает прекрасными спортсменами, способными решать самые сложные задачи. Впереди много новой, интересной, напряженной работы. Высокая дисциплина, творческий подход и полная самоотдача на тренировочных сборах всех кандидатов в сборную команду позволяют надеяться на успешное выступление советских спортсменов на первом для них чемпионате мира по групповой воздушной акробатике в 1983 году.

В. ГУРНЫЙ,
заслуженный мастер спорта,
заслуженный тренер СССР

МАЛЬЧИШКАМ СНИТСЯ НЕБО

В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ ЗАКАНЧИВАЮТСЯ ОТЧЕТЫ И ВЫБОРЫ. БОЛЬШОЕ ВНИМАНИЕ НА НИХ УДЕЛЯЕТСЯ ПРОБЛЕМАМ ВОСПИТАНИЯ ПОДРОСТКОВ, ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИХ К СПОРТУ.

школьников. Только три участника из 86 не осилили нормативы 5-го разряда. Несколько скромнее результаты по резиномоторным: здесь норматив не поддался 13-ти юным спортсменам. Трудный класс — таймерные модели: 28 из 45 участников оказались за чертой спортивной классификации.

Как уже сказано выше, из классов кордовых моделей пилотажные наиболее популярны, но существующий для взрослых спортсменов пилотажный комплекс детям не под силу, как следствие этого — две трети участников остались за разрядной чертой.

По-прежнему популярны полукопии самолетов. Их было 30. Все модели совершили успешные полеты. Но судейство этого класса ведется, как и у копий, долго и сложно даже для взрослых. На наш взгляд, судейство этого интересного для участников класса моделей следует упростить, по крайней мере оно должно быть понятно ребятам.

Впервые на российских соревнованиях было разыграно троеборье по радиопланерам. Но его осилили лишь трое. Практиковавшиеся ранее соревнования только на продолжительность полета приносили детям куда более радостные результаты.

В итоге можно сказать следующее. На наш взгляд, нельзя проводить соревнования юных спортсменов по правилам, разработанным для взрослых. Вопрос этот не нов. Еще в сентябре 1975 года ЦК ДОСААФ СССР и Министерство просвещения СССР в своем совместном постановлении обязали соответствующие Управления ЦК ДОСААФ СССР разработать и утвердить «Правила проведения соревнований школьников по техническим видам спорта с учетом возрастов: 12—14 и 15—16 лет». Однако до сих пор такие правила не разработаны.

Далее, спортивные нормативы Единой Всесоюзной классификации, как нам кажется, завышены и непосильны для многих школьников. Ведь 38% участников не осилили нормативов 5-го разряда (бывшего юношеского). А ведь это были лучшие юные спортсмены республики.

С каждым годом все заметнее разница в уровне модельной техники взрослых и юных. Современная спортивная модель становится все сложнее, и попытки детей копировать ее нередко дают отрицательный результат. Надо понять, что моделизм будет массовым видом спорта только тогда, когда модели можно будет изготовить с помощью простейшего инструмента и общедоступных материалов. Кстати, этих-то материалов и не хватает. Уж очень плохо обеспечиваются школьники модельной техникой. Стало проблемой купить даже простые комплексные наборы для постройки моделей. Низким остается качество серийных микродвигателей и аппаратуры. Говорить о развитии массового моделизма всерьез нельзя до тех пор, пока он не будет материально-технически обеспечен.

На наш взгляд, все эти вопросы должны активнее решать Федерация авиамодельного спорта СССР. Но она пока вопросами школьного моделизма занимается явно недостаточно.

А. ЕРМАКОВ,
заведующий авиамодельной лабораторией
Центральной станции юных техников РСФСР,
судья международной категории

Два десятилетия назад в городе металлургов Темиртау по инициативе активистов ДОСААФ и комсомольцев треста «Металлургжилстрой» был создан клуб юных парашютистов. Администрация треста, его партийный, комсомольский и профсоюзный комитеты, активисты ДОСААФ позаботились об учебно-материальной базе, выделили помещение. За короткое время ребята собрали необходимую литературу, сейчас в маленькой библиотеке насчитывается свыше тысячи книг и брошюр.

Можно смело утверждать, что сегодня клуб юных парашютистов стал в Темиртау одним из центров военно-патриотического воспитания молодежи. Руководит им в течение двадцати лет Дмитрий Николаевич Захарченко, в прошлом воздушный десантник. Ему помогают его младшие братья Александр, Павел, Валерий и Николай. В армии они также служили в десантных войсках, а сейчас как инструкторы-общественники передают свои знания юным.

— По сложившейся традиции, — рассказывает Д. Захарченко, — при вступлении в клуб ребята в торжественной обстановке дают обещание быть дисциплинированными, первыми в учебе и в овладении военным делом, не бояться трудностей, всегда помогать товарищам... У ребят разные характеры, разные семейные обстоятельства. Важно найти ключик к сердцу каждого, помочь мальчишкам утвердить себя в увлекательном деле. Занятия стремимся строить так, чтобы они были разнообразными, чтобы каждый день нес мальчишкам новые знания, новые полезные навыки.

В клубе они овладевают начальной военной подготовкой, изучают Уставы Вооруженных Сил СССР, сдают комплекс ГТО. Здесь любой найдет себе дело по душе: действуют кружки мотоциклистов, самбистов, радиотехники, фотографии. Но, конечно, самое главное, самое увлекательное — парашютное дело.

Мальчишкам снится небо, они с нетерпением ждут того дня, когда будут прыгать с парашютом. А для этого нужны упорные тренировки. Увлеченно занимаются ребята укладкой парашюта, специальными физическими упражнениями, на тренажерах. Помогают им опытные наставники, инструкторы-общественники Александр Хадыров, Виктор Фукс, братья Захарченко и другие. Их объединяет общая забота: воспитать здоровых, смелых и сильных граждан, готовых к защите любимой Родины.

Хотя учебно-тренировочная программа, рассчитанная на три года, — не из легких, курсанты гордятся именем «юный парашютист» и стремятся быть достойными его. Если кто-то получил неудовлетворительную оценку или замечание — это «чп» для всего отделения. Ребята стараются помочь друг другу, а сам «провинившийся» торопится исправить свои упущения, потому что каждый

из членов клуба дорожит доверием товарищей.

Одной из главных своих задач наставники считают воспитание ребят в духе революционных и боевых традиций советского народа и его Вооруженных Сил. Ветераны войны, сталевары, химики, строители города Темиртау — частые гости юных парашютистов. Здесь проходят встречи с членами клуба юных моряков, с учащимися школ и профессионально-технических училищ города, вечера отдыха.

Летом юные парашютисты выезжают в лагерь, где живут в палаточном городке, над которым развевается знамя клуба. Лучшие курсанты несут вахту у Поста № 1. Режим жизни здесь приближен к армейскому. В ленинской комнате курсанты слушают лекции, беседы, смотрят документальные и художественные фильмы о воинской службе, об авиации и, конечно, о воздушно-десантных войсках. В лагере они заканчивают теоретический курс парашютной подготовки, а затем совершают первые прыжки с парашютом. Ребята участвуют в походах, набираются сил и здоровья. Спортивная площадка лагеря становится ареной увлекательных состязаний.

Каждый год в дни зимних каникул ребята ездят в гости к воинам, знакомятся с их жизнью. На торжественной линейке их приветствует командир части, вручает значки «Парашютист третьего разряда» и памятные сувениры.

В клубе, носящем имя Героя Советского Союза Нуркена Абдилова, занимается 350 школьников. А всего здесь подготовлено свыше двух тысяч парашютистов, из них 175 инструкторов-общественников и 1600 спортсменов-парашютистов. Около 800 юношей прошли службу в рядах воздушно-десантных войск, некоторые из них стали офицерами Военно-Воздушных Сил.

Тепло, с благодарностью вспоминают питомцы клуба первые уроки мужества, полученные здесь. В прошлом году отсюда проводили в армию 40 юношей. Все они инструкторы-парашютисты. Из воинских частей приходят письма с благодарностью за хорошо подготовленное пополнение для армии. Наставники гордятся своими вчерашними курсантами — офицерами Николаем Лисициным, Владимиром Притуляковым, Анатолием Шевелевым, Николаем Кашиковым и другими. Многие продолжают занятия парашютным спортом в Карагандинском аэроклубе.

Молодость полна романтики, зовет к высотам. Клуб юных парашютистов в Темиртау дает подросткам возможность сделать первые шаги в небо, испытать себя, свою волю и смелость, подготовиться к отличной службе в армии.

К. БЕКЕНОВ,
председатель обкома ДОСААФ

Караганда

— ...Набрали мы 6000 метров над Мирным и ходим за облаками по «коробочке», делаем свое дело, а метеорологи — свое. Словом, зондируем атмосферу, — неторопливо рассказывает Яша Дмитриев.

Мы сидим и с вниманием его слушаем. Мы — это летчики, проживающие в доме № 7 по улице Ленина поселка Мирный, — Владимир Мальков, Борис Миньков, Михаил Стекольщиков, Михаил Долматов, автор этих строк и другие. После очередного трудового дня собрались в уютной бойлерной [кухне] и разговорились.

— На заданной высоте сделали пятнадцатиминутную посадку, почти не обращая внимания на показания радиокompаса. Погода на земле тихая, нижняя кромка облачности в Мирном около пятисот метров, причин для беспокойства не было, — продолжал Дмитриев. — Руководитель метеорологов Оскар Кричак, оторвавшись от своих приборов, из пассажирской кабины дал команду: на посадку, все, мол, сделали, можно домой. Павел Старков подстроил поточнее радиокompас, сказал, что можно выходить на привод. Держу курсовой угол радиостанции КУР = 0°. Магнитный курс показывает, что идем по берегу моря на Мирный. Идем пять минут — Мирного нет, десять минут — стрелка радиокompаса стоит уверенно, показывая, что Мирный впереди. Летим еще пять минут, — пролета нет, что за чудеса!.. Старков проверяет показания компаса, отводя стрелку вручную, — все в норме, стрелка уверенно возвращается на КУР = 0°.

— Яша, давай развернемся на 180°, может, что с антенной! — предлагает штурман.

Разворачиваемся, идем в обратную сторону, стрелка радиокompаса, как и положено, показывает КУР = 180°. Снова разворот на Мирный. Снижаться под облака! А если нас отнесло ветром! Нет, горючее есть, будем снижаться по всем законам — только над приводом!

— В Мирном погода та же, что была при нашем вылете, — сообщает радист Пивоваров, — спрашивают, когда будем!..

Появились редкие разрывы облачности. Это уже хорошо. Сидящий на правом пилотском сиденье бортмеханик Анатолий Межевых [вторых пилотов не хватало] преувеличенно спокойно говорит:

— Командир, а справа что-то черное над облаками, как плавник акулы над гладью моря.

— Так это ж гора Гаусса. Другой быть не может, — быстро проговорил штурман, прильнув к форточке, куда смотрел Межевых. — Вот это отнесло, вот это ветерок!.. 180 километров до Мирного!

Нижняя кромка облачности была около трехсот метров [высота горы Гаусса — 370 м]. Визуально, вдоль по бережку за час мы добрались до дому. По дороге Кричак рассказал, что такие сильные ветры на высотах называются «струйными» течениями, но в средних широтах на таких небольших высотах наблюдаются редко, — закончил Дмитриев.

— Хорошо бы попасть в такую «струю» по службе, — отстрил кто-то.

— Слушай, Лебедев, — обратился ко мне Миша Стекольщиков, — а ты, говорят, в Оазисе начал взлетать в одну сторону, а взлетел в другую.

— Это точно. Закончив съемку, мы снижались над Оазисом. Ничто не предвещало плохого — видимость «миллион на миллион», вдаль на юге виднелись горы Амундсена, откуда расширяющейся лентой «стекала» восторженная ледяная река. С трех тысяч до тысячи метров было тихо. Ниже начало побалтывать, а при заходе на посадку стало болтать так сильно, что я хотел было не садиться и идти в Мирный, но бензина было в обрез, да и самолет на колесах, — где, кроме Оазиса да Мирного, сядешь! Сели. К моему удивлению, на ВПП штиль. Пока подкатывали бочки с бензином, я подкармливал колбасой «коменданта» аэродрома — чайку, которая нас всегда ждет и колбасу берет прямо из моих рук...

— Чудеса, — задумчиво произнес Борис Миньков.

— Слушайте дальше. Только чайка схватила последний кусок колбасы, как ее ветром сдуло, а с ней и меня чуть не унесло. Через короткие промежутки времени порывы ветра повторялись с разных направлений. В каком же направлении взлетать, думаю, но тут опять стало тихо. На взлете, в середине разбега, очередной порыв так развернул самолет влево, что пришлось почти полностью убрать газ правому мотору. Вот тут-то я и взлетел, как Миша сказал, не в ту сторону, куда намеревался, а градусов на 45 левее, благо «аэродром» большой, позволяет... После отрыва стало так «швырять», что даже показания скорости на приборе колебались от 140 до 250 км/ч, а вертикальные «броски» были до 8 м/сек. На уме только одно — как можно быстрее выйти из этой «трясучей» зоны. Прошли 10—15 км в сторону Мирного, и стало тихо.



ЗАПИСКИ
ПОЛЯРНОГО
ЛЕТЧИКА

загадки

— Внешних признаков никаких не заметил! — поинтересовался Стекольщиков.

— Нет, кругом было ясно, если не считать яйцевидного облака над Оазисом как раз на высоте тысячи метров, ниже которого и начало болтать.

На какое-то время в бойлерной наступила тишина. Ее нарушил голос старейшего аса полярной авиации — Владимира Васильевича Малькова:

— Мне досталась такая загадка, что я ее трое суток разгадывал. Всем известно, что вновь открытая станция Комсомольская нуждается в дизельном топливе. Вот и вылетели туда четыре экипажа: Москаленко, Миньков, Дмитриев и я... Взлетел, сделал традиционный круг, набрал необходимые 600 м высоты и пошел вверх по склону купола с курсом на Пионерскую. Отлетев километров 35—40, я увидел большую трещину на поверхности. Хорошо помню, накануне ее не было. Посоветовался с Мишей Долматовым, нашим штурманом, он тоже не видел. Мороз по коже пробежал, когда мы вспомнили, что тягач Миши Кулешова, лучшего водителя экспедиции, судя по расчету времени, должен быть на подходе к Мирному. Ведь разлом на его пути!

Через минуту полета мы увидели впереди красноватую точку с растилающим позади нее шлейфом черного дыма от работы дизеля. Он! Сомнений нет. Делаю круг над тягачом. Он остановился. Из кабины вышли двое, один на голову выше другого. Кулешов, крупнее его фигуры в Антарктиде не было. Взмахами рук приветствуют нас. Не понимают, не чувствуют опасности. Как помочь! Нашелся штурман, быстро приговорил вымпел, вложил записку с рекомендацией пути следования.

Успокоились, когда увидели, как тягач немного попятился, затем развернулся на запад и пошел по пути, рекомендованному нами.

На Комсомольскую вышли точно. Вижу, стоят тягачи с сцепленными домиками на полозьях. Дым от одного из тягачей идет точно вверх — полный штиль, ветра нет. Приземляюсь, точнее — касаюсь снежного покрова, и вот тут-то началось для меня непонятное — такое сильное торможение,

особенно во второй половине пробега, что сразу подумал: задрал лыжи! Но тут же вспомнил, что они целиком металлические, задира быть не может. Не останавливаясь после приземления, рулил с трудом почти на взлетной мощности моторов. Впечатление такое, что рулим по песку хорошего пляжа. У ближнего тягача остановился. Решил сделать круг и сразу встать на свой след, для облегчения будущего взлета, но сколько я ни «надрывал» моторы на взлетной мощности, сколько ни «шуровал» штурвалом от себя и на себя, давая то левую ногу, то правую, самолет стоял на месте.

Подошли Москаленко, Миньков и Дмитриев. Разгрузившись, взлететь смог только Дмитриев.

Чтобы стронуться с места, мы испробовали все известные меры: от постукивания лыж «микрометром» — деревянной кувалдой — до подкапывания — и все безрезультатно. Потом кто-то предложил сделать ледяную площадку. Обильно смочили паклю мазутом, подожгли, подтаяли ледяной квадрат размером 10×10 метров. На него стали заводить самолеты гачами. С этой «стартовой» площадки взлетели Москаленко с Миньковым. Настала наша очередь вылетать с этого высокогорного «курорта». Не мне вам рассказывать, что любой физический труд на этой высоте в 3500 метров — подвиг. Даже в спокойном состоянии организм ощущает недостаток кислорода, «калибра» отверстий наших носов не хватает для быстрого наполнения легких, если же дышать открытым ртом, — можно обжечь легкие 60-градусным холодным воздухом. Голова как в тисках, пульс — 150—160 ударов в минуту...

— Все готово!! — спрашиваю у бортмеханика Коляденкова.

— Командир, потек масляный радиатор у правого мотора.

Только на четвертые сутки, после того как Яша привез нам новый радиатор, мы вырвались из высокогорного «плена».

— Яша! Как ты смог взлететь с Комсомольской? Или у тебя самолет особенный? Или лыжи особой конструкции!

— Секрета нет, — начал Дмитриев, — из рассказа гляциологов вы теперь знаете, что снег на Комсомольской — это кристаллы, напоминающие сухой песок. Скольжение очень

это только мои соображения, а точнее объяснят, конечно, специалисты.

— Василий Петрович! — обратился Миньков к Колошенко, — а ты что молчишь, или у тебя на вертолете все как в Арктике!

— Да нет, — как-то смущаясь, возразил Василий. — Сижу и думаю, как лучше рассказать, чтобы вы меня поняли. Это было в районе Оазиса, — начал Колошенко, — взлетел с очередной «точки», работал, как всегда, с геологами. Летим, все нормально. На правом сиденье бортмеханик Лещенко следит за показаниями техники. До Оазиса оставалось километров 50. Летим над ровным плато. Вдруг чувствую что-то непонятное: какие-то резкие вздрагивания, «упругий зуд» в ручке управления. Стало как-то беспокоино. Посмотрел на Лещенко: сидит спокойно, но лицо бледнеет. Своего-то лица не вижу. Начало как-то странно подбрасывать. Бросил взгляд на прибор скорости и обомлел: 230 км/ч, а ограничение по скорости у Ми-4 — всего 180 км/ч! Смотрю вперед и не пойму, куда летит наш вертолет. Осторожно открываю свою дверь, и глазам своим не верю — летим задним ходом! А ведь на приборе-то 230! И это вперед! Смотрю на Лещенко — совсем белый, но беспокойства не проявляет. Ну, думаю, у меня галлюцинации. Решил все же верить прибору. Нужно выйти из опасной зоны скорости. Тяну осторожно ручку управления на себя, стрелка пошла на уменьшение скорости, минула 180 км/ч, «зуд» прекратился. Значит пока все идет по закону, но летим по-прежнему задним ходом. Продолжаю тянуть ручку, скорость уменьшилась до 40 км/ч — движение назад прекратилось. Вертолет завис на месте. Глянул на Лещенко: давай сядем!! Бортмеханик только головой кивнул. Сели. Выключили двигатель. Молчим. Лопасты винта остановились. Выходим из вертолета — вокруг тишина, полный штиль. Ничего не понимаю... Отошли в сторону, чтобы наши ученые не услышали нас.

— Что ты заметил! — спрашиваю.

— Ощущение такое было, что или сейчас разобьемся, или вертолет развалится на куски.

АНТАРКТИДЫ

плохое, я это тоже почувствовал и на взлете использовал большую мощность моторов, применив ручное управление турбокомпрессорами.

— А сколько же ты делал наддув! — не вытерпел Мальков.

— 1050 мм рт. ст.

— А по инструкции всего 900 мм.

— Дорогой Владимир Васильевич! Мы здесь первые, и инструкция, как летать в условиях Антарктиды, будем писать в Москве, используя накопленный опыт.

— А на моем самолете радиовысотомер показывает что-то непонятное, — воспользовавшись наступившей паузой, решил выразить свои сомнения Миша Стекольников.

— В каком смысле! — поинтересовался Мальков.

— В том, что на Пионерской он показывает одну высоту на стоянке, а в Мирном — другую. Сначала я не обращал внимания на это, — продолжал Миша, — а вот вчера, на Пионерской, зарулив на стоянку, вижу, что вместо нуля высота по радиовысотомеру около 60 м. Думаю, пока погода хорошая и полеты интенсивные, поработаю так, но бортмеханику сказал, чтобы в Мирном специалисты проверили... А в Мирном прибор показывает ноль высоты на стоянке. Что за чудеса! Проверяют на обоих диапазонах — все правильно, стрелка на нуле. Показалось! Загрузился бочками с соляжкой и опять на Пионерскую. После посадки слежу за показанием радиовысотомера еще на рулении. Он уверенно, без всяких колебаний показывает, что мы на высоте 60 м! Проверяю в Мирном — высота на приборе ноль, как на рулении, так и на стоянке. Значит дело не в приборе, — он исправен. А как у вас! — обратился Стекольников к присутствующим.

— И у меня такая же картина — на Пионерской и на Комсомольской радиовысотомер показывает те же 50, 70 м, — подтвердил Мальков.

— И у нас так же, и у меня, — раздался голоса других летчиков. — В чем же дело!

— Думаю, дело в том, — пытается объяснить Долматов, — что в Мирном самолеты стоят на чистом, плотном льду, а на Пионерской и Комсомольской плотность снежного покрова, видимо, небольшая, и сигналы радиовысотомеров начинают отражаться только от плотных слоев купола Антарктиды. Но

Осмотрели мы нашу «стрекозу», ничего отрицательного не заметили. Набрались храбрости и полетели к Оазису. За обедом ученые заставили признаться, чем была вызвана наша неожиданная остановка. Внимательно выслушав рассказ, метеорологи объяснили ситуацию, в которую мы попали: температура в районе Оазиса положительная, а в горах на юге — отрицательная. За счет резкого перепада температуры получился горизонтальный смерч. В него-то мы и попали...

Постепенно наши встречи в «бойлерной» превратились в кабинет по обмену опытом. Многие из рассказанных здесь «загадок» впоследствии стали параграфами наставлений по производству полетов в необычных условиях Антарктиды.

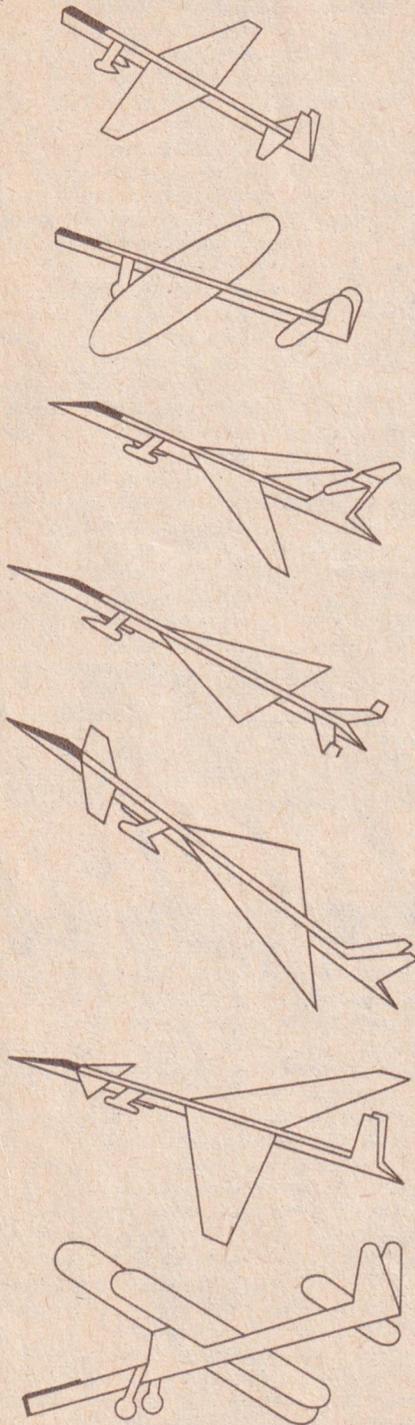
Перед тем как отнести рукопись в редакцию, я встретился с Долматовым обсудить вместе справедливость рассказанного и вдруг услышал от него упрек:

— Все правильно, а вот про мое открытие ты умолчал. Помнишь, в 1961 году я участвовал в первом перелете в Антарктиду из Москвы! Я был штурманом головного Ил-18, вел его Александр Поляков. Погода стояла отличная, солнце такое, что без светофильтровых очков на безбрежную белую пустыню купола Антарктиды взглянуть нельзя. Произвел необходимые навигационные расчеты, решил проверить работу локатора. Включил, посмотрел на экран — вижу несколько засветок. Бросил взгляд в ветровое стекло — впереди ни одной заметной возвышенности, ни одной темной точки. Смотрю опять на экран локатора — засветки на прежнем месте, неужели неисправность! Проверил показания контрольных приборов — все нормально, локатор исправен. Решил изменением наклона антенны определить высоту засветок, и оказалось, что они намного ниже высоты купола! Это были вершины горного хребта, скрытого под толщей снежно-ледяного покрова самого большого ледника мира. Локатор «просматривал» толщу ледника. Шутка Антарктиды...

Работа научно-исследовательских экспедиций в Антарктиде продолжается и в наши дни. И конечно, немало загадок, подготовленных шестым континентом, предстоит решить людям.

Полярный летчик
А. ЛЕБЕДЕВ

ВОТ ТАКИЕ РАЗНООБРАЗНЫЕ
МОДЕЛИ САМОЛЕТОВ
МОЖНО ПОСТРОИТЬ
ИЗ БУМАГИ.
А КАКИЕ МОДЕЛИ ПРИДУМАЛИ ВЫ!



Первое задание: провести соревнования по бумажным моделям парашюта с самопуском, выписку из сводной таблицы с результатами соревнований прислать в редакцию.

Второе задание: расскажите, что вы знаете о воздушном шаре, истории его создания и применении.

ЗАОЧНЫЙ КЛУБ
ЮНЫХ АВИАМОДЕЛИСТОВ



„КРЫЛЫШКИ“

ПАРАШЮТ

Занятие ведет мастер спорта В. Насонов, руководитель авиамодельной лаборатории столичного Дворца пионеров и школьников имени Н. К. Крупской

СЕГОДНЯ мы займемся постройкой парашюта. Сначала попробуем изготовить самую простую бумажную модель (рис. 1). Квадратный лист любой тонкой бумаги 250 мм × 250 мм сложим, как показано на рис. 1. По углам приклеим стропы, на них закрепим небольшой грузик.

Такой парашют, выпущенный с высоты, медленно снижается. Чтобы груз не раскачивался, в центре купола нужно сделать небольшое отверстие диаметром 10 мм. С такими моделями можно провести соревнования на продолжительность спуска.

Теперь приступим к постройке более сложной модели парашюта с самопуском (рис. 2). Для купола возьмите лист тонкой бумаги (папиросной, микалентной, конденсаторной, газетной), вырежьте квадрат со стороной 500 мм. На рис. 3 показано, как сложить лист, чтобы получить заготовку купола. Вершину заготовки обрежьте ножницами на расстоянии 10 мм, а основание треугольника вырежьте по дуге. Развернув заготовку, получаем купол радиусом 250 мм с закругленными концами лепестков.

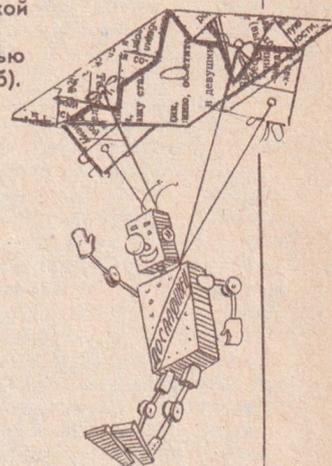
Складывание (фальцовка) купола напоминает изготовление бумажной гармошки (рис. 4). Ребра лепестков перегибаются поочередно — одно вверх, другое вниз.

Из ниток № 10—30 изготовьте стропы длиной 1,5R (370 мм). Нитки для строп берутся длиной по 700 мм — с учетом крепления их на куполе и закрепления крючка самопуска.

Между двумя гвоздями наматываем 4 витка ниток (рис. 5) и разрезаем их со стороны свободных концов для получения 8 строп. Из мягкой проволоки толщиной 1 мм выгибаем кольцо (рис. 5), продеваем в него 4 стропы и закрепляем в середине (рис. 5).

Теперь приклеим стропы к куполу (рис. 6). Кольцо со стропами крепим гвоздем на листе фанеры или доске. Расправляем стропы, распределяем их по внутренним ребрам купола и небольшими бумажными накладками прямоугольной формы крепим конторским казеиновым клеем. Каждую — тремя накладками, по концам и в середине. После приклеивания строп раскрываем купол и даем клею хорошо просохнуть.

Из мягкой стальной проволоки (можно использовать канцелярскую скрепку) толщиной 1 мм делаем крючок самопуска (рис. 7а). Расправляем стропы, соединяем их вместе, продеваем конец в кольцо крючка и завязываем простым узлом (рис. 8). Поворачиваем крючок вверх и обматываем ниткой стропы вместе с прямой частью крючка (рис. 8б). В кольцо закрепляем резину 1×4, 2×2, можно трикотажную (рис. 8в). На крючок туго накручиваем груз (рис. 8г) из свинца или мягкого металла.



Модель парашюта готова. Можно приступать к запуску (рис. 9). Сначала складываем купол и стропы, затем левой рукой берем за стропы около нижней части купола, а правой зацепляем крючок самопуска за верхнее кольцо и осторожно перехватываем конец резины так, чтобы крючок не расцепился. Затем растягиваем резину, отпускаем сначала стропы, резину, сопроводив полет модели легким броском вверх.

В сложенном положении купол легко набирает высоту, не встречая большого сопротивления воздуха. В верхней мертвой точке полета крючок расцепится, купол раскроется и парашют плавно приземлится.

Соревнования по моделям парашюта с самопуском проводятся на продолжительность полета в 5 туров. Каждая секунда полета — одно очко. В туре — две попытки. Попыткой считается полет меньше двух секунд или если купол парашюта не раскрылся. Зачет — по второй попытке. На соревнованиях в закрытом помещении в зачет идет любой результат, достигнутый моделью. При полетах на открытой площадке в зачет берется результат до 10 секунд.

Итоги соревнований записывайте в сводную таблицу, вычерченную на большом листе, после соревнований поместите ее на видном месте. Сделайте сводную таблицу авиамодельных рекордов по всем категориям моделей, по которым будете проводить соревнования.

● Рис. 1. 1 — купол; 2 — стропы (нити № 30); 3 — груз.

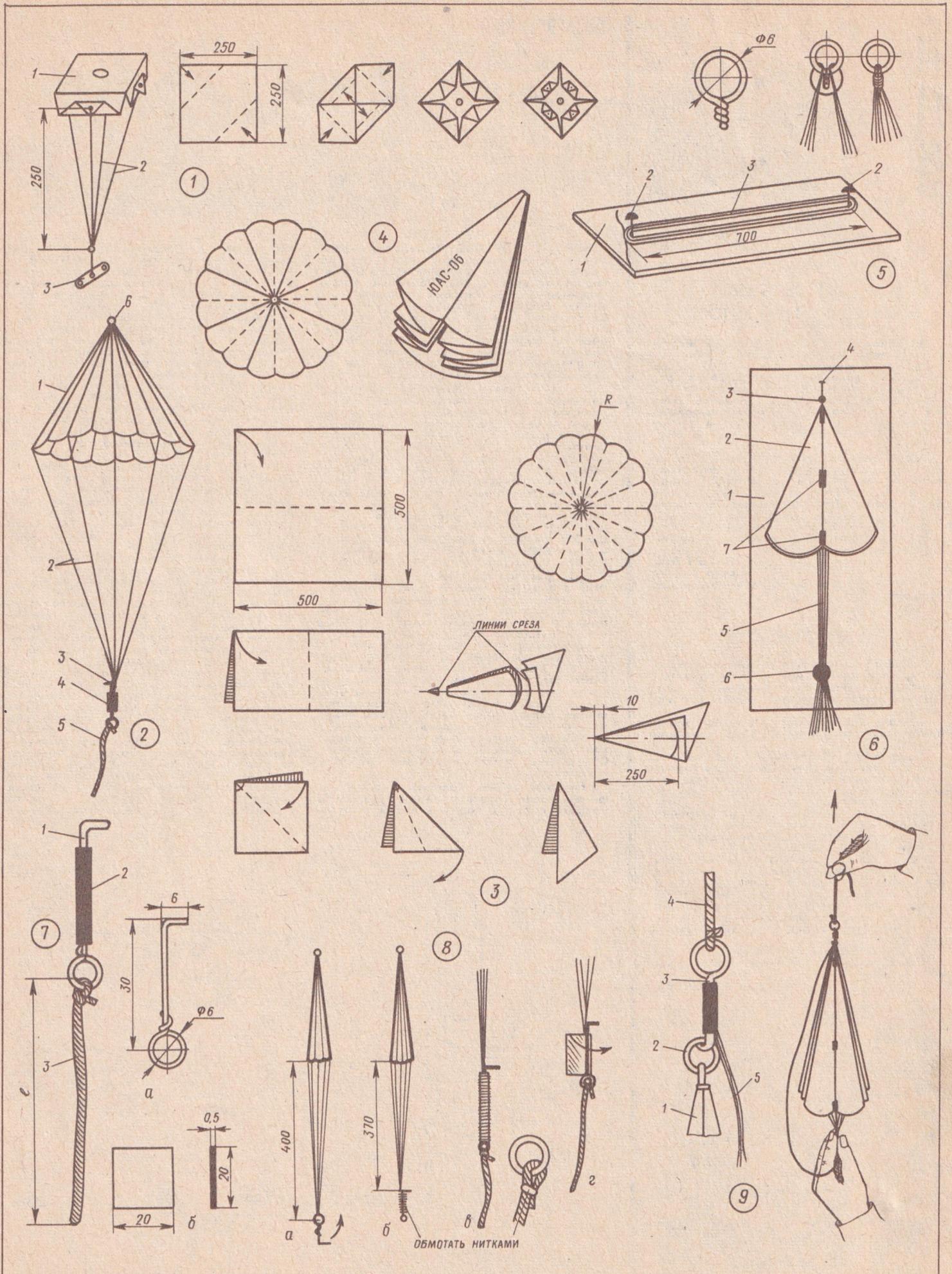
● Рис. 2. 1 — купол; 2 — стропы; 3 — крючок; 4 — груз; 5 — резина; 6 — кольцо.

● Рис. 5. 1 — доска (фанера); 2 — гвозди; 3 — нитки.

● Рис. 6. 1 — фанера (доска); 2 — купол; 3 — кольцо; 4 — гвоздь; 5 — стропы; 6 — груз; 7 — накладки (24 шт.).

● Рис. 7. 1 — крючок; 2 — груз; 3 — резина (1×4 мм, длина 160—180 мм); 4 — груз (металл).

● Рис. 9. 1 — купол; 2 — кольцо; 3 — крючок; 4 — резина; 5 — стропы.





ТЕМА ДИССЕРТАЦИИ — АВИАЦИОННЫЙ СПОРТ

Планерным спортом Александр Мозгунов увлекся, будучи студентом Днепропетровского медицинского института. Занимался в авиаспортилубе ДОСААФ. Его заметил Владимир Киян — известный на Украине мастер парящих полетов. Под его руководством Мозгунов выполнил нормативы 1-го разряда, налетав свыше 250 часов на планерах «Бланик» и «Кобра-15».

После окончания института Саша поступил в аспирантуру. Но по-прежнему много времени отдает планерному спорту. Не случайна тема его кандидатской диссертации: «Восстановление работоспособности пилота в длительных полетах». В ней будут обобщены собственные впечатления спортсмена, данные медицинских исследований.

Ю. СЫТНИК,
мастер спорта

На снимке: Александр Мозгунов перед полетом.

УВЛЕЧЕННОСТЬ

Старшего лейтенанта В. Каменских никто не просил об этом. Он сам однажды вечером заглянул в гарнизонный офицерский клуб, нашел начальника и предложил:

— Хочу организовать авиамodelьный кружок для мальчишек. Дело это мне знакомое.

Инициативу Владимира поддержали. Для занятий выделили небольшую комнату, отремонтировали ее. От мальчишек, желающих строить модели самолетов, отбоя не было. Но Каменских установил строгое правило: ни одной тройки или двойки в дневнике. Хочешь заниматься в кружке, будь добр, исправляй оценки, а потом уж приходи.

С тех пор вот уже два года регулярно собираются здесь ребята. Увлеченность руководителя кружка передается его воспитанникам. Офицер для них — непререкаемый авторитет. Он не только учит их строить и запускать модели, но и воспитывает трудолюбие, честность и доброту.

На снимке: старший лейтенант В. Каменских проводит занятие авиамodelьного кружка.

Фото С. ФЕДОРОВА



ПОСЛЕВОЕННЫЕ СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ



ТА-1

КОНСТРУКТОРСКОЕ бюро, возглавляемое И. В. Четвериковым, много лет специализировалось на разработке боевых гидросамолетов. В годы Великой Отечественной войны широко использовался в ряде операций созданный этим ОКБ двухмоторный морской дальний разведчик Че-2 (МБР-6). Используя накопленный опыт в гидросамолетостроении, коллектив ОКБ в первом послевоенном году спроектировал самолет-амфибию для линий гражданского воздушного флота.

Схема самолета, опытный экземпляр которого получил обозначение ТА-1, — подкосный высокоплан с крылом на высоком пилоне. Это предохраняло установленные в крыле двигатели от забрызгивания при рулении, взлете и посадке. Силовая установка состояла из двух моторов воздушного охлаждения АШ-21 взлетной мощностью по 700 л. с. с саблевидными трехлопастными винтами изменяемого шага диаметром 2800 мм. Такая силовая установка обеспечивала летающей лодке достаточно высокую скорость (до 325 км/ч) при взлетном весе 6255 кг, в том числе более 1000 кг платной нагрузки, и дальность полета в 700 км.

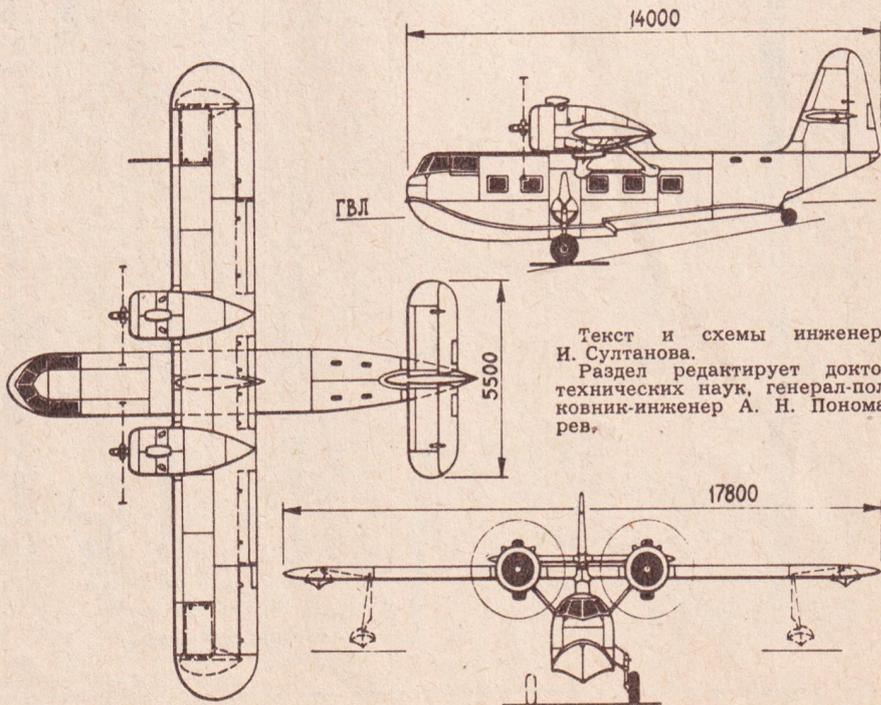
При разработке амфибии коллектив ОКБ стремился максимально упростить ее конструкцию и технологию производства. В частности, широко использован принцип идентичности ряда элементов силового набора крыла и горизонтального оперения. Принятая постоянная ширина корпуса лодки на значительной части его длины, равной длине пассажирского салона, позволила упростить форму шпангоутов, которые имели один и тот же полукруглый верх. Двухреданное днище лодки также было относительно простым. Оно набиралось сечениями с одинаковой килеватостью и лишь в носовой части имело криволинейные обводы. Оба редана были выполнены по типу «утюг».

Основные стойки колесного шасси амфибии после взлета с земли убирались плашмя в борта корпуса лодки. Преду-

смотренные для этого ниши как бы разделяли восьмиместный пассажирский салон на два отсека с проходом из одного в другой. После полета колеса выпускались при посадке и на землю, и на воду. При посадке на воду основные колеса сокращали длину пробега (проплыва), а хвостовое колесо, которое в полете убиралось в корпус за вторым реданом днища, выполняло и функции водяного руля. Подкрыльные поплавки после старта с воды укладывались в законцовки крыла, образуя собой его торцевые части. В этом положении размах крыла (с поднятыми поплавками) достигал 17,2 м, а площадь — 43 м². В крыле размещались мягкие бензобаки емкостью 550 кг, а маслобаки, вмещающие 55 кг, — в gondолах двигателей.

По ряду причин постройка первого экземпляра самолета несколько затянулась. Его летные испытания начались лишь в июле 1947 года. В ходе их амфибия показала довольно высокие данные: максимальная скорость — 325 км/ч, практический потолок — 4400 м, дальность полета — 700 км.

Пона шли испытания первой амфибии и ее ремонт после не совсем удачной посадки, была в основном завершена постройка второго экземпляра — ТА-1 № 2. Он почти не отличался от своего предшественника. Однако за счет замены конструкции поплавков и механизма их уборки в крыло в горизонтальном положении, применения полукруглых законцовок крыла и выдвижных, а не отклоняемых закрылков и некоторых других конструктивных изменений улучшилась общая аэродинамика машины и снизилась ее взлетная вес. На испытаниях, начатых в 1948 году, ТА-1 № 2 показал скорость 333 км/ч. Практический потолок возрос до 4700 м. Дальность полета и взлетно-посадочные характеристики были такими же, как у ТА-1. Взлетный вес снизился до 6107 кг при прежней коммерческой нагрузке в 1000 кг (8 пассажиров с багажом). Это были очень хорошие данные для самолетов-амфибий.



Текст и схемы инженера И. Султанова.

Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.

НОСИТЕЛИ ОРУЖИЯ ГЕНОЦИДА

ИСТОРИЯ Ближнего Востока знала немало войн. Но, пожалуй, самой жестокой, кровопролитной будет признана вылившаяся в подлинный геноцид агрессия Израиля против суверенного Ливана и палестинцев. Никогда еще захватчик не действовал так цинично и нагло, попирая не просто общепризнанные нормы международного права, но и ясно выраженные коллективные решения Организации Объединенных Наций. Мир содрогнулся перед лицом зверств, сравнимых только с тем, что творили нацисты.

Израильские воздушные пираты варварски бесчинствовали в небе многострадального Ливана. Разрушены три больших города, 32 деревни, 14 лагерей палестинских беженцев. Кровавую резню учинили сионисты в лагерях Сабра и Шатила, здесь зверски было уничтожено 8000 человек. Стиснутая кольцом осадой западная часть Бейрута с пригородами, где в общей сложности находилось примерно 600 тысяч ливанцев и 200 тысяч палестинцев, круглосуточно подвергалась варварским налетам авиации с применением оружия геноцида — фосфорных, напалмовых и «вакуумных» бомб.

Варварские налеты пираты совершали на американских «фантомах» и новейших F-15 и F-16, действовавших как истребители-бомбардировщики. Эти боевые машины США в конце 70-х и начале 80-х годов продали Израилю, и, кроме того, обучили экипажи их боевому применению. Как писала газета «Вашингтон пост», подготовка израильских летчиков проходила на базе Хилл американских ВВС.

Поскольку в Ливане использовались самолеты F-15 и F-16 в качестве носителей оружия геноцида, запрещенного международными законами, в зарубежной печати много писали об этих самолетах, их вооружении, тактике действий.

F-15 относится к категории тяжелых истребителей (он же истребитель-бомбардировщик), взлетный вес около 20 тонн. Экипаж — 1 человек. Двигательная установка — два ТРД с тягой по 11340 кг. Максимальная скорость полета (на высоте 12000 м) — 2650 км/ч, скорость полета на малой высоте — 1470 км/ч, максимальная скороподъемность 290 м/с. Радиус действия в варианте истребителя — 460 км. Практический потолок — 21000 м. Максимальная продолжительность полета (с подвесными баками) — 5,5 часа. На самолете имеются четыре управляемые ракеты класса «воздух—воздух» и 20-мм шестиствольная пушка «Вулкан» со скорострельностью 6000 выстрелов в минуту, боезапас — 960 патронов.

Обычно носители оружия геноцида появлялись в небе Ливана одиноч-

но или мелкими группами с различными временными интервалами. Удары наносились со средних и малых высот.

Другой истребитель-бомбардировщик — F-16 поступил на вооружение ВВС Израиля в 1981 году. Тогда США продали Израилю 75 таких боевых машин. По данным американского журнала «Авиэйшн уик энд спейс технолоджи», F-16 — цельнометаллический моноплан со средне-расположенным треугольным крылом неизменяемой геометрии, с однокилевым хвостовым оперением. Турбо-реактивный двигатель способен обеспечить двойную сверхзвуковую скорость полета (на высоте 12200 м). Максимальный взлетный вес самолета — 14970 кг, радиус действия — 925 км. Практический потолок — 15850 м. Вооружение — ракетно-пушечное и бомбовое.

Воздушные пираты, как сообщала западная печать, к Западному Бейруту подходили обычно на высоте трех и более километров. Выбрав цель, резко пикировали и сбрасывали бомбовый груз. Управляемые ракеты пускали на некотором удалении от города. В темное время суток первыми появлялись самолеты-целеуказатели, которые сбрасывали светящиеся авиационные бомбы.

Израильские воздушные бандиты использовали против невоенных объектов, против жителей Ливана и палестинских беженцев все имевшиеся в их арсенале авиационные средства поражения, в основном американского производства.

По зданиям и прочным сооружениям агрессор применял американские фугасные бомбы калибра от 100 до 3000 фунтов, броневые — 250, 500 и 1000 фунтов, бетонобойные еще более крупных калибров и, наконец, «вакуумные» бомбы, запрещенные международными законами кассетные шариковые, осколочные и зажигательные фосфорные и напалмовые бомбы.

Как сообщает журнал «Штерн», американские кассетные осколочные бомбы представляют собой металлическую оболочку, имеющую форму торпеды. В нее закладывается в среднем 650 мини-бомб с заранее сформированными осколками (более тысячи осколков образует каждая такая бомба). Одна мини-бомба весит 1—2 фунта. Ее форма напоминает маленький цилиндр или шарик. Вес снаряженной кассеты около 1000 кг. Четыре-шесть таких кассетных бомб может быть подвешено на каждый истребитель-бомбардировщик. Самолеты сбрасывают кассетные осколочные бомбы обычно на удалении от цели 600—800 метров при скорости 550—1300 км/час и в диапазоне высот от 30 до 12000 метров. В воздухе такая бомба сбрасы-

вает с себя оболочку и рассеивает целое облако металлических цилиндров (шариков), начиненных взрывчаткой. Соприкасаясь с землей, шарики взрываются с силой ручной гранаты. Одна кассетная бомба поражает людей на площади, равной нескольким футбольным полям.

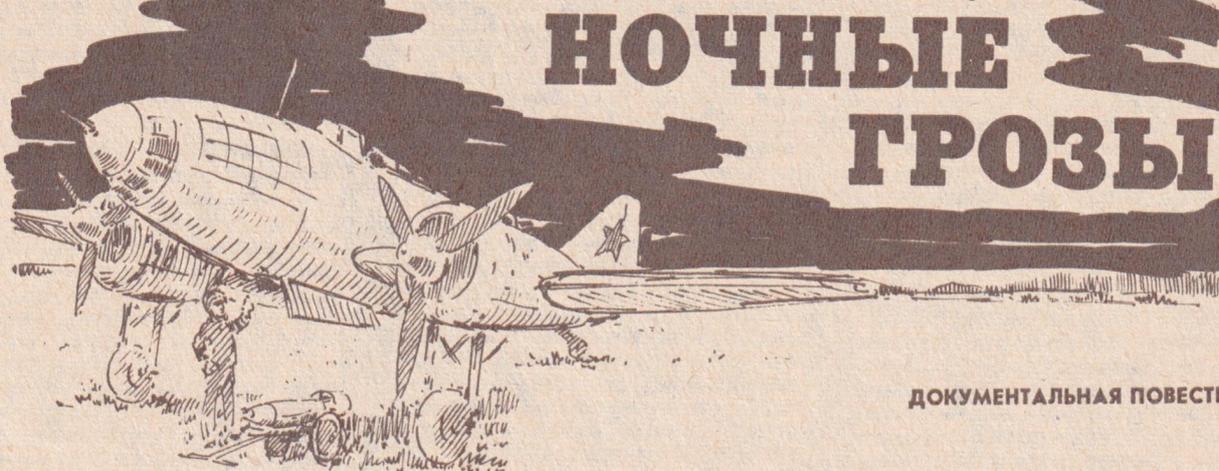
Журнал «Интеравиа» не так давно писал, что американские торговцы оружием в последнее время широко рекламируют и продают в страны НАТО, а также в Израиль авиационные зажигательные боеприпасы кассетного типа. Одна кассета вмещает до 670 мелких зажигательных бомб. На истребителя-бомбардировщике может быть подвешено от шести до одиннадцати кассет. Именно такие кассетные зажигательные бомбы, относящиеся к оружию геноцида, широко применяли израильтяне при налете на палестинские лагеря Сабра, Шатила, Бурдж аль-Баражна и Мар-Ильяс. Находящиеся в лагерях палестинцы, среди которых в основном были дети, женщины и старики, поражаются с воздуха шариковыми осколочными бомбами в сочетании с фосфорными зажигательными и ядовитым напалмом.

Никогда не забудут народы арабского мира кровавые 1, 13 августа 1982 года. В эти дни израильские самолеты почти без перерыва обрушивали на жилые кварталы Западного Бейрута смертоносный груз с клеймом «Сделано в США». Тринадцатое августа был самым страшным. За 11 часов совершено 220 воздушных налетов. Интенсивной бомбардировке подверглись 18 районов города и лагеря палестинских беженцев. Всего было сброшено около 2 тысяч бомб, в том числе кассетных фосфорных. Как сообщало палестинское информационное агентство ВАФА, 13 августа в Бейруте погибло и ранено около 500 мирных жителей, в том числе 300 детей, более полутора тысяч бейрутских семей лишились крова. А всего за время агрессии убито и ранено почти 100 тысяч человек, в основном мирных жителей; число лишившихся крова и вынужденных бежать из родных мест исчисляется сотнями тысяч. Вот он, геноцид израильских сионистов-фашистов в действии!

Народы мира клеймят позором кровавых агрессоров и требуют незамедлительно убрать израильские войска с ливанской территории. Наша страна, заявил товарищ Л. И. Брежнев, оказывала и будет оказывать помощь и поддержку тем, кто не склоняет голову перед агрессором, кто добивается справедливого урегулирования и прочного мира.

Полковник запаса
П. ПЛЯЧЕНКО

По страницам иностранной печати



ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ ПОВЕСТЬ

ВЕСНА СОРОК ТРЕТЬЕГО на Северный Кавказ пришла дружная, солнечная. До самого марта держались морозы, потом зарядила непогода, и вдруг в один день все переменялось: небо очистилось от облаков, ветер стих, землю залили синь неба и яркое, по-летнему знойное солнце. Аэродром быстро подсолнце и запылял слепящими, как само солнце, одуванчиками.

Лейтенант Хрущев Иван Максимович стоит около своего бомбардировщика и ему вспоминается детство. Давно ли босоногим мальчишкой бегал за «фордзоном» и мечтал поехать на нем. А когда увидел самолет, потерял покой и сон. И давно ли он был курсантом авиашколы. Если не думать о войне, кажется, только вчера совершил самостоятельный полет. Но попробуй не думать, когда война сама о себе напоминает. Вон каким стал твой бомбардировщик: правая сторона фюзеляжа, крыло, стабилизатор закопчены, местами оплавилась от огня.

...Еще при подходе к цели Хрущев заметил, что правый мотор искрит, в кабине почувствовалась гарь. Это после зенитного обстрела...

— Командир, из выхлопных патрубков правого мотора летят снопы искр, пахнет горелым маслом, — осторожно доложил стрелок-радист.

— И я слышу, — подтвердил штурман. — Нехороший запах.

Хрущев обеспокоен не меньше: запах гари свидетельствовал о неисправности мотора. По всем правилам надо возвращаться, но экипаж идет первым, чтобы сбросить контейнер с рассеивающимися ротативными авиабомбами для обозначения цели, по которой будет нанесен удар полк. И до цели осталось совсем немного. Однако члены экипажа встревожены, напряжены, это тоже может повлиять на результат бомбометания. Надо как-то успокоить их. Хрущев уменьшил обороты правого мотора — искрение прекратилось — и сказал весело:

— Это от фрицев нехороший запах — услышали гул наших бомбардировщиков.

Пилотировать стало труднее, самолет так и норовил развернуться вправо, приходилось все время жать левую педаль, чтобы компенсировать неравномерную тягу рулем поворота. Лишь когда штурман доложил, что до цели осталось семь минут лету и пора снижаться, летчик убрал обороты и левого мотора.

Цель ошетибилась сотнями прожекторов, запыхали разрывы зенитных снарядов. И чем ближе самолет подходил, тем ближе и чаще вспыхивали разрывы. Бомбардировщик трясло и бросало, как в преисподней. Вот, наконец, штурман сбросил пятисоткилограммовый контейнер. Не успел Хрущев отвернуть самолет в сторону моря, как внизу запыхали огни, все запылало, закачалось, запрыгало, будто кто-то устроил иллюминацию с фейерверком. Летя над морем, экипаж долго еще наблюдал гигантские вспышки, пожары. Хрущев, помня о правом моторе и наблюдая за ним, всецело положился на левый. Лишь когда вышли на прямую к посадочному «Т» и были выпущены шасси и закрылки, летчик рискнул дать полные обороты обоим моторам. И тут же из правого вылетел сноп искр и следом за самолетом потянулся огненный шлейф. Пришлось снова убирать газ. Едва бомбардировщик приземлился, правый мотор заглох. Оказалось, вырвало один цилиндр. Но это произошло уже на посадке...

А солнце так печет, хоть снимай гимнастерку да загорай. Воробьи ошартели от радости, то пулями носятся друг за другом, то, собравшись в стаю, верещат и бранятся, стараясь перекричать друг друга. И от этого яркого солнца, от обилия цветов и веселого гомона радостно на душе.

От соседнего самолета к Хрущеву направляется командир полка подполковник Омельченко.

— Вольно, вольно, — и протягивает руку для приветствия. — Здравствуй. Дотопал, говоришь? — кивает на самолет. — Да, в рубашке родился. Девяносто девять шансов из ста, что мотор мог

загореться. Вовремя убрал газ... Поздравляю. И с благополучным возвращением и с очередным званием: старшего лейтенанта тебе присвоили. Н-да, отдохнуть бы тебе, пока самолет ремонтируют. Но сам понимаешь, какое жаркое время. Фашисты делают все, чтобы удержать «Голубую линию» и Крым. Эскадру «Удет» сюда перебросили.

— Надо подкараулить ее на аэродроме. Я сам видел вчера, когда возвращался с задания, как в Багерово вспыхивал прожектор и садилась самолеты.

— И я видел. А днем разведчик летал, снимки привез — аэродром пустой.

— Значит, фашисты используют Багерово только ночью.

— И я так думаю. Но командованию нужны доказательства. Нам приказано сфотографировать аэродром ночью. Трижды летали туда, чем кончилось, сам знаешь.

Да, Хрущев знал: два экипажа с задания не вернулись, третий еле дотянул на изрешеченном самолете.

Омельченко ушел, а Хрущев стоял, погруженный в невеселые думы. Нет, война не дает о себе забыть... Два лучших экипажа погибли — капитана Ситнова и старшего лейтенанта Кулакова. Не раз Хрущев летал с ними на задание, не раз во время атак истребителей прикрывали друг друга огнем пулеметов. И вот их нет.

— О чем, командир, задумался? — прервал его размышления штурман. — Снова Эльза вспомнилась?

— А что, разве не достойна? Ты и то ее не забываешь, а я как-никак курил с ней, разговоры всякие разговаривал...

Вечером резко холодает. земля еще не отогрелась, и едва солнце опускается за горизонт, сразу стынью веет от посиневшего, по-осеннему холодного неба. Хрущев и Штанев провозаюют уходящего один за другим на юго-запад бомбардировщики. Последним взлетает старший лейтенант Смольников, на фотографирование Багерова.

— Ну, уж коли Смольников полетел, смело можно идти в деревню, и не

* Продолжение. Начало см. «Крылья Родины» № 9 и 10.

только знакомых навестить, а и по чарке выпить.

Штанев Смольникова недолюбливает, и есть за что: в полку летчик около года, а на боевые задания летал не более десяти раз — то болеет, то самолет у него неисправен.

— Не спеши, кума, в баню, пар останется — позовут, — шутит Хрущев. И будто в воду смотрит: бомбардировщик вдруг уклоняется к оврагу и прекращает взлет. — Что я тебе говорил?

— Типун тебе на язык, — возмущается штурман. — Теперь не иначе...

Не проходит и пяти минут, как к ним подбегает дежурный по аэродрому и сообщает: срочно на КП.

У землянки, служащей командным пунктом, Хрущева поджидает командир дивизии полковник Лебедь, командир полка подполковник Омельченко, начальник штаба, замполит. Лица у всех хмурые, недовольные.

— На постановке задачи присутствовали? — без обиняков спрашивает Лебедь у Хрущева.

— Присутствовал, — подтверждает летчик.

— Какую задачу должен выполнять Смольников?

— Сфотографировать аэродром Багерово.

— Теперь эта задача поручается вам. Ясно?

— Так точно.

— Полетите на самолете Смольникова. Отправляйтесь на самолет и через десять минут взлет.

— Через десять минут взлететь не сумею, — твердо говорит летчик. — Надо самолет осмотреть. Это, во-первых. Во-вторых, через десять минут взлетать нецелесообразно по тактическим соображениям.

— Продолжайте, старший лейтенант, — сбавляет тон Лебедь, и гнев в глазах сменяется любопытством.

— Наши летчики уже трижды летали на это задание. Неудача, думается, заключается не только в том, что аэродром сильно защищен артиллерией, прожекторами и истребителями, а и в нашем тактическом просчете: разведчик идет в общей группе на Керчь, когда все средства ПВО приведены к боевой готовности. И высота фотографирования — шесть тысяч метров — великовата: могут облака помешать, а локатором легче поймать...

— Ваши конкретные предложения?

— Разрешите мне, товарищ полковник, взлететь на сорок минут позже? К этому времени группа завершит работу, ПВО успокоится. Я на приглушенных моторах с семи тысяч снижусь до тысячи восьмисот...

Лебедь стреляет взглядом в Омельченко, в Штанева и снова в Хрущева.

— Хорошо, пусть будет по-вашему. Взлетайте, хоть на час позже, но снимки — кровь из носа — привезти.

Бомбардировщик долго и нудно набирает высоту, и чем выше он поднимается, тем чернее становится небо и ярче светят звезды, словно до них совсем близко. Наконец, стрелка высотомера достигает семитысячной отметки. Летчик отдает штурвал от себя — переводит самолет в горизонтальный полет. Кислородная маска больно давит на переносицу и подбородок, чистый кислород сушит горло; зато на такую высоту редко залетает зенитный снаряд, истребителей тоже пока не видно. Вни-

зу — пустота и безмолвие, будто никого и ничего нет там... Но вот справа, чуть в стороне вспыхивает ракета и взвивается ввысь, то ли указывая, где вражеская цель, то ли просто приветствуя наших летчиков. Кто он, этот смельчак? Профессиональный разведчик или отчаянный мальчишка-комсомолец? А может, она, та синеокая дивчина, что не бросилась бежать в бомбоубежище, когда появился фашистский «фокке-вульф»? Вряд ли. Эльза в Белоруссии, и попасть на Украину ей не так-то просто.

— Командир, а не твоя ли это знакомая Гильза-Эльза нам сигнал подает? — спрашивает Яков Штанев, словно разгадав его мысли.

— Она, Яша, она, — подыгрывает летчик. — Вчера по телефону звонила, приглашала в гости. Сказала, ждать будет, а видишь, в другое место послали.

— Ничего, Ванюша, в другой раз к ней слетаем. А сейчас поддержки режимчик, я еще разок промер сделаю.

Яша Штанев. Отличный штурман. И человек замечательный. Скрамный, спокойный, в совершенстве знающий свое дело, с удивительной интуицией. Недавно полк получил задачу разыскать и уничтожить головной склад боеприпасов фашистов, который снабжал всю «Голубую линию». Экипажи избороздили Таманский полуостров вдоль и поперек, но даже признаков склада не обнаружили. И вот Штанев сам выбрал маршрут. Ночь была темнее, чем эта. Над станцией Старо-Титоровка штурман попросил сделать круг. Внизу — тишина.

— Странно, очень странно, — слышится голос Штанева. — Спят фрицы или затаились? Спустись пониже, командир.

Летчик посмотрел вниз и увидел чуть заметные огоньки, движущиеся в одну сторону и внезапно исчезающие.

— А ведь это машины, Яша, с маскировочными козырьками фар, — сказал он штурману.

— Внизу склад, Ванюша! — радостно крикнул Штанев. — Бросим одну для пробы?

— Бросай все тринадцать.

Трое суток потом рвались в Старо-Титоровке боеприпасы — торпеды, авиабомбы, орудийные снаряды...

— Командир, цель впереди, — докладывает Штанев. — Десять влево.

Хрущев на секунду отрывает взгляд от приборной доски и видит чуть заметные всполохи, похожие на зарницу.

— Вижу, Яша. Кажется, наши неплохо работают.

— Вот так бы и по Багерово...

— А что, если прилетим, а фрицев там нет?

— И ты сомневаешься?

— Да нет. Но фашисты не дураки. Вчера тут кружили наши разведчики. Вот возьмут фрицы да одну ночку и не прилетят, дадут нам возможность сфотографировать пустое поле.

— Прилетят, — твердо стоит на своем Штанев. — Они тоже хотят бить более эффективно, а из глубокого тыла это не так-то просто. Да и горючку приходится им экономить.

Доводы штурмана убеждают. В самом деле, аэродром подскока для противника не просто эксперимент, а необходимость. С топливом у них становится все хуже и хуже, а летать приходится все дальше и дальше. Вот и вынуждены они

хотя бы на ночь перебрасывать авиацию к линии фронта, совершать налеты на наши тыловые объекты, прикрывать порты, войска...

— Пора снижаться, — напоминает штурман. Летчик убирает газ моторам, и бомбардировщик почти неслышно устремляется вниз. — Десять влево... Отлично, так держать.

— Аэродрома что-то не видно.

— Скоро увидим...

Стрелка высотомера энергично бежит по окружности, отсчитывая потерянные метры высоты: 5000, 4000, 3000. Хрущев снимает кислородную маску и слышит, как гулко бьется сердце: удастся ли подойти к цели незамеченными? Летавшие сюда экипажи рассказывали, что аэродром прикрывает радиолокационная станция с мощным прожектором, который мгновенно ловит самолеты. Затем подключаются другие прожекторы, бьют зенитки, подходят сзади истребители. Но пока все тихо. Высота 2000, 1800. Хрущев дает газ моторам.

— Так держать! — властно и с мольбой восклицает штурман. — Так держать!

И вот она, ослепительная вспышка. Мгновенная, во все небо, будто само солнце зажглось и тут же погасло.

Глаза не успевают освоиться с темнотой, как сверкает голубой луч прожектора. Сверкает, как неотразимый клинок, с первого же выпада пронзающий противника. И все-таки он запаздывает, всего на долю секунды, но этой доли вполне хватает, чтобы ночной фотоаппарат сработал.

Единым движением руки Хрущев смахивает со лба на глаза светозащитные очки и бросает бомбардировщик вниз, влево. А в него уже впивается еще десяток лучей. Теперь рывок вправо и вниз, вниз! Лучи клонятся вместе с самолетом, будто застряли в его чреве. Кругом бушуют разрывы снарядов, слева, справа, спереди темноту пронзают траассирующие пули.

Вниз, вниз!

— Ванюшка, что ты делаешь?! — истошно кричит Штанев. — Под нами Керчь, крыши домов! Набирай высоту!

Теперь и он во вспышках разрывов видит горбатые крыши. Выхватывает машину из крутого снижения и ведет по горизонту. Низко — да! Но в этом спасение. Лучи прожекторов выпустили самолет, отстали, зенитные снаряды рвутся намного выше.

— Под нами море! — торжественно докладывает штурман. — Курс сорок пять...

Ему снится берег Черного моря, пляж. Он плывет к берегу, но волной относит его, он выбивается из сил, Эльза видит его и зовет громко каким-то незнакомым мужским голосом. Он хочет отозваться, но не может, нет голоса. Тогда она зовет штурмана: «Штанев, Штанев! Да проснитесь вы, черти!»

Да это же Омельченко.

— Проснулись, соня! Прервал ваш отдых, не мог утерпеть, — подполковник обнимает Хрущева, целует. — Отличные снимки! Аэродром действующий. Лебедь велел к капитану тебя представить.

— Так я что, — улыбается Хрущев. — Это вот штурман постарался.

— Не беспокойся, и штурмана твоего не обойдем.

[Окончание следует].

ПАРАШЮТЫ XVI ЧЕМПИОНАТА МИРА

СОРЕВНУЮТСЯ СТРОИТЕЛИ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫХ

АЛИТУС, ЛИТОВСКАЯ ССР. Здесь состоялся чемпионат СССР по радиоуправляемым моделям трех классов: пилотажные, планеры и копии.

В личном зачете призерами стали по пилотажным радио моделям (Ф-3-А): 1. В. Макаров (Украина) — 4761; 2. В. Ткачук (Туркменистан) — 4609; 3. М. Мелихов (Украина) — 4290 очков; по радиоуправляемым планерам (Ф-3-В): 1. Я. Адамонис (Литва) — 2641; 2. И. Муковозчик (Белоруссия) — 2632; 3. А. Смоленцев (РСФСР) — 2547; по радиокопиям (Ф-4-В): Б. Паценкер (Украина) — 861, 2. К. Плодичньш (Латвия) — 781, 3. В. Журавель (РСФСР) — 774.

В общеконандном зачете лидировала сборная Украины — 5, на втором месте команда РСФСР — 8, на третьем — Белоруссии — 9 очков.

По результатам чемпионата радиоуправляемых моделей был подведен и окончательный итог выступлению сборных за год. На первое место вышла команда РСФСР — 6, на второе — Украины — 17, на третьем сборная Москвы — 20 оч.

НОВЫЕ РЕКОРДЫ АВИАМОДЕЛИСТОВ ПОДМОСКОВЬЯ

В ПЛАНЕРСКОМ (Крымская область) проведены соревнования авиамodelистов Подмоскoвья с целью установления новых рекордов.

Счет высоких достижений открыл Александр Горохов из г. Мытищи. Его радиоуправляемая модель самолета пролетела по замкнутому маршруту со скоростью 163 км/ч. Это превышает всеобщий рекорд (151 км/ч), принадлежавший спортсмену Подмоскoвья Геннадию Клементьеву из г. Химки.

Новый класс радиоуправляемых моделей с электрическим двигателем культивируется в Московской области недавно, однако спортсмены Подмоскoвья уже преуспели несколько мировых достижений. И на этот раз Валерий Мякинин из Реутова показал результаты, превышающие официальные мировые рекорды, которые принадлежат спортсменам США. Продолжительность полета его модели 2 часа 3 минуты, высота 606 метров.

Установлен новый областной рекорд продолжительности полета радиоуправляемой модели планера среди юношей: планер второразрядника Димы Мякинина продержался в воздухе 2 часа 25 минут. Удачна схема этой модели. Легкая аппаратура и малая нагрузка на крыло сделали ее по габаритам и весу приближающейся к спортивной Ан-2. Она способна летать и самостоятельно, что облегчает обучение.

Сложная задача выпала на долю судейской коллегии, которую возглавил судья всеобщей категории В. Захаров (Курск). Оперативно работали и его помощники, особенно главный секретарь, судья всеобщей категории О. Каурова (Москва).

Свои новые достижения авиамodelисты Подмоскoвья посвящают 60-летию СССР.

Успеху соревнований способствовало внимательное отношение работников Московского обкома ДОСААФ (председатель Г. Конобеев) к рекордной работе. Неслучайно обладателями многих высших достижений являются спортсмены столичной области. Среди них В. Мякинин, Л. Алдошин, Н. Сидоров, А. Незовцев, Г. Клементьев, Г. Летов, Ю. Солдатов, О. Белоус, В. Кузьмин, А. Стаховский, В. Веляев.

В. ЛИЗУНОВ,
судья первой категории

УЧАСТНИКИ XVI чемпионата мира в Чехословакии пользовались различной парашютной техникой. Большинство спортсменов — 94 совершали прыжки с парашютами «Пара-Фойл» («Para Foil»), 36 — «Страто-Клауд» («Strato-Cloud»), 10 — «Титан» («Titan»), производства фирмы США. Среди разновидностей указанных парашютов можно назвать «Дельта-Клауд» («Delta-Cloud»), «Клауд-ейф-стар» («Cloud-Eiff star»), «Крусар» («Cruisar»), «Пегас» («Pegasus»), «Викинг» («Viking»).

Некоторые страны привезли свои отечественные парашюты: СССР — ПО-9 серии 2, ГДР — РЛ-12 (RL-12), КНР — 7818, Франция — «Реквин», «Фойл-Реквин», «Рекин» («Foil-Requin»), Польша — «СВ-11», СЦ-10 (SW-11, SC-10), Югославия — ПС-11 (PS-11), Италия — «Кобрайер» («Cobrayer»).

Все упомянутые системы примерно одного класса — это двубокочные планирующие купола, технические и спортивные характеристики которых в основном аналогичны советскому ПО-9 серии 2. Многоотпность парашютов, представленных на чемпионате, в основном определялась различиями в геометрических размерах профиля нервюры, применяемыми материалами, конструкциями отдельных узлов, — таких как ранец, подвесная система, вытяжное устройство, а также компоновки основного и запасного куполов на спортсмене.

Двубокочные планирующие системы, позволяющие показывать очень высокие результаты в прыжках на точность приземления, применяются в качестве спортивных примерно десять лет и в настоящее время вытеснили все другие конструкции. Поэтому на XVI чемпионате мира впервые стало возможно применить мишень с нулевым диаметром 5 см (ранее 10 см) с электронной системой фиксации результата.

Чемпионат показал, что усовершенствование конструкций планирующих двубокочных систем продолжается в направлении повышения аэродинамического качества основных куполов, надежности снижения массы и объема изделий. Четко наметилась тенденция к применению управляемых планирующих парашютов в качестве запасных с размещением их на спине, в одном ранце с основным куполом.

Ниже приводится описание конструкции некоторых парашютов, представляющих наибольший интерес.

Аэродинамические профили нервюры спортивных куполов не имеют существенных различий (рис. 1): длина хорды составляет 3100—3375 мм, высота профиля — 530—600 мм, площадь купола в плане — 21—24 м². Имеются различия в геометрических размерах передней кромки куполов, конструкции воздухозаборников и боковых стабилизирующих полотнищ.

На верхней оболочке РЛ-12 (ГДР) вдоль размаха выполнены разрезы для направленного выхода воздуха. По мнению конструкторов, эти разрезы увеличивают подъемную силу. При малой скорости ветра у земли купол работал устойчиво и хорошо сохранял форму при различных действиях стропами управления. Это в какой-то мере в трудных погодных условиях обеспечило спортсменам ГДР высокие результаты в прыжках на точность приземления. Исследования подобных конструкций, выполненные ранее в СССР, показали, что наличие разрезов на верхней оболочке купола приводит к неустойчивости его при силе ветра у земли свыше 4—5 м/с. Купол РЛ-12 выполнен из тканей с разной воздухопроницаемостью. По конструкции воздухозаборни-

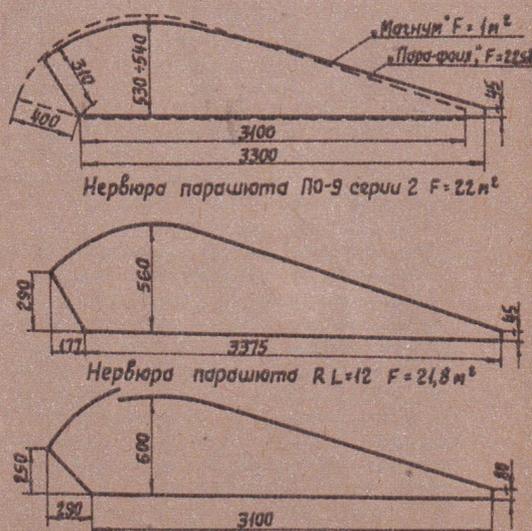
ков и стабилизирующих полотнищ, а также по площади, массе и объему он аналогичен советскому парашюту ПО-9 серии 2.

Итальянский «Кобрайер» имеет купол с увеличенным количеством воздухозаборников — 9 вместо 7. Расстояние между силовыми нервюрами уменьшено с 830—850 мм до 700 мм. Площадь купола увеличена до 24 м². На задней кромке купола у боковых полотнищ поставлены закрывки. Известно, что увеличение размаха приводит к повышению аэродинамического качества в основном за счет уменьшения вертикальной скорости. Но парашют приобретает инертность на разворотах. Преимуществом подобных конструкций является их устойчивая работа при сильном ветре у земли. Они могут быть рекомендованы для прыжков парашютистам-тяжеловесам.

«Страто-Клауд» (США) в компоновке запасного и основного куполов в одном ранце получил название «Дельта-Клауд». С этой системой выступали спортсмены Швейцарии. Купол площадью 21 м², изготовлен он из легкой нейлоновой ткани с воздухопроницаемостью до 10 дм³/м²с. Купол «Страто-Клауд» несколько уступает парашюту ПО-9 серии 2 по устойчивости в режиме торможения, особенно при работе в ветер. Основные преимущества «Страто-Клауд», а также других американских парашютов — малая масса и объем. Вес купола «Страто-Клауд» — 4 кг (ПО-9 серии 2 — 7 кг).

Еще более легким является «Пара-Фойл» — 3,5 кг. По спортивным характеристикам он аналогичен ПО-9 серии 2, но несильно уступает последнему в устойчивости при работе в ветер свыше 4—5 м/с.

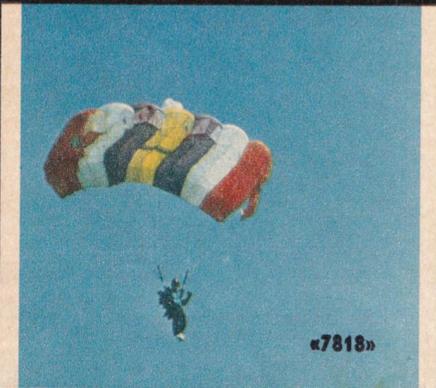
Одной из последних разработок конструкторов США является парашют «Титан». Основной купол по конструкции аналогичен «Пара-Фойлу». Отличительной особенностью конструкции является размещение основного и запасного куполов в одном ранце. В качестве запасного применен двубокочный пятисекционный планирующий парашют площадью около 16 м². Запасный имеет вытяжной купол с цилиндрической пружиной высотой 1,0 м. Вытяжной соединен лентой длиной около 3 м с коротким отделивающимся чехлом запасного парашюта. Ширина соединительной ленты — 50 мм, что уменьшает возможность зацепления за





«ПАРА-ФОИЛ»

человека. Общая масса обоих парашютов — 8 кг. (Аналогичный отечественный разрабатываемый ПО-17 весит 12 кг). У «Ренвин» (Франция) также оба парашюта — основной и запасной, — расположены в одном ранце на спине. Площадь основного купола — 21 м², вес — 4 кг. В качестве запасного применен управляемый круглый купол площадью 50 м². Купол имеет 24 полотнища пря-



«7818»

мого края, для управления на полотнищах между стропами 1—24, 2—3 и 22—23 имеются для выхода воздуха закрытые сетчатым материалом отверстия. Длина строп — 6,0 м. Общая масса — 11,0 кг. Ранец выполнен из плотной ткани, облегченная подвесная система не имеет карабинов, замки отцепки свободных концов — в виде трех колец, замыкаемых вытяжным тросом. Система входит в действие самим спортсменом, который вытаскивает вытяжной парашют из ранца, расположенного на правой стороне подвесной системы, и ру-



«ТИТАН»

кой отбрасывает его в воздушный поток. Ручка замка отцепки свободных концов выполнена в виде мягкой подушки, расположена на правой стороне подвесной системы у грудной перемычки. Вытяжное кольцо запасного парашюта находится на левой стороне подвесной системы. На чемпионате мира было представлено несколько конструкций рифления основного купола, обеспечивающих постепенный ввод его в действие и уменьшение динамических нагрузок.

Наиболее распространенная конструкция (рис. 2) имеет на основных стропах стабилизатор наполнения в виде прямоугольного полотнища с 4-мя люверсами или кольцами. Вытяжной парашют при помощи дополнительных строп присоединен к верхней оболочке купола. Во время укладки стабилизатор наполнения располагается у нижней кромки купола, а в процессе раскрытия перемещается к свободным концам подвесной системы. Силы трения между кольцами и стропами увеличивают время наполнения купола и способствуют снижению динамических нагрузок.

Для обеспечения стабильности времени наполнения купол при укладке закручивают с двух сторон по полотнищам, уложенным по нервюрам, к его центру. Стабилизатор может быть разъемным. В этом случае спортсмен после раскрытия купола раздергивает узел зачехловки стабилизатора, который при этом распадается на 2 или 4 части. Недостатком такой системы рифления следует считать выход из строя строп купола после 300—400 применений. Такие конструкции рифления применены на парашютах «Титан», ПС-11.

На китайских парашютах 7818 и некоторых других типах вытяжной парашют подсоединен к звену, проходящему через люверсы на верхней и нижней оболочках купола к центру стабилизатора, изготовленного из лент и имеющего 4 кольца, скользящих по стропам купола (рис. 3). Во время укладки стабилизатор из лент с кольцами располагается у нижней оболочки купола. Увеличение времени наполнения купола осуществляется за счет силы сопротивления вытяжного парашюта. Укладка купола имеет те же особенности, что и в случае применения прямоугольного стабилизатора наполнения. Аналогичны и недостатки этих двух систем рифления.

По-прежнему используется и лента рифления, проходящая через кольца, расположенные по периметру нижней оболочки купола. Замедление процесса наполнения купола в этом случае также определяется силой сопротивления вытяжного парашюта. Кроме советских ПО-9 серии 2 подобная система рифления применена на РЛ-12, СЦ-10, 7818, «Дельта-Клауд» и отдельных изделиях некоторых других типов. Она обеспечивает сохранность купола при многократном применении (так, технический ресурс ПО-9 серии 2 — 600 прыжков). Однако из-за большой длины этой ленты имеются случаи ее запутывания, особенно при небрежной укладке парашюта, что снижает общую надежность работы системы.

Анализ конструкций парашютов различных типов, которые применялись на XVI чемпионате мира, и спортивные результаты ведущих спортсменов позволяют провести объективную сравнительную оценку отечественных и зарубежных парашютов.



«ПАРА-ФОИЛ»

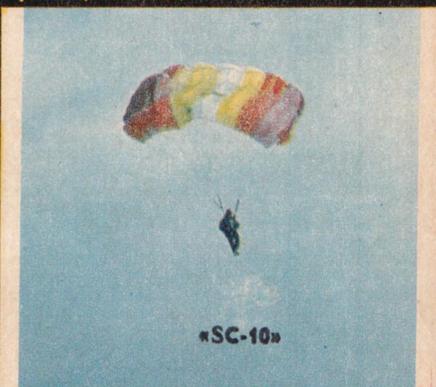
Советские ПО-9 серии 2 обеспечивая успешное выступление спортсменов на международных соревнованиях любого масштаба. Мастер спорта СССР международного класса Лариса Корычева, выступая на отечественном ПО-9 серии 2, завоевала звание абсолютной чемпионки мира; спортсмен ГДР Бернд Визнер тоже выиграл первенство мира на своем отечественном парашюте РЛ-12; хотя



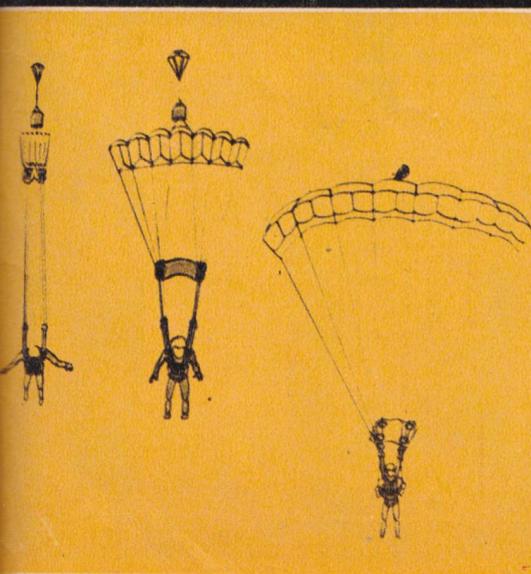
«ДЕЛЬТА-КЛАУД»

обе конструкции уступают некоторым зарубежным куполам по весу и объему. Таким образом, при примерном равенстве характеристик парашютной техники успех определяет индивидуальная спортивная подготовка и волевые качества спортсменов.

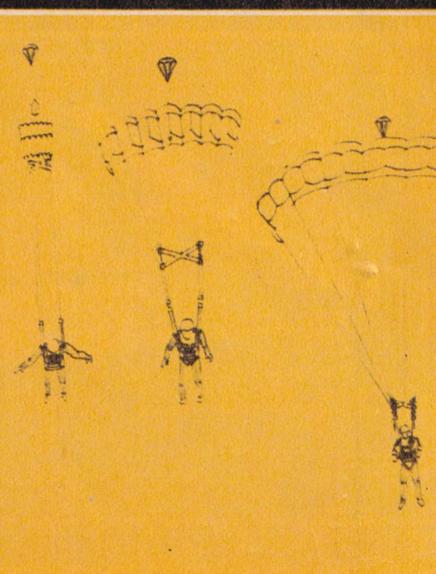
Лауреаты Государственной премии Л. КАЛАБУХОВА, инженер-конструктор, В. ПУГАЧЕВ, мастер спорта СССР, кандидат технических наук
Луценец — Москва



«СЦ-10»



«СТРАТО-КЛАУД»



Эдуард СУЕТИН

НОВАЯ

ПОСЛЕ ПУСКА

На космодроме

снова тишина.
Устало лег шлагбаум полосатый.
И высота, как голубая вата,
Струи огня и грома

Ликует мир взволнованно

с утра!..

А здесь идет

обычная работа,
И Генеральный говорит — пора...
И ставит дату будущего взлета.

Ноябрь 1922 г. Владимиру Ильичу Ленину командованием авиационной эскадры № 2 выдано удостоверение № 10429 об избрании его почетным краснофлотцем эскадры. Выражая свою любовь к В. И. Ленину, многие части Красной Армии избирали его почетным красноармейцем.

19 ноября. День ракетных войск и артиллерии. Он установлен 17 ноября 1964 г. и отмечается ежегодно 19 ноября. До 1964 г. этот праздник отмечался как День артиллерии, который был установлен 21 октября 1944 г. Он напоминает нам знаменательный день 19 ноября 1942 г., когда канонадой из 15 500 ору-

дий, минометов и реактивных установок началось победоносное контрнаступление советских войск под Сталинградом.

Ноябрь 1927 г. В состоявшемся в Москве первом воздушном параде участвовали первенцы советского самолетостроения самолеты Р-1 с мотором М-5, созданные коллективом самолетостроительного завода № 1 под руководством Н. Н. Поликарпова.

8 ноября 1927 г. Осоавиахим передал Военно-Воздушным Силам Красной Армии эскадрилью «Наш ответ Чемберлену» 30 самолетов, построенных на средства Общества.

9 ноября 1927 г. Издан приказ № 575 Революционного Военного Совета СССР, в котором отмечалось:

«К 10-й годовщине Октябрьской революции мы создали свою самостоятельную

НОВЫЕ КНИГИ

ГЕРОЙ РОМАНА — ЛЕТЧИК

РОМАН Н. Васильева и Б. Литвинова «Прожить три дня», выпущенный недавно Пермским книжным издательством, посвящен людям гражданской авиации. Авторы сделали попытку проникнуть в характер человека, проследить его духовный рост, и попытка эта удалась.

В центре повествования летчик Сергей Вьюгин — личность сложная, ищущая, порой противоречивая. Человек в общем-то удачливый, счастливой судьбы, Сергей Вьюгин, попав в сложную ситуацию, не сразу находит правильное решение. Это заставляет Вьюгина всерьез задуматься о своей жизни, а затем попытаться как-то изменить ее установившееся течение.

С напряжением, динамично начинается повествование романа: «Сигнальные огни борта 85018 со ста пятьюдесятью пассажирами не были видны ни с земли, ни с неба. Ту-154 пробивался на посадку сквозь облака, а затем через черные, как будто лоснящиеся от жира, тучи. Лишь скупой диалог радиообмена напоминал, что где-то далеко внизу — в полутора километрах от крылатой машины, нет, где-то совсем рядом, всего в полутора километрах от нее, была земля — натруженный за день и мокрый от дождя, как от пота, бетон взлетно-посадочной полосы. И эти полтора километра, пожалуй, самые трудные при любой, даже отличной погоде, экипаж должен был превратить в секунды, всего в несколько мгновений полета. И он справился с этим великолепно. Пассажиры почувствовали приближение Красноморторка только по времени, да еще по тому, как легонько тряхнуло машину при выпуске шасси».

Экипаж Вьюгина, сумев в воздухе погасить пожар, совершает посадку на одном двигателе. Журналист Всеволод Мотовилин хочет рассказать читателям о подвиге летчика Вьюгина и его экипажа.

«Подвиг, по-моему, — говорит Вьюгин, — это когда человек вполне осознанно, как я понимаю, рассекает опаснейшую, сложную ситуацию, возникшую против его воли, — быстро принимает нужное решение и осуществляет, каза-

лось бы, неосуществимое... Побеждает обстоятельства и свой собственный страх силой воли, внутренней дисциплины, чувством долга и, естественно, профессиональным умением. Это — да, подвиг... А когда ты просто удачно выпутался, вышел из сложной игры, когда с испугу тебе выпал тот самый единственный шанс, который достается на тысячу, тут никакого героизма и в помине нет. Одна удача... Написали бы вы обо мне, узнав, что за три дня до этого подвига я на своей машине сбил ночью женщину и удрал, как трус, убоявшись, что разбирательство повредит моей карьере».

Собственное поведение в драматичной ситуации той ночью не дает покоя герою. Совесть, чувство долга для него — категории обязательные. И когда Вьюгин узнает, что он не виноват, что женщина просто споткнулась и упала, Вьюгин, хотя и счастлив, не снимает с себя вины окончательно.

«Везенье, — говорит он. — Символично, что узнал я об этом только сегодня и после такого рейса... Наезд никогда бы не стал подлостью, если бы я даже его совершил, не струсил я и доставил эту женщину в больницу. А так... подлость осталась. Нет теперь только, так сказать, состава преступления... Если вы будете писать об экипаже, обязательно расскажите, что случилось со мной за эти три дня, а я вам обязательно расскажу, как тяжело их прожил...»

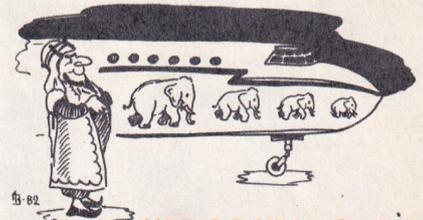
Исследуя сложный, внешне не такой и заметный процесс становления личности, авторы убедительно показывают, как нравственно растет их герой. Способность понимать человеческие чувства, скромность в поведении и поступках, трепетно строгое отношение к любви, высокий профессионализм, умение трезво оценивать действия свои и своих товарищей, стремление быть честным и справедливым — все это качества, необходимые настоящему герою нашего времени. Роман не оставляет равнодушным, заставляет задуматься о своем месте среди людей.

И. ФРОЛОВ

Вам, любознательные

САМОЛЕТНЫЙ ПАРК МИРА

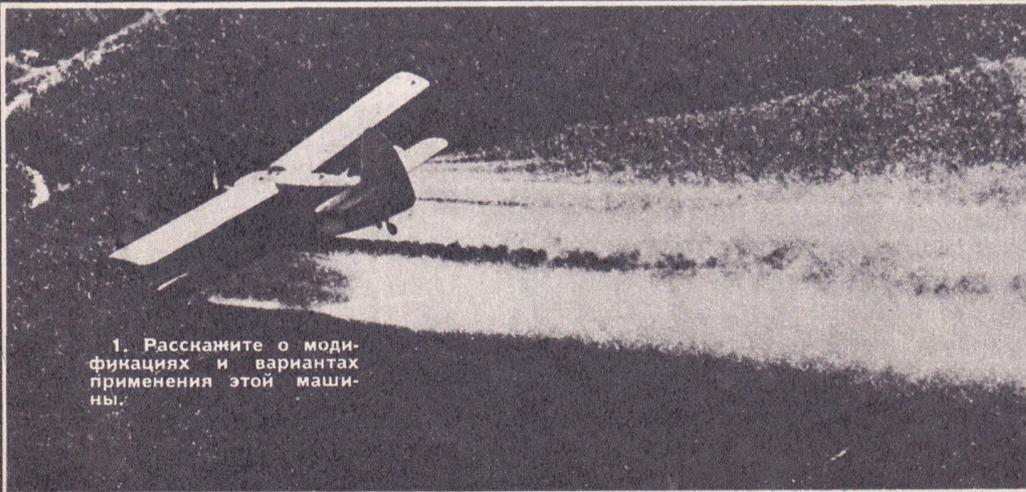
615 авиатранспортных компаний во всем мире (не считая Советского Аэрофлота) в настоящее время располагает 9220 турбореактивными самолетами, в том числе 130 аэробусами «А-300», а также 248 вертолетами с турбоприводом. Это явствует из обзора, составленного журналом «Эссо эйр уорлд». По оценкам, потребление топлива для реактивных двигателей во всем мире, не считая социалистических стран, превышает 100 миллионов тонн в год, или около 5 процентов всех потребляемых нефтепродуктов.



КАПРИЗ В 100 000 ДОЛЛАРОВ

Западногерманский художник Клод Боннен, известный своими рисунками различных транспортных средств, получил необычный заказ. Один из шейхов Саудовской Аравии решил раскрасить принадлежащий ему авиалайнер «Боинг-747» в той же манере и стиле, как раскрашены его «парадный» автомобиль марки «Мерседес» и прогулочная яхта. Шейху пояснили, что потребуется более 200 кг дорогостоящей краски, а общая стоимость такой операции значительно превысит 100 тыс. долларов. Названная цифра не смутила владельца «Боинга-747». Он лишь увеличил до 3 месяцев срок выполнения его заказа.

Исполнители прихоти шейха не очень много завысили стоимость работы. Даже обычная покраска такого большого самолета, как «Боинг-747», обходится в 35-40 тысяч долларов. Разница температур на большой высоте и в наземных условиях, объемные изменения, связанные с внешним атмосферным давлением во время полета на значительных высо-



1. Расскажите о модификациях и вариантах применения этой машины.



2. Кто это? Что вы знаете об этом человеке?

авиационную промышленность; мы построили и организовали свои научно-исследовательские и испытательные институты — ЦАГИ, НАМИ, НИИ; мы имеем на вооружении рабоче-крестьянского Красного воздушного флота самолеты и моторы советской конструкции и производства, не уступающие по своим техническим и тактическим данным лучшим соответствующим современным типам самолетов и моторов наших вероятных противников...»

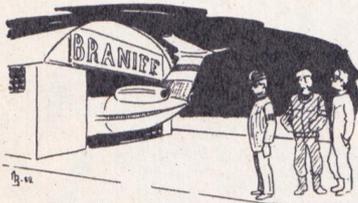
Ноябрь 1942 г. Начала формироваться французская авиационная эскадрилья, впоследствии — отдельный истребительный авиационный полк «Нормандия—Неман», действовавший на советско-германском фронте в 1943—1945 годах против фашистской Германии.

тах и давлением внутри фюзеляжа, довольно сильно сказываются на прочности любого покрытия самолета. Во время полета на высоте длина такого самолета как «Боинг-747» увеличивается на 10 см, а диаметр фюзеляжа на 3 см. Учитывая малый срок службы покрытий и то, что они увеличивают общий взлетный вес самолета, западногерманская авиакомпания «Кондор», например, вообще перестала красить свои самолеты.

КОНЕЦ КОМПАНИИ «БРАНИФФ»

Седьмая в США по размерам авиационного парка авиакомпания «Бранифф» (до 90 реактивных авиалайнеров DC-8, B-727 и B-747) объявила о своем банкротстве. К печальному концу «Бранифф», основанная более 50 лет тому назад, начала натираться в 1978 году. Стремясь повысить оборачиваемость своих самолетов, руководство компании пошло на риск эксплуатации неотремонтированных или частично отремонтированных лайнеров. Они месяцами летали с серьезными дефектами, которые только чудом не привели к авариям.

За систематическое нарушение правил безопасности полетов «Бранифф» была оштрафована на 1,5 миллиона долларов.



Билеты на ее самолеты покупали все меньше людей. Доходы снижались, долги росли. Попытки руководства выйти из положения с помощью продажи части самолетов, передачи своего технического персонала в наем другим компаниям кончились провалом. Задолжав более 700 миллионов долларов, «Бранифф» объявила себя банкротом. Свыше девяти тысяч ее служащих стали безработными.

3 ноября 1957 г. Произведен запуск второго искусственного спутника Земли, на борту которого был герметический контейнер с подопытной собакой Лайкой. На спутнике имелась также разнообразная научная аппаратура, обогащая наши познания космического пространства и происходящих в нем физических явлений.

1 ноября 1962 г. Запущена к планете Марс советская автоматическая межпланетная станция «Марс-1», с которой впервые была установлена дальняя радиосвязь. Станция приблизилась к Марсу 19 июня 1963 г. и вышла на гелиоцентрическую орбиту.

Ноябрь 1967 г. Открыт для посетителей музей Звездного городка, собравший ценные экспонаты истории советской космонавтики.

«ЯСТРЕБИНЫЕ ГЛАЗА» ПРОТИВ КОНТРАБАНДИСТОВ

Поток наркотиков в США не прекращается. Особенно много привозят их в штат Флорида небольшими самолетами из Колумбии. Используя рельеф местности, авиаконтрабандисты скрытно пересекают границу и приземляются на секретных аэродромах, замаскированных в болотистых районах. Оттуда наркотики развозятся по стране.

До последнего времени борьба с «таинственными» самолетами успеха не принесла. Правительство США решило использовать для поиска и перехвата конт-



рабандистов новые средства, в частности, самолеты военно-морских сил Грумман E-2C «Хоукэй» (Ястребинный глаз), оборудованные радиолокационными станциями, позволяющими обнаруживать низколетящие цели (см. фото).

Группа E-2C была перебазирована на авиабазу Хоумстед, расположенную во Флориде. (Обычно «Хоукэй» базируются на авианосцах). В октябре прошлого года экипажи E-2C начали активный поиск воздушных и наземных контрабандистов. Обнаружив самолет или автомашину в приграничном районе, экипаж наводил на них боевые вертолеты «Кобра». За три последних месяца 1981 г. с помощью экипажей E-2C обнаружено и задержано 45 самолетов и семь грузовиков с наркотиками. На них 97 контрабандистов везли в США более 12 тонн марихуаны и кокаина стоимостью почти в 300 млн. долларов.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 11 (386) 1982

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», 1982.

Г. Егоров. Озаренные светом Октября	1
Е. Китайгородский. Капитаны малой авиации	2
Ю. Тарасов. Мастерства почерк золотой	4
Л. Яснопольский. Побеждают волевые, стойкие, умелые	6
В. Траман. 28 медалей многоборцев	8
В ЦК ДОСААФ СССР	9
Н. Балакин. Соревнуются винтокрылые	10
Я. Паппаускайте. 28760 км — под облаками	12
Республиканские турниры дельтапланеристов	13
А. Байбинов. На приз журнала «Крылья Родины»	14
М. Львов. На переднем крае неба	14
Советская Эстония	15
Л. Новикова. Вести со спортивных аэродромов	18
Советская Туркмения	16
А. Винокуров. Аэроклубы — шефы колхозов	17
В. Самсонов. Воздушный хлеб бороб	17
Ю. Ковалева. Сельский авиационно-спортивный	18
В. Обухов. Не любит тишины аэродром	20
В. Гурный. Советская парашютная школа	22
А. Ерманов. Авиамodelисты-школьники ждут помощи	24
К. Бененов. Мальчишкам снится небо	25
А. Лебедев. Загадки Антарктиды	26
Заочный клуб юных авиамodelистов «Крылышки». Парашютист	28
Послевоенные советские самолеты ТА-1	30
П. Пляченко. Носители оружия геноцида	31
И. Черных. Ночные грозы	32
Л. Калабухова, В. Пугачев. Парашюты XVI чемпионата мира	34

Главный редактор
Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, Ю. С. ВАСЮТИН, 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, Г. П. ПОЛЯКОВ (зам. главного редактора), Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Ю. Н. УТКИН, Ю. Л. ФОТИНОВ, М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор
Л. В. Шаралова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 267-65-45, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-68-90

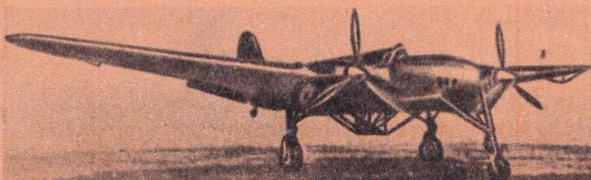
Сдано в производство 22.09.82 г.
Подписано в печать 14.10.82 г.
60×90/8. 5 п. л. Г-50830
Тираж 55 000. Зак. 2006

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

ФОТО-ВИКТОРИНА-82

3. Когда и для каких исследований строился этот экспериментальный самолет?

4. Что вы знаете об этом самолете?



Индекс 70450.
Цена 40 коп.

6-96



Фото Е. Варанова

Над Центральным
стадионом
Челябинска
прыжок
«этажерку»
выполняют
парашютисты
Приволжского
военного округа,
воспитанники
авиационных
клубов
ДОСААФ.



ЧЕМПИОНАТ ПАРАШЮТИСТОВ- АВИАТОРОВ

Парашютисты
В. Чайка
— абсолютный
чемпион ВВС,
В. Гаврилов,
В. Суббочев,
В. Младинев —
победители
в групповых
акробатических
прыжках

