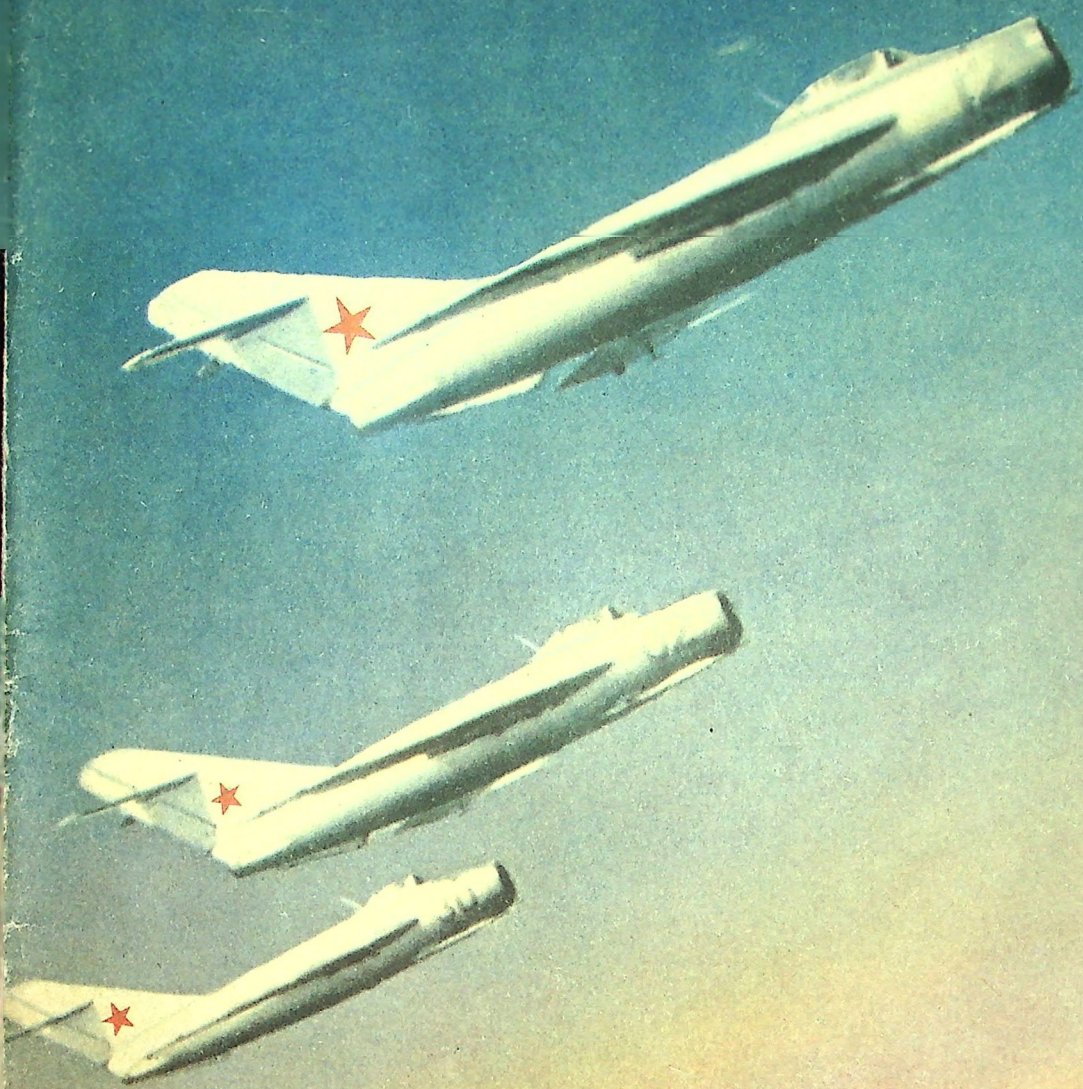




**КРЫЛЪЯ
РОДИНЫ**

№8

1962



С НЕБА — В БОЙ



Парашютный десант! Эти два слова дают представление о многом — о мужестве, стремительных действиях в воздухе и на земле. Иной раз в течение нескольких минут десант решает успех операции. Чтобы добиться победы, приходится много потрудиться. Парашютисты гвардейской части, о которой мы сегодня рассказываем, имеют славные боевые традиции. Часть была создана тридцать шесть лет назад. На ее знамени — орден Кутузова третьей степени. В боевой учебе парашютисты знают лишь одну оценку — отлично. И в этот пасмурный день, когда ветер бушевал над землей и морем, гвардейцы снова продемонстрировали великолепную воинскую выучку, волю и находчивость. Они действовали, как в бою. Внимательно готовились к выброске парашютисты-спортсмены гвардии капитан Михаил Ташлыков и гвардии рядовой Евгений Миронов (1). Проверив монтаж замков грузового парашюта, они смогли доложить, что готовы к выполнению задачи. Готовы и погрузке и зипками самоходных орудий (2). Вся эта техника (3) скоро займет место в гигантских воздушных транспортных лайнерах. Секунда в секунду, точно, как требовал приказ, появились наши самолеты в районе, где было необходимо захватить плацдарм (4). На небе вспыхнули первые нупола. Готовая сразу вступить в борьбу, опускается на гигантских парашютах боевая техника (5).

(Окончание см. на 3-й стр. обложки)



СЛАВА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ!

ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!

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

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 8 ★ АВГУСТ ★ 1962
ГОД ИЗДАНИЯ 13-й
Адрес редакции:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-66-96, Е 1-66-08 и Е 1-68-35

ДЕЛОМ ОТВЕТИМ НА ПРИЗЫВ ПАРТИИ!

К ЛЕТЧИКАМ, ПЛАНЕРИСТАМ, ПАРАШЮТИСТАМ, ВЕРТОЛЕТЧИКАМ,
АВИАМОДЕЛИСТАМ, КО ВСЕМ АВИАЦИОННЫМ СПОРТСМЕНАМ

Волнующие дни переживает наше патриотическое Общество. V Всесоюзный съезд ДОСААФ послужил новым мощным толчком к дальнейшему подъему оборонно-массовой и спортивной работы. Вся деятельность первичных организаций, комитетов, авиационных клубов, спортивных секций проходит сейчас под знаком скорейшего осуществления задач, поставленных в приветствии Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза V Всесоюзному съезду ДОСААФ СССР, в решении съезда нашего добровольного оборонного Общества.

К нам всем обращены замечательные слова приветствия ЦК КПСС: «Дело чести спортсменов ДОСААФ — еще выше поднять славу советского спорта!» Они вдохновляют на смелые дерзания, на штурм высот спортивного мастерства. Они зовут к новым победам в соревнованиях на небесных стадионах, к завоеванию еще большего количества мировых рекордов по всем видам авиационного спорта.

В резолюции V съезда ДОСААФ указывается: «XXII съезд КПСС поставил задачу — внедрить физическую культуру и спорт в повседневный быт советского народа. Руководствуясь этими указаниями, съезд ДОСААФ считает, что главным в области спортивной работы Общества являются дальнейшее массовое развитие в стране военно-прикладных видов спорта, повышение уровня спортивного мастерства и на этой основе завоевание спортсменами ДОСААФ в 1962—1966 годах мирового первенства по важнейшим видам военно-прикладного спорта».

Для воплощения в жизнь этих ответственных задач авиационным спортсменам предстоит много и напряженно трудиться. Надо помнить, что в спорте нет легких путей. Только тот достигнет успеха, кто, не жалея сил и энергии, без устали поднимается на новые и новые ступени спортивного мастерства. Мы не можем убаюкивать себя тем, что в таблицах Международной авиационной федерации по количеству завоеванных рекордов наша страна занимает первое место. Во всех странах мира все виды авиационного спорта быстро развиваются, и тот, кто рассчитывает продержаться на достигнутом уровне, прожить старой славой, неизбежно окажется битым.

Наши летчики, планеристы, парашютисты, вертолетчики, авиамоделисты исполнены стремления ответить на призыв родной партии новыми выдающимися достижениями. У нас есть для этого все необходимое: первоклассная авиационная спортивная техника, оборудованные аэродромы, а главное — многочисленные кадры замечательных спортсменов.

Мы гордимся тем, что советские парашютисты уже в нынешнем году внесли свой достойный вклад в наше общее дело завоевания новых спортивных побед: только за первое полугодие установлено более сорока всесоюзных рекордов.

Почти все они превышают мировые достижения. Рекорды — это итог большого труда. Их надо тщательно и всесторонне готовить.

Основой высоких результатов является подлинная массовость всех видов авиационного спорта. Съезд нашего Общества поставил задачу — к 1966 году не менее чем вдвое увеличить число членов ДОСААФ, состоящих в спортивных коллективах и регулярно занимающихся спортом; подготовить 4 миллиона спортсменов-разрядников, в том числе 5 тысяч мастеров спорта. Большая роль в достижении этих рубежей принадлежит авиационным спортсменам. Пусть каждый мастер спорта считает своим почетным долгом настойчиво готовить кадры молодых, перспективных спортсменов, передавать им свой опыт и навыки. Тысячи разрядников выдвинут из своей среды новых рекордсменов.

В настоящее время всесоюзные и мировые достижения очень велики. Чтобы перекрыть их, необходимо упорно тренироваться, делать не одну попытку, проявлять волю и настойчивость. Практика показывает, что успеха добиваются там, где руководители аэроклубов, авиаспортивных клубов, комитетов и секций заранее планируют рекордную работу, правильно организуют ее и создают все условия для достижения спортсменами наилучших результатов с наименьшей затратой сил и средств.

Следует обратить самое серьезное внимание на судейство рекордных попыток и оформление документов. В прошлом году из-за нарушения правил судейства и небрежного оформления документации было потеряно более десяти спортивных достижений.

Нам думается, что было бы полезно разработать и ввести систему поощрений авиационных организаций, наилучшим образом проводящих рекордную работу.

Перед нами ясная цель — на основе широкой массовости и высокого мастерства завоевать мировое первенство по авиационным видам спорта! Будем же настойчиво трудиться над ее осуществлением. Мы надеемся, что вместе с парашютистами в борьбу за новые рекорды и победы на международной спортивной арене более активно включатся планеристы, летчики, вертолетчики, авиамоделисты. Пусть наши общие победы еще выше поднимут славу советского спорта.

Рекордсмены мира по парашютному спорту:

В. ЗУБОВА	В. ДРОЗДОВА	О. КАЗАКОВ
С. КИСЕЛЕВ	И. СЕРГЕЕВА	В. РАЕВСКИЙ
П. СТОРЧЕНКО	Е. ТКАЧЕНКО	Н. МАСЛОВА
Л. МАЗНИЧЕНКО	Н. АНИКЕЕВ	Ю. БЕЛЕНКО
А. СКОПИНОВА	Э. СЕВАСТЬЯНОВ	В. ЛУЧШЕВ
С. ВЛАСОВА	Е. ДРОЗДОВ	Т. ШНИТОВА
Ф. СОЛДАДЗЕ	А. СИДОРЕНКО	А. СКОПИНОВ

Г. ТИТОВ,
Герой Советского Союза,
летчик-космонавт СССР,
заслуженный мастер спорта

ВЕЗДЕ МОЛОДЕЖЬ,

Небо нашей Родины... Беспредельное, просторное, светлое... То пронизанное яркими солнечными лучами, то усеянное мириадами мерцающих звезд. Неотвратимо влечет оно к себе молодые, отважные сердца...

Еще древние легенды рассказывают о дерзких мечтах людей подняться в заоблачную высь. Долго, очень долго эти мечты оставались несбыточными, а небо — недоступным. Но пылливый ум человека все глубже проникал в окружающий мир, в тайны природы. Совершены первые попытки «парить» как птицы». Настал день, когда первый аппарат тяжелее воздуха, созданный талантом и волей русского человека, оторвался от земли. Дальнейшее развитие авиации шло семимильными шагами.

Потом мало стало людям полетов в пределах земной атмосферы. Их взоры устремились дальше, в космос, к неведомому миру планет и звезд. И вот наш, советский, народ открыл человечеству новую эру — эру практического освоения космического пространства. Выведены на орбиту первые спутники, заброшен вымпел на Луну, сфотографирована ее обратная сторона, совершили рейсы корабли-спутники с подопытными животными.

12 апреля 1961 года советский человек, коммунист Юрий Гагарин на корабле-спутнике «Восток» впервые облетел нашу планету. Это была беспрецедентная победа над силами природы, величайшее завоевание науки и техники — торжество человеческого разума. Прошло еще несколько месяцев, и 6 августа стартовал «Восток-2», на котором мне было доверено совершить 17 оборотов вокруг Земли.

Величайший исторический смысл есть в том, что именно нам, советским людям, коммунистам удалось первыми в мире преодолеть земное тяготение и вырваться в космос. Победа Великой Октябрьской революции, завоевания социализма явились той стартовой площадкой, с которой взлетают наши космические корабли. Мудрое руководство Коммунистической партии, самоотверженный труд миллионов советских людей — вот та сила, которая вздымает их в космос. Наш народ, окрыленный всепобеждающими идеями великого Ленина, идеями коммунизма, оказался способным совершить то, о чем веками мечтало все человечество.

Вполне естественно, что у молодого поколения советского народа особенно сильно стремление в небо, к полетам, к покорению воздушной стихии. Недаром в нашей стране так широко развиты все виды авиационного спорта — самолетный, планерный, парашютный, авиамодельный.

В популярной песне поется:

Куда ни пойдешь —
Везде молодежь,
И все от рождения крылаты.

Да, советская молодежь крылата от рождения. Крылья даны ей нашим социалистическим строем, открывшим

безграничный простор для развития творческих сил и способностей каждого члена общества, Коммунистической партией, заботливо растящей из нашей молодежи сознательных и умелых строителей коммунизма.

Но быть крылатым от рождения еще не значит уметь летать. Чтобы взмахнуть крыльями, подняться на них в воздух, нужно много и упорно учиться, затратить уйму труда и энергии. К этому следует быть готовым каждому, кто хочет посвятить себя нелегкой и славной профессии летчика, а тем более — космонавта.

Разными путями приходят в авиацию. Для меня этот путь был сравнительно коротким: после окончания десятилетки я поступил в авиационную школу. Пожалуй, большую роль сыграли здесь встречи и беседы с дядей, А. М. Носовым — опытным летчиком-истребителем, участником Великой Отечественной войны. В авиации в те годы, как и сейчас, происходил бурный прогресс. Реактивные самолеты пришли на смену машинам с поршневыми двигателями. Летчики штурмовали звуковой барьер, появились машины, способные подниматься на большие высоты, преодолевать тысячекilометровые расстояния. Самые дерзновенные мечты претворялись в жизнь. Это оказало решающее влияние на выбор мною профессии летчика.

Многие приходят в большую авиацию, а теперь следует сказать и в космонавтику, через авиационный спорт. Я встречал недавних аэроклубовцев и в училище летчиков-истребителей, и среди однополчан в прославленной ленинградской авиачасти, и в дружном коллективе космонавтов. Как известно, авиационный спорт явился начальной ступенью к звездам и для моего друга Юрия Алексеевича Гагарина. Он часто рассказывал о том, что с детских лет увлекся авиацией, начал с конструирования авиационных моделей. Сначала строил и запускал простейшие, постепенно переходил к более сложным. Эти занятия дали ему первые знания об авиации.

Потом, будучи студентом индустриального техникума, Юрий Гагарин поступил в Саратовский аэроклуб. Там он получил первые летные навыки, там осуществилась его мечта — взлететь в небо. Нелегко было сочетать учебу в техникуме с занятиями в аэроклубе, но преодоление трудностей вырабатывало настойчивость, упорство, трудолюбие. В июле 1955 года Гагарин совершил первый самостоятельный полет на самолете Як-18, продолжал дальше совершенствовать свое летное мастерство.

Конечно, трудно сравнивать полеты на учебных самолетах с рейсами на космических кораблях. В аэроклубе Юрий Алексеевич летал на высоте 1500 метров, а в космосе высота превышала 300 километров. Скорость полета на Як-18 равнялась 150 километрам в час, а на корабле-спутнике «Восток» — 28 тысячам километров. Но именно в аэро-

клубе он получил необходимую закалку, у него выработались основы тех качеств, которые затем оченьгодились во время учебы в авиационном военном училище, во время полетов на современных реактивных самолетах и, в конечном итоге, в космическом рейсе вокруг Земли.

Юрий Алексеевич прошел в аэроклубе только первоначальное обучение. А сколько наших юношей и девушек становятся там подлинными мастерами самолетного, планерного, парашютного спорта! Какие выдающиеся достижения вписывают они в таблицу рекордов Международной авиационной федерации! Я горжусь тем, что в этой таблице наряду с именами многих прославленных советских авиационных спортсменов значатся фамилии Ю. А. Гагарина и моя. И если космонавтов называют небесными братьями, то авиационные спортсмены несомненно являются нашими воздушными братьями.

Многие общие черты объединяют нас. Ведь не случайно первые космические корабли вели, да и в ближайшем будущем будут пилотировать космонавты из числа летчиков. В практике полета на современном самолете неизбежны острые ситуации, требующие немедленного уяснения причин их возникновения и молниеносной реакции. У летчика в ходе его повседневных тренировок и полетов вырабатывается своеобразный автоматизм, в котором мышление сливается с действием. Могу твердо сказать, что опыт полетов на самолетах-истребителях очень помог мне в космическом рейсе.

Летная деятельность требует от человека выдержки, самообладания, находчивости, умения сосредоточить все свое внимание, сконцентрировать волю на решении определенной задачи. Сами по себе эти качества не приходят, они вырабатываются постепенно в повседневных упражнениях и тренировках. Такая у нас, летчиков, профессия — нас провозжают, ждут, встречают, и все как-то волнуются. Только нам самим, когда мы в самолете, волноваться не положено, да, можно сказать, и некогда. В полете есть дела поважнее, и им настоящий летчик отдает себя полностью, как говорится, без остатка.

Нередко чрезмерно пышно пишут в газетах и журналах о первых полетах начинающих авиаторов, не жалеют красок для характеристики их переживаний. Мне думается, все это излишнее красивости. Полет — работа и для обучающего и для обучаемого. Конечно, по-новому выглядит земля с высоты, шире раздвигается горизонт, открывается далекая перспектива. Но в полете ведь не об этом думаешь: ты в кабине со множеством приборов, надо за всем успеть следить, а главное — примечать, запоминать все движения и действия инструктора.

Уж если говорить о том, чем запомнился мне первый полет с инструктором на самолете Як-18, — так там, что при

И ВСЕ ОТ РОЖДЕНИЯ КРЫЛАТЫ



посадке мы едва не разбились. И наверняка разбились бы, растеряйся хоть на миг, допусти хотя бы малейшую ошибку мой инструктор летчик Гонышев. Мы взлетели с основного аэродрома, чтобы перелететь на полевой. Полет подходил к концу, я пристально следил за тем, как Гонышев строил маневр для захода на посадку, как повел машину на снижение.

С каждым мгновением земля становилась ближе. Мне показалось, что скоро шасси самолета коснется посадочной полосы. Вдруг... что это? Впереди, прямо перед нами, препятствие. Самолет жмется на него. Гонышев резко берет ручку на себя, самолет взмывает вверх, пролетает над неожиданно появившимся препятствием и опускается на полосу.

Считанные секунды длился этот момент, потребовавший крайнего напряжения сил. Инструктор вылез из кабины, сунул в рот неизменную папиросу, глубоко затянулся раз, другой и спокойно сказал:

— И так бывает.

Я рассказал об этом для того, чтобы подчеркнуть, что и на учебном и на спортивном самолете летчику нужна быстрота реакции, готовность в доли секунды принять правильное решение

и, сохраняя хладнокровие, незамедлительно действовать.

Не менее важно научиться объективно, критически оценивать свои действия. Возьмем, к примеру, самостоятельный пилотаж в зоне, который, на мой взгляд, является одним из наиболее интересных этапов летного обучения. В зоне летчик находится один. Здесь инструктор или командир не сможет вовремя поправить, дать совет. Поэтому после полета очень важно откровенно доложить о своих неудачах. Инструктор подскажет, как надо действовать. В очередном полете, следуя советам старших, более опытных летчиков, можно исправить ошибки. Ложный стыд, стремление скрыть свои неудачи мешает совершенствованию летного мастерства.

За год, прошедший со времени полета на корабле-спутнике «Восток-2», во время многочисленных встреч, в бесчисленных письмах чаще всего повторяется один вопрос: «Как стать космонавтом?» Задаст его в основном молодежь, подростки. Ответить на него коротко невозможно. Подготовка космонавта — это комплекс разнообразных занятий и тренировок, это напряженная работа, очерченная определенными планами. Хотелось бы сказать здесь

Москва, Красная площадь, 9 августа 1961 года. На снимке: Н. С. Хрущев, Ю. А. Гагарин, Г. С. Титов на трибуне мавзолея.

об одной стороне этой подготовки — всестороннем физическом развитии, ежедневных занятиях физкультурой и спортом. Казалось бы, что говорить о пользе спорта с авиационными спортсменами? Но я знаю, друзья, что среди вас есть люди, которые недооценивают важность всесторонней физической подготовки. Понравился им, скажем, парашютизм или планеризм, они ничего кроме этих видов и знать не хотят.

Нечто подобное было со мной. Я отдавал предпочтение гимнастике, считал, что раз она развивает мышцы тела, укрепляет легкие и сердце, значит больше ничего и не требуется. Это заметил преподаватель физкультуры.

— Станный у вас, товарищ Титов, подход к спорту, — сказал он мне, — на снарядах вы занимаетесь со страстью, а на пробежках с холодком. В чем дело?

— У каждого есть свои привязанности, — отвечаю.

— Что верно, то верно. Давайте поговорим о пользе различных видов спорта. Должен сказать, что любитель-

Г. ТИТОВ,
Герой Советского Союза,
летчик-космонавт СССР,
заслуженный мастер спорта

ВЕЗДЕ МОЛОДЕЖЬ,

И ВСЕ ОТ РОЖДЕНИЯ КРЫЛАТЫ

Небо нашей Родины... Беспредельное, просторное, светлое... То пронизанное яркими солнечными лучами, то усеянное мириадами мерцающих звезд. Неотвратимо влечет оно к себе молодые, отважные сердца...

Еще древние легенды рассказывают о дерзких мечтах людей подняться в заоблачную высь. Долго, очень долго эти мечты оставались несбыточными, а небо — недоступным. Но пылкий ум человека все глубже проникал в окружающий мир, в тайны природы. Совершены первые попытки «парить» как птицы». Настал день, когда первый аппарат тяжелее воздуха, созданный талантом и волей русского человека, оторвался от земли. Дальнейшее развитие авиации шло семимильными шагами.

Потом мало стало людям полетов в пределах земной атмосферы. Их взоры устремились дальше, в космос, к неведомому миру планет и звезд. И вот наш, советский, народ открыл человечеству новую эру — эру практического освоения космического пространства. Выведены на орбиту первые спутники, заброшен вымпел на Луну, сфотографирована ее обратная сторона, совершили рейсы корабли-спутники с подопытными животными.

12 апреля 1961 года советский человек, коммунист Юрий Гагарин на корабле-спутнике «Восток» впервые облетел нашу планету. Это была беспрецедентная победа над силами природы, величайшее завоевание науки и техники — торжество человеческого разума. Прошло еще несколько месяцев, и 6 августа стартовал «Восток-2», на котором мне было доверено совершить 17 оборотов вокруг Земли.

Величайший исторический смысл есть в том, что именно нам, советским людям, коммунистам удалось первыми в мире преодолеть земное тяготение и вырваться в космос. Победа Великой Октябрьской революции, завоевания социализма явились той стартовой площадкой, с которой взлетают наши космические корабли. Мудрое руководство Коммунистической партии, самоотверженный труд миллионов советских людей — вот та сила, которая вздымает их в космос. Наш народ, окрыленный всепобеждающими идеями великого Ленина, идеями коммунизма, оказался способным совершить то, о чем веками мечтало все человечество.

Вполне естественно, что у молодого поколения советского народа особенно сильно стремление в небо, к полетам, к покорению воздушной стихии. Недаром в нашей стране так широко развиты все виды авиационного спорта — самолетный, планерный, парашютный, авиамодельный.

В популярной песне поется:

Куда ни пойдешь —
Везде молодежь,
И все от рождения крылатые.

Да, советская молодежь крылата от рождения. Крылья даны ей нашим социалистическим строем, открывшим

безграничный простор для развития творческих сил и способностей каждого члена общества, Коммунистической партией, заботливо растящей из нашей молодежи сознательных и умелых строителей коммунизма.

Но быть крылатым от рождения еще не значит уметь летать. Чтобы взмахнуть крыльями, подняться на них в воздух, нужно много и упорно учиться, затратить уйму труда и энергии. К этому следует быть готовым каждому, кто хочет посвятить себя нелегкой и славной профессии летчика, а тем более — космонавта.

Разными путями приходят в авиацию. Для меня этот путь был сравнительно коротким: после окончания десятилетки я поступил в авиационную школу. Пожалуй, большую роль сыграли здесь встречи и беседы с дядей, А. М. Носовым — опытным летчиком-истребителем, участником Великой Отечественной войны. В авиации в те годы, как и сейчас, происходил бурный прогресс. Реактивные самолеты пришли на смену машинам с поршневыми двигателями. Летчики штурмовали звуковой барьер, появились машины, способные подниматься на большие высоты, преодолевать тысячекилометровые расстояния. Самые дерзновенные мечты претворялись в жизнь. Это оказало решающее влияние на выбор мною профессии летчика.

Многие приходят в большую авиацию, а теперь следует сказать и в космонавтику, через авиационный спорт. Я встречал недавних аэроклубовцев и в училище летчиков-истребителей, и среди одноклассников в прославленной ленинградской авиачасти, и в дружном коллективе космонавтов. Как известно, авиационный спорт явился начальной ступенью к звездам и для моего друга Юрия Алексеевича Гагарина. Он часто рассказывал о том, что с детских лет увлекся авиацией, начал с конструирования авиационных моделей. Сначала строил и запускал простейшие, постепенно переходил к более сложным. Эти занятия дали ему первые знания об авиации.

Потом, будучи студентом индустриального техникума, Юрий Гагарин поступил в Саратовский аэроклуб. Там он получил первые летные навыки, там осуществилась его мечта — взлететь в небо. Нелегко было сочетать учебу в техникуме с занятиями в аэроклубе, но преодоление трудностей вырабатывало настойчивость, упорство, трудолюбие. В июле 1955 года Гагарин совершил первый самостоятельный полет на самолете Як-18, продолжал дальше совершенствовать свое летное мастерство.

Конечно, трудно сравнивать полеты на учебных самолетах с рейсами на космических кораблях. В аэроклубе Юрий Алексеевич летал на высоте 1500 метров, а в космосе высота превышала 300 километров. Скорость полета на Як-18 равнялась 150 километрам в час, а на корабле-спутнике «Восток» — 28 тысячам километров. Но именно в аэро-

клубе он получил необходимую закалку, у него выработались основы тех качеств, которые затем очень пригодились во время учебы в авиационном военном училище, во время полетов на современных реактивных самолетах и, в конечном итоге, в космическом рейсе вокруг Земли.

Юрий Алексеевич прошел в аэроклубе только первоначальное обучение. А сколько наших юношей и девушек становятся там подлинными мастерами самолетного, планерного, парашютного спорта! Какие выдающиеся достижения вписывают они в таблицу рекордов Международной авиационной федерации! Я горжусь тем, что в этой таблице наряду с именами многих прославленных советских авиационных спортсменов значатся фамилии Ю. А. Гагарина и моя. И если космонавтов называют небесными братьями, то авиационные спортсмены несомненно являются нашими воздушными братьями.

Многие общие черты объединяют нас. Ведь не случайно первые космические корабли вели, да и в ближайшем будущем будут пилотировать космонавты из числа летчиков. В практике полета на современном самолете неизбежны острые ситуации, требующие немедленного уяснения причин их возникновения и молниеносной реакции. У летчика в ходе его повседневных тренировок и полетов вырабатывается своеобразный автоматизм, в котором мышление сливается с действием. Могу твердо сказать, что опыт полетов на самолетах-истребителях очень помог мне в космическом рейсе.

Летная деятельность требует от человека выдержки, самообладания, находчивости, умения сосредоточить все свое внимание, сконцентрировать волю на решении определенной задачи. Сами по себе эти качества не приходят, они вырабатываются постепенно в повседневных упражнениях и тренировках. Такая у нас, летчиков, профессия — нас провозжают, ждут, встречают, и все как-то волнуются. Только нам самим, когда мы в самолете, волноваться не положено, да, можно сказать, и некогда. В полете есть дела поважнее, и им настоящий летчик отдает себя полностью, как говорится, без остатка.

Нередко чрезмерно пышно пишут в газетах и журналах о первых полетах начинающих авиаторов, не жалеют красок для характеристики их переживаний. Мне думается, все это излишнее красивости. Полет — работа и для обучающегося и для обучаемого. Конечно, по-новому выглядит земля с высоты, шире раздвигается горизонт, открывается далекая перспектива. Но в полете ведь не об этом думаешь: ты в кабине со множеством приборов, надо за всем успеть следить, а главное — примечать, запоминать все движения и действия инструктора.

Уж если говорить о том, чем запомнился мне первый полет с инструктором на самолете Як-18, — так тем, что при



посадке мы едва не разбились. И наверняка разбились бы, растеряйся хоть на миг, допусти хотя бы малейшую ошибку мой инструктор летчик Гонишев. Мы взлетели с основного аэродрома, чтобы перелететь на полевую. Полет подходил к концу, я пристально следил за тем, как Гонишев строил маневр для захода на посадку, как повел машину на снижение.

С каждым мгновением земля становилась ближе. Мне показалось, что скоро шасси самолета коснется посадочной полосы. Вдруг... что это? Впереди, прямо перед нами, препятствие. Самолет мчится на него. Гонишев резко берет ручку на себя, самолет взмывает вверх, пролетает над неожиданно появившимся препятствием и опускается на полосу.

Считанные секунды длился этот момент, потребовавший крайнего напряжения сил. Инструктор вылез из кабины, сунул в рот неизменную папиросу, глубоко затянулся раз, другой и спокойно сказал:

— И так бывает.

Я рассказал об этом для того, чтобы подчеркнуть, что и на учебном и на спортивном самолете летчику нужна быстрая реакция, готовность в доли секунды принять правильное решение

и, сохраняя хладнокровие, незамедлительно действовать.

Не менее важно научиться объективно, критически оценивать свои действия. Возьмем, к примеру, самостоятельный полет в зоне, который, на мой взгляд, является одним из наиболее интересных этапов летного обучения. В зоне летчик находится один. Здесь инструктор или командир не сможет вовремя поправить, дать совет. Поэтому после полета очень важно откровенно доложить о своих неудачах. Инструктор подскажет, как надо действовать. В очередном полете, следуя советам старших, более опытных летчиков, можно исправить ошибки. Ложный стыд, стремление скрыть свои неудачи мешает совершенствованию летного мастерства.

За год, прошедший со времени полета на корабле-спутнике «Восток-2», во время многочисленных встреч, в бесчисленных письмах чаще всего повторяется один вопрос: «Как стать космонавтом?» Задаст его в основном молодежь, подростки. Ответить на него коротко невозможно. Подготовка космонавта — это комплекс разнообразных занятий и тренировок, это напряженная работа, очерченная определенными планами. Хотелось бы сказать здесь

Москва, Красная площадь, 9 августа 1961 года. На снимке: П. С. Хрущев, Ю. А. Гагарин, Г. С. Титов на трибуне мавзолея.

об одной стороне этой подготовки — всестороннем физическом развитии, ежедневных занятиях физкультурой и спортом. Казалось бы, что говорить о пользе спорта с авиационными спортсменами? Но я знаю, друзья, что среди вас есть люди, которые недооценивают важность всесторонней физической подготовки. Понравился им, скажем, парашютизм или планеризм, они ничего кроме этих видов и знать не хотят.

Нечто подобное было со мной. Я отдавал предпочтение гимнастике, считал, что раз она развивает мышцы тела, укрепляет легкие и сердце, значит больше ничего и не требуется. Это заметил преподаватель физкультуры.

— Странный у вас, товарищ Титов, подход к спорту, — сказал он мне, — на снарядах вы занимаетесь со страстью, а на пробежках с холодом. В чем дело?

— У каждого есть свои привязанности, — отвечаю.

— Что верно, то верно. Давайте потолкуем о пользе различных видов спорта. Должен сказать, что любитель-

ский подход к спорту в нашем деле не годится. Итак, что дает бег космонавту?

— Видимо, то же, что и гимнастика, велосипед, акробатика,— отвечаю без запинки, словно на экзамене.

— Э, нет,— перебивает меня преподаватель,— вы забываете об одном, очень важном качестве для организма, ритме. Бег и только бег вырабатывает ритм в работе сердца, легких, всего организма при повышенной постоянной нагрузке. Второе дыхание!— вы его не получите, выполняя только гимнастические упражнения.

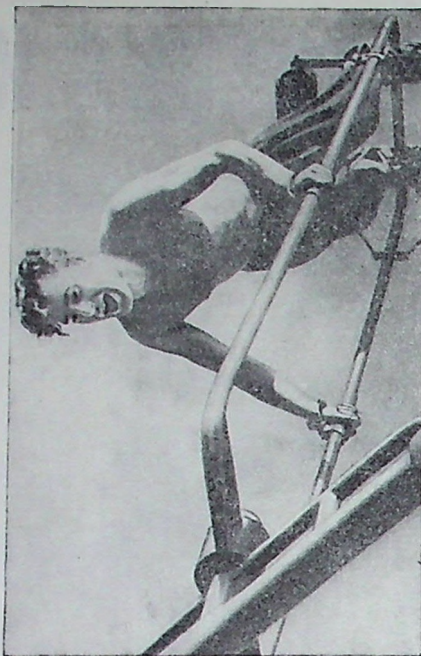
Мы не раз беседовали с преподавателем на эти темы. И вышло так, что по собственной охоте стал я втягиваться в пробежки, с каждым разом увеличивая дистанции.

То и дело у нас появлялись новые спортивные снаряды. Вот натянули подкидную сетку-батут. Работа на ней требует большой сноровки, умения управлять своим телом в свободном полете. Сначала у нас не получались ни перевороты, ни сальто. Моих друзей и меня увлекли занятия на подкидной сетке. Мы научились координировать движения в полете, что особенно важно для прыжков с парашютом. Занятия давали большую тренировку вестибулярному аппарату, приучали быстро оценивать пространственное положение.

Надо признаться, что и к парашютной подготовке я и некоторые мои товарищи приступили без особого энтузиазма. Небольшой опыт прыжков с парашютом у нас был: каждый по нескольку раз прыгал либо в училище, либо в полку. Нам казалось, что этого достаточно. Наш инструктор Николай Константинович, человек большого опыта, заслуженный мастер спорта, воспитавший плеяду рекорсменов-парашютистов, видя наше нерасположение к прыжкам, сказал:

— Раскусите прелести свободного полета человека в воздухе, будете сами выпрашивать дополнительные прыжки...

И Николай Константинович оказался прав. Всю жизнь посвятивший парашю-



На спортивной тренировке.

тизму, влюбленный в него, он сумел увлечь и нас.

При первом же парашютном прыжке мне довелось выдержать испытание. Покинув самолет, чуть не попал в штопор. Тело стало беспорядочно вращаться. Неприятное состояние! Вспомнил совет инструктора на этот случай — «сгруппировать» тело, сжаться в клубок. Поджимаю ноги, руки, голову. Потом резко раскидываю руки и ноги в стороны. Воздух с большой силой пытается прижать руки к бедрам, сжать ноги, чтобы опять взять власть над моим телом и крутить его, крутить до земли. Для борьбы с ним нужна сила, и она у меня есть. Нагрузка выдержана, тело

плавно снижается, можно дергать за вытяжное кольцо. И вот уже над головой распускается шелковый купол.

Потом были другие прыжки с разных высот, с задержкой раскрытия парашюта, на воду. Всего их теперь на моем счету более полусотни. Очень много дала нам парашютная подготовка. А мне она и практически пригодилась. Конструкция «Востока-2» предусматривала два способа приземления космонавта: в кабине корабля или путем отделения кресла от корабля и спуска на парашюте. Мне было разрешено по собственному усмотрению воспользоваться любой из этих систем. Поскольку самочувствие мое было хорошим, я без колебаний принял решение испытать вторую систему приземления. И когда «Восток-2» снизился настолько, что можно было произвести катапультирование, кресло космонавта отделилось от корабля и над моей головой раскрылся ярко-оранжевый парашют. Плавное раскачиваясь, он опустил меня на родную землю.

В заключение хочется сказать, что мы только переступили порог космической эры. Успехи советской космонавтики положили начало величайшему штурму Вселенной. Все новые и новые космические корабли будут стартовать в неизведанные просторы. И в составе их экипажей, несомненно, будет немало авиационных спортсменов, вчерашних воспитанников аэроклубов, планерных станций, парашютных секций и кружков ДОСААФ. Желаю всяческих успехов моим воздушным братьям.

Никита Сергеевич Хрущев сказал: «...Недалеко то время, когда космические корабли, управляемые человеком, проложат трассы к Луне, к планетам солнечной системы». Мы уверены, что головными в этих грядущих рейсах пойдут космонавты с величественными эмблемами нашей Родины, созданные трудом и гением нашего народа. Поведут их советские люди, коммунисты, граждане нового общества, которому принадлежит будущее.

СЕСТРЫ ОЛЕНИЧ

Завтра утром предполагаются прыжки, а сегодня юноши и девушки аккуратно укладывают парашюты, тренируются на подвесной системе.

— Вера! Вера, иди сюда,— обращается к младшей сестре Нина Оленич,— расскажи корреспонденту, как ты стала парашютисткой.

— Да чего рассказывать,— смущаясь, отвечает Вера,— небось сама сагитировала меня прыгать.

— Приехали мы на аэродром в четыре часа утра,— рассказывает Вера Оленич,— погода стояла хорошая, настроение приподнятое. Вскоре заняли свои места в самолете, а когда инструктор подал сигнал, один за другим

начали отделяться. Вместе со мной в тот день прыгнули с парашютом Иван Проскурин, Геннадий Двоскин, Лариса Гришенцева, Сергей Сук. Когда приехали в город, то услышали о полете в космос Юрия Гагарина. Так что для нас этот день был радостным вдвойне. Вот и все, что я могу рассказать.

Но тут снова в разговор вступает старшая сестра Нина.

— Сколько у тебя прыжков? — спрашивает она.

— 51,— отвечает Вера.

— Какой у тебя спортивный разряд, второй уже? А почему не сказала, что ты борешься за звание ударника коммунистического труда?

Мы узнали, что Вера комсомолка, работает аппаратчицей химико-фармацевтического завода «Красная звезда», норму выполняет на 110—125 процентов. Она хороший общественник, является членом заводского комитета ДОСААФ, активным пропагандистом авиационного спорта. Вера во всем берет пример со старшей сестры.

Нина Оленич начала заниматься авиационным спортом сравнительно недавно. Теперь на ее счету 174 парашютных прыжка. Нина — перворазрядница, активный общественный инструктор. Ею подготовлено 37 кружковцев.

Нина умеет сочетать и спорт, и работу, и учебу. Начала она трудиться на заводе «Свет шахтера» токарем. Училась в техникуме на вечернем отделении. Теперь она — технолог и опять же учится, но уже в институте горного машиностроения, автоматики и счетных машин — на заочном отделении.

— Меня часто спрашивают,— сказала она,— какое испытываю ощущение, когда отделяюсь от самолета. Вначале немного волнуюсь, но это быстро проходит. А когда приближаюсь к земле — переживаю огромную радость.

Нина Оленич — активный пропагандист парашютного спорта, призывает молодежь города заниматься в кружках, посещать аэроклуб.

Н. БАЛАКИН

г. Харьков

О ТЕХ, КТО НА СТРАЖЕ

От студеного Заполярья до знойной Кушки, от Прибалтики до Чукотки — во всех уголках нашей необъятной Родины кипит самоотверженный труд. Советский народ вдохновенно претворяет в жизнь предначертания XXII съезда великой Ленинской партии, воздвигает самое справедливое общество на Земле — коммунизм.

Гигантские успехи Советского Союза, всех государств социалистического содружества не дают покоя врагам свободных народов. Напряженность международной обстановки, агрессивные чело­веконена­ви­стические планы военных империалистических блоков, их заокеанских заправил и европейских приспешников побуждают нашу страну, весь мировой лагерь социализма постоянно быть на чеку, держать поро­х сухим.

«Мы знаем, что империализм еще силен, — говорил на XXII съезде КПСС товарищ Н. С. Хрущев. — Нельзя исклю­чать возможность развязывания империалистами новой войны. Империалистические маньяки могут броситься на авантюры, чтобы остановить ход истории. В этой обстановке у нас есть лишь один путь: крепить свою мощь, создавать самое мощное оружие, каждую минуту быть готовыми к отражению нападения агрессоров...»

Коммунистическая партия и Советское правительство, неуклонно и последовательно осуществляя ленинский принцип мирного сосуществования государств с различным социальным строем, вместе с тем проявляют максимум заботы об укреплении обороноспособности Родины. Это позволило за сравнительно короткий срок качественно перевооружить нашу армию, авиацию, флот. Боевую мощь Советских Вооруженных Сил теперь составляет ракетно-ядерное оружие.

Так же, как и во всех видах и родах войск огромные изменения произошли и в Военно-Воздушных Силах СССР. Поршневые самолеты заменены современными реактивными машинами. За последние годы скорости и потолок боевых самолетов увеличились в полтора-два раза. На смену пушкам и пулеметам пришли ракеты класса «воздух-воздух» и «воздух-земля».

Истребители, вооруженные ракетами, способны в любых метеорологических условиях перехватить и уничтожить воздушных пиратов еще на дальних подступах к обороняемым объектам. Наши замечательные ракетноносцы обладают возможностью поражать самые глубокие тылы противника, они действуют с таких дистанций, что неприятель лишен возможности влиять на них огнем средств противовоздушной обороны. Самолеты морской авиации могут самостоятельно вести бой на уничтожение как надводных, так и подводных судов врага, решать самые различные задачи по обеспечению успеха боевых действий кораблей нашего флота. Скоростными самолетами большой грузоподъемности располагают воздушно-де-

Ф. АГАЛЬЦОВ,
маршал авиации

сантные войска, подразделения транспортной авиации.

Оснащение Военно-Воздушных Сил новейшими сверхзвуковыми реактивными самолетами, вооружение их мощными ракетами с ядерными боеголовками неизмеримо подняло огневые возможности авиации, повысило точность поражения воздушных и наземных целей. Современная ракета, имея хорошую аппаратуру наведения, способна исправить просчеты при прицеливании, учитывать изменения курса неприятельского самолета, смещение положения передвигающихся целей.

Еще не так давно авиаторы делили погоду на летную и нелетную. Теперь и эти понятия ушли в прошлое. Советские боевые машины оборудованы совершеннейшими приборами, обеспечи-



Командир отличного экипажа капитан Б. Серпуховитин (слева) и военный летчик Ю. Важнов — делегат XIV съезда ВЛКСМ уточняют задачу перед вылетом на учебное задание.

вающими полет днем и ночью, в толще облаков, вне видимости земли, над совершенно безориентирной местностью. Какую бы непогоду ни избрал агрессор для нападения, он будет вовремя обнаружен, перехвачен и уничтожен, где бы ни притаил он свои базы, как бы ни маскировал их, они будут найдены и уничтожены.

Самолеты-ракетоносцы сейчас являются основой основ боевого могущества наших ВВС.

Современный ракетноносец — это сосредоточение последних достижений научной и технической мысли. На его борту — самые совершенные, сложные и безотказные механизмы, приборы, аппараты, автоматика, телемеханика, электроника. Чтобы на таком самолете выполнять боевые задачи, военный летчик должен быть всесторонне подготовленным специалистом, обладающим безупречной техникой пилотирования и прочными инженерными знаниями, сочетающим мастерство пилота-виртуоза и безошибочный расчет инженера.

Наша авиационная техника совершенна и безотказна, но без людей, управляющих ею, она мертва. Только человек, обладающий умением, мужеством, неиссякаемой волей к победе, способен выжать из техники все ее боевые возможности.

Именно такие люди и несут службу в наших Военно-Воздушных Силах. Безгранично преданные советскому народу, любимой Родине, крылатые воины с патриотическим подъемом повышают боеготовность авиационных частей и подразделений. Массовым сделалось социалистическое соревнование. Среди авиаторов растут ряды классных летчиков, штурманов, радистов, операторов, авиатехников. Все больше становится отличников, отличных экипажей. Этого почетного звания добились многие звенья, эскадрильи, целые части.

За высокие показатели в боевой и политической подготовке в феврале нынешнего года Советское правительство наградило орденами большую группу воинов Вооруженных Сил. В их числе авиаторы: полковники С. Бровцев, П. Шелудько, О. Балаганский, В. Безяев, подполковники М. Чуранов, П. Демиденко, майоры А. Штода, В. Иванов, Ю. Ларионов, А. Алексеев, капитан технической службы Б. Алексинцев и многие другие.

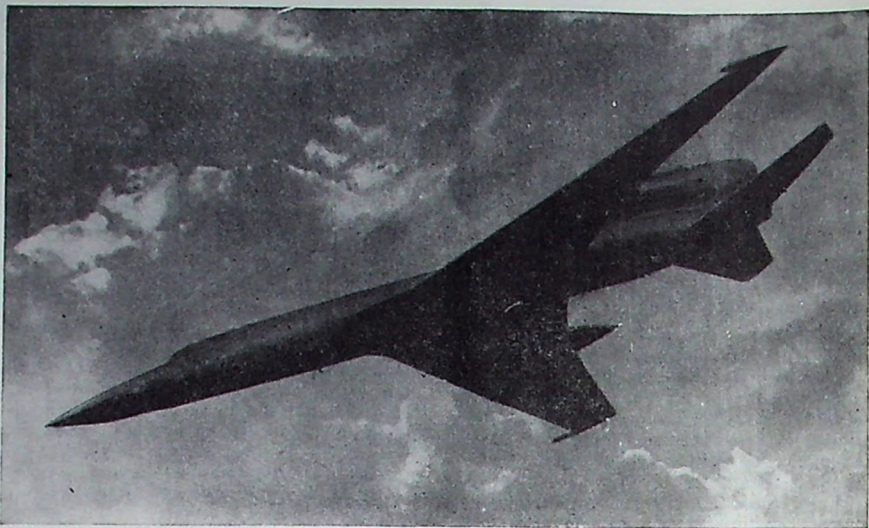
Этих передовых офицеров, являющих пример верности воинскому долгу, можно по праву назвать маяками советской военной авиации. Майор А. Алексеев принял под командование эскадрилью, бывшую не на лучшем счету. Прекрасный летчик и умелый воспитатель мобилизовал личный состав на упорную борьбу за рост боевой выучки. Прошло сравнительно немного времени и эскадрилья заслужила право называться отличной. Подразделение майора Ю. Ларионова неизменно держит первенство в соревновании. Здесь все летчики — отличники. Капитан технической службы Б. Алексинцев возглавляет груп-

пу обслуживания самолетов, в которой каждый специалист добился высоких показателей в труде, стал истинным знатоком своего дела.

Наши передовики — грамотные, натренированные, закаленные воздушные воины, всегда готовые на ратный подвиг во имя Родины. Их выпестовала такими Коммунистическая партия. Работая рука об руку с командованием, партийные организации авиационных частей и подразделений воспитывают воинов на славных боевых традициях советской авиации, в духе высоких принципов коммунистической морали. Пламенным словом и личным примером коммунисты вдохновляют авиаторов на достижение все новых успехов в учении и службе.

Военное дело не стоит на месте. Непрерывное совершенствование авиационной техники и вооружения предъявляет к авиаторам все возрастающие требования. Недалеко то время, когда за каждым штурвалом будет находиться летчик-инженер. В наших частях немало высококвалифицированных кадров, их готовят военные учебные заведения. Напряженная техническая учеба развернулась и непосредственно в полках. Здесь налажено инженерно-техническое обучение летного состава. С этой целью используются летно-технические конференции, инженерно-технические вечера, университеты, физико-математические школы, различные формы заочной учебы.

В воспитании авиационных кадров не малая роль принадлежит организациям ДОСААФ. Обретая крылья в аэроклубах, многие юноши идут потом в авиационные училища, становятся военными летчиками. Это, например, А. Горошенко, Н. Волков, Б. Гусев, Р. Частокотов, Л. Мурашев. Они по первому разряду



Сверхзвуковой самолет в полете.

Фото Г. Омельчука

закончили училища, быстро вошли в строй и теперь являются классными военными летчиками. Им послушны грозные сверхзвуковые машины.

Пятый Всесоюзный съезд ДОСААФ наметил широкую программу развития военно-прикладного спорта, в частности его авиационных видов. Нет сомнения, что аэроклубы добровольного оборонного Общества и впредь будут заботливо растить летную молодежь, завтрашних крылатых защитников социалистического Отечества.

По традиции советский народ в нынешнем году торжественно отмечает День Воздушного Флота СССР.

Мы законно гордимся тем, что наша страна является родиной авиации и космонавтики. 80 лет тому назад русский моряк и ученый А. Ф. Можайский создал и испытал в полете первый в мире самолет. Авиация явилась колыбелью космонавтики. На современных скоростных самолетах испытывались и совершенствовались почти все многочисленные приборы и аппараты, которыми оснащены космические корабли. На борту самолетов получило путевки в космическую жизнь автоматическое, радиоэлектронное и радиосвязное оборудование «Востока» и «Востока-2», все то, что обеспечивает управление полетом космического корабля от взлета до посадки.

РЕКОРДНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ Н. МАЛИКОВА

Тульский спортсмен Н. Маликов добился большого успеха: его радиоуправляемая модель самолета с поршневым двигателем по замкнутому кругу пролетела 100 километров. Это на 16 километров превышает мировой рекорд дальности по кругу, принадлежащий алмаатинцам В. Герасимову и П. Величковскому.



Отличный летчик майор Ю. Ларионов, награжденный за высокие показатели в боевой и политической подготовке орденом Красной Звезды.

Авиация подготовила человека к полету в космос и теоретически и практически. Именно военные летчики майоры Юрий Алексеевич Гагарин и Герман Степанович Титов стали первооткрывателями космических далей.

Летчик научился действовать в условиях высоких скоростей, быть продолжительное время предельно внимательным, обладать быстрой реакцией и устойчивой работоспособностью. В полете он испытывает значительные физические перегрузки, ему знакомо явление невесомости. На данном этапе развития науки и техники современный скоростной самолет — основная школа для космонавта.

Взлелеяв космонавтику с ее поистине сказочным будущим, не отмирает и сама авиация. Ее возможности как в военных, так и тем более в мирных целях еще далеко не исчерпаны.

Советские люди, занятые созидательным трудом, кровно заинтересованы в сохранении мира. Коммунистическая партия, Советское правительство неустанно борются за окончательное избавление человечества от агрессивных войн.

«С точки зрения внутренних условий», — говорится в Программе КПСС, — Советский Союз не нуждается в армии. Но поскольку остается военная опасность, исходящая от империалистического лагеря, не достигнуто полное и всеобщее разоружение, КПСС считает необходимым поддерживать оборонную мощь Советского государства, боевую готовность его Вооруженных Сил на уровне, обеспечивающем решительный и полный разгром любого врага, который осмелится посягнуть на Советскую Родину».

Советский народ может быть уверен, что его вооруженные защитники, и в их рядах воины-авиаторы, постоянно готовы выполнить свой священный долг перед Отечеством.

РАКЕТОНОСЕЦ НАД МОРЕМ

Н. ТРОИЦКИЙ,
капитан 3 ранга

— Цель обнаружил. Дальность... Курс...
«Молодец штурман,— подумал Одинцов.— Взял цель на самом пределе». И вот последовала команда:
— Запустить двигатель ракеты!
Поглядывая на приборный щиток

и представляет, как ракета летит туда, куда ей прикажут люди.

Кажется, что время тянется долго. Наконец, штурман докладывает: «Цель поражена».

Летная служба требует большого физического и морального напряжения. Но капитан Одинцов не променял бы ее ни на какую другую. Его летная биография началась в Орловском аэроклубе. Здесь юноша сделал первые шаги в авиации. Требовательный инструктор помог курсанту освоить технику пилотирования, добивался филигранной работы рукотой управления. Впоследствии Одинцов не раз с благодарностью вспоминал своего наставника.

За годы летной службы Одинцов сменил не один тип самолета. Летал он и на поршневых машинах и на реактивных. Ныне офицер — командир отличного экипажа, первоклассный летчик морского самолета-ракетоносца.

...Мерно гудят турбины, будоража мощной горячей струей воздух. Реактивная машина над морем. Оно нет-нет,

да и промелькнет в разрывах облаков — серое, неприветливое.

Одинцов вырос в центральной части России и не знал моря. Подружился он с ним, когда стал авиатором, и всей душой полюбил морскую стихию. Капитан — страстный любитель родной природы, заядлый охотник и рыбак.

Мастерство, крепкая закалка не раз помогали офицеру находить выход в трудных положениях.

— Товарищ командир, приступил к поиску цели,— слышался в шлемофоне голос штурмана. Капитан Одинцов с головой ушел в работу, готовя «удар» по кораблю «противника», который должен быть нанесен в заданное время.

Все происходило так же, как и при настоящем пуске ракеты. Поступали доклады от членов экипажа, звучали по внутренней связи негромкие четкие команды. Была даже команда «пуск», только предваренная словами «учебный».

* *

Командир части подводил итоги учения. Среди отличившихся он назвал и фамилию капитана Одинцова. Его экипаж был поставлен в пример.

Летный экипаж! Вот этот маленький, дружный боевой коллектив, рослые, красивые парни, одетые в форму морских летчиков. Командир уверен в них, как в самом себе. И они глубоко верят в него. Такому экипажу по плечу любая задача.



Капитан Одинцов в кабине самолета.

командир наблюдал, как набирает нужные обороты двигатель.

Ракетоносец на боевом курсе. Каждый член экипажа занят своим делом. Слышится только голос штурмана, непрерывно докладывающего дистанцию до цели и курс. Одинцов предельно сосредоточен. В эти короткие мгновения мастерство, накопленное годами летной работы.

— Экипаж, доложить о готовности к пуску.

«Готов... готов... готов», — негромко звучат голоса в телефонах командирского шлемофона.

— Произвести пуск!

Все дальнейшее происходит в считанные секунды. Одинцов фиксирует момент отрыва ракеты и поворотом штурвала выравнивает самолет.

«Пошла», — мысленно произносит он

НОВЫЕ СПОРТИВНЫЕ СУДЬИ

В связи с большой практикой судейства крупных соревнований президиум Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР по представлению президиума Федерации авиационного спорта СССР присвоил звание судьи всесоюзной категории следующим авиационным спортсменам:

По парашютному спорту
И. И. Лисову (ВДВ), М. Г. Гринбергу (ВТА), П. С. Жеребцову (г. Саранск) и В. А. Шекиеру (ВДВ).

ЗА БРАТОМ—БРАТ

М. ЛЬВОВ

Отслужив срочную, Юрий Гетманов прощался с командирами, с молодыми воинами-парашютистами. Казалось бы — радостно вернуться домой, в родной Саратов, но сердце как-то щемило. Юрий вновь и вновь мысленно возвращался к дням службы. Свои первые парашютные прыжки юноша совершил в Саратовском аэроклубе. Придя в часть, Юрий Гетманов скоро стал отличником боевой и политической подготовки, установил несколько рекордов.

Чем увлеченнее Юрий занимался спортом, тем большими были его успехи в боевой учебе. Однажды во время учений подразделение, в составе которого находился Юрий, получило задание: прямо с воздуха атаковать «противника», занять важный узловый пункт «вражеской» обороны. При решении этой трудной задачи отличились многие десантники, и среди них — комсомолец Юрий Гетманов. С воздуха он вел меткий огонь и поразил все наземные цели. Так же умело действовал Юрий на земле. Своим примером бывалый солдат увлек парашютистов.

Знойным днем, когда войны еще не успели остыть после сорокаградусной жары и продолжительного боя, к ним подошел генерал.

— Как чувствовали себя молодые? — спросил он.

— Добрые хлопцы, товарищ генерал, — ответил Юрий.

— Значит, есть кому передать автомат? Любому из них можно.

За отличные действия Гетманов получил благодарность. Потом генерал заметил, что предстоят соревнования парашютистов Вооруженных Сил и что если бы Гетманову не надо было после учений отдохнуть...

Гетманов горячо стал убеждать, что не устал, здоров, просил разрешить участвовать в соревнованиях. И не зря. Он завоевал для воздушно-десантных войск несколько призовых мест, с успехом участвовал в первенстве Советского Союза и получил высокое звание мастера спорта СССР.

Так как же не грустить, расставаясь со своим подразделением! В последний раз вычистил Юрий автомат, сдал оружие и парашют старшине.

Скоро сослуживцы узнали, что их однопольчанин Юрий Гетманов, у которого число прыжков к моменту окончания действительной службы достигло шестисот, стал инструктором того самого Саратовского аэроклуба, в котором совершил свой первый прыжок.

Через некоторое время в войсках появился другой Гетманов, Сергей, с такой же неистощимой страстью относящийся к парашютному спорту, как и его старший брат. Он также был посланцем Саратовского аэроклуба. Передовой шофер, он считал день прыжков за настоящий праздник. Как и Юрий, Гетманов-младший отличался смелостью, самообладанием, хорошей реакцией. Таких любят сослуживцы. К тому же, Сергей — прекрасный гитарист. Вечерами, в городке, вокруг него всегда собирались солдаты.

Слава Сергея как бы соединилась со славой Юрия Гетманова. А слава — опасная штука для незакаленного юношеского воображения. Юрий устоял перед ее ослепительным блеском; с Сергеем пришлось немало повозиться, прежде чем он стал настоящим солдатом.

На воинской службе — как, впрочем, в любой работе — нельзя без крепкой



Мастер спорта Сергей Гетманов.

дисциплины, организованности, ясного понимания долга. Сергей пошел по началу по стопам брата и стал отменным парашютистом. Да и почему ему таким не быть, если он пришел служить с солидной цифрой прыжков — сто пятьдесят. Он, как в свое время Юрий, вошел в сборную команду части, стал участником соревнований воздушно-десантных войск, первенств Вооруженных Сил и Советского Союза. Так же, как старший брат, Сергей получил звание мастера спорта СССР.

Завершая соревнования сильнейших, Сергей на большой высоте покинул самолет. Заданная задержка для выполнения фигур — тридцать секунд. Всего половина минуты, а Сергей успел сделать восьмерку, заднее сальто, опять восьмерку и заднее сальто, затем двойную спираль влево, сальто, двойную спираль вправо, переднее сальто. На земле в числе участников, судей и зрителей находился генерал, близко знавший Юрия. Он был доволен и Сер-

геем. Сам мастер спорта, генерал с интересом наблюдал за тем, как чисто и уверенно действует в воздухе Сергей Гетманов. Он поздравил его с большой победой — вторым местом.

А вечером Сергей, видимо, решил, что победителю можно забыть о дисциплине. Он нарушил режим. Наказание последовало суровое: Сергея отстранили от участия в сборной команде.

Долгие месяцы он, как водитель десантной машины, трудом старался вернуть потерянное уважение, право быть в сборной. Надолго замолчала и гитара весельчака. Конечно, в составе подразделения он продолжал участвовать в десантировании на учениях, работал с молодежью, однако этого было мало мастеру спорта. Почти год прошел, прежде чем он смог написать брату: «Вина прощена, пусть ребята из аэроклуба не обижаются, больше не будет за мной никаких проступков». Снова начались прыжки. Теперь у Сергея их уже далеко за четыреста. В мае, в разгар боевой учебы, на аэродром доставили свежие газеты. «Правда» напечатала приветствие Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза пятому Всесоюзному съезду ДОСААФ. Внимательно читали приветствие и бывалые и молодые воины — ведь большинство из них начало заниматься парашютным спортом в организациях оборонного Общества. Партия устами своего ленинского ЦК призвала и впредь воспитывать трудящихся, нашу молодежь в духе высокой бдительности и постоянной готовности к активной защите интересов своей социалистической Отчизны.

В числе других боевую задачу выполнял комсомолец Сергей Гетманов. Как всегда, он был спокоен и сосредоточен. А молодые? Чего греха таить, многие волновались. Это, конечно, понимал Сергей. Как бы случайно начал он разговор в самолете. Полет был дальний, времени хоть отбавляй. Сергей подбодрил одного, другому поправил парашют, третьему шуточно рассказал, как прыгал впервые. А когда прозвучала сирена и раскрылась палуба гигантского воздушного корабля, Сергей, озорно кивнув молодым, сказал, вздохнув полной грудью:

— Долай вот так... — и покинул самолет.

Следом за ним пошли десятки десантников. Небо от горизонта до горизонта заполнили купола парашютов. Спускались на землю боевая техника — самоходные артиллерийские установки, большие минометы, тягачи, орудия, длинные ящики с боеприпасами. Личный состав — с оружием, радиостанциями — приземлился раньше и быстро занимал свои места по боевому расписанию. В считанные минуты проверялось то, что выковывалось месяцами, годами.

Вот «скользит», стремясь приземлиться ближе к командиру, Владимир Булгаков. Свежий ветер наполняет раскрытый купол, упругий воздух пытается протолкнуть приземлившегося на поле автоматчика. Но Владимир дейст-

вует, как учил командир, как советовали опытные спортсмены. Быстро поднавшись, он стремительно бежит вперед, гасит купол. Еще несколько секунд, и Владимир идет в атаку. Он возбужден, и в каждом его шаге чувствуется горячее стремление как можно лучше выполнить боевую задачу.

Всего за несколько часов до посадки в самолет, прямо на аэродроме отличника боевой и политической подготовки Владимира Булгакова принимали в члены Ленинского комсомола. Выступали товарищи. Говорили о том, что Владимир честно исполняет свой воинский долг, что его первые десять прыжков свидетельствуют о хороших затках для боевой работы десантника. Разговор шел не только об этом. Члены бюро, которым предстояло вместе с Владимиром от начала до конца выполнять задачу, как более опытные воины, учили действовать в бою.

Я смотрел на молодого солдата и вспоминал годы войны, фронтовые аэродромы того незабываемого времени. Вот так же, как Владимир, волнуясь, рассказывали автобиографию воспитанники аэроклубов того поколения, которым сейчас под сорок. Читались заявления — короткие, всего в пять-десять слов. «Хочу идти в бой комсомольцем», — писали тогда юноши. «Хочу комсомольцем продолжать боевые традиции гвардейцев», — писал теперь Владимир Булгаков.

Владимир пошел в учебный бой, как в настоящий. И задачу выполнил образцово. Безупречно действовал и десантник Николай Гаврилов, принятый в комсомол также перед десантированием.



Заседание комсомольского бюро перед вылетом на десантирование. Вступающий в члены ВЛКСМ гвардии рядовой В. Коврижко, спортсмен-парашютист 3-го разряда, рассказывает свою биографию.

«Ветер давал себя знать. Его порывы затрудняли не только приземление, но и выброску десанта. Один из воздушных кораблей испытал особенно сильную болтанку.

Самолет резко качнуло, и готовившийся к прыжку солдат комсомолец Кукушкин упал на палубу. Острая боль пронизала плечо, но рев двигателей заглушил вырвавшийся у воина стон. Он мог бы остаться, но это задержало бы высадку всего десанта. Ведь надо в

НОВЫЕ МАСТЕРА СПОРТА

В связи с выполнением нормативов и требований Единой всесоюзной спортивной классификации Федерация авиационного спорта СССР, по представлению бюро всесоюзных секций самолетного, парашютного, планерного и авиамodelьного спорта, а также спортивных комитетов воинских частей, присвоила звание мастера спорта следующим авиационным спортсменам:

По самолетному спорту

Б. Ф. Шкробиенко (г. Запорожье), В. Е. Клипикову (г. Донецк), В. Г. Бранчукову (г. Днепропетровск), Л. И. Вассаравдису (г. Могилев), Е. П. Пирого (г. Запорожье), Ю. К. Балакину (г. Луганск), Г. С. Кравцу (г. Днепропетровск), В. А. Смирнову (г. Пермь), В. А. Дмитриеву (г. Кировоград), В. Ф. Ефимову (г. Днепропетровск), В. М. Вобылеву (г. Луганск), Г. В. Барановскому (г. Харьков), В. С. Константинову (г. Казань), А. К. Проценко (г. Днепропетровск), С. Т. Помурзину (г. Пермь), С. А. Шуру (г. Киев), В. Г. Бардадыму (г. Запорожье) и В. Б. Попову (г. Луганск).

По парашютному спорту

В. М. Миронову (ВВС), В. А. Костеше (ПВО), З. А. Колчику (ВДВ) и В. А. Андрианову (ВВС).

По планерному спорту

И. П. Кузьминскому (г. Вильнюс) и Е. П. Вачасову (г. Харьков).

По авиамodelьному спорту

В. И. Лесникову (г. Ростов-на-Дону), Р. Ф. Ваняшкину (г. Харьков), М. Ю. Корку (г. Таллин), К. В. Синикалду (г. Тарту), А. А. Неволину (г. Раменское), В. М. Онуфриенко (г. Харьков), В. С. Жельману (г. Ленинград) и А. П. Баублису (г. Вильнюс).

считанные секунды покинуть машину, иначе воздушный корабль выйдет за пределы той точки, которую должен оседлать десант. Комсомолец Кукушкин, превозмогая боль, на коленях дополз до люка и покинул самолет.

На земле десантники, у которого оказалась вывихнутой рука, немедленно оказали помощь, и он смог выполнять задачу.

А как же действовали спортсмены? Как всегда, они были впереди. Хотя им поручалось самое трудное, они отлично справились с заданием. Похвалу гвардии рядовой комсомолец Виктор Рогов, заряжающий самоходной артиллерийской установкой.

Как и братьев Гетмановых, этого спортсмена воспитал Саратовский аэроклуб. Совершая свой тридцать третий прыжок с парашютом, Виктор проявил наблюдательность, быстроту, хорошую физическую закалку. Быстрая ориентировка помогла ему правильно определить, где опустится его самоходная артиллерийская установка. В считанные минуты он был у орудия, готовый немедленно отразить атаку танков и пехоты «противника».

Во главе крылатой пехоты, помогая командирам, были и члены сборной команды части — курганский кузнец с Уралсельмаша рядовой Владимир Меньтюков, вологодский токарь отличник боевой и политической подготовки рядовой Юрий Барышев, ростовский технолог-инструментальщик ефрейтор Анатолий Устинченко.

Гордостью части являются мастера спорта рекордсмены и чемпионы Советского Союза старший лейтенант Борис Коробка, воспитанник Чебоксарского аэроклуба Ревлик Ананьев, младший лейтенант Крылов.

Каждый год уходят из части старослужащие. Но количество парашютистов-спортсменов продолжает расти. Приходящей из аэроклубов молодежи по душе мужественный парашютный спорт, воспитывающий лучшие боевые качества — смелость, собранность, силу воли.

Солдаты крылатой пехоты проверяют свою готовность бесстрашно вести бой, когда этого потребует Родина.

Автомат мастера спорта саратоваца Юрия Гетманова не достался его брату Сергею. Но в чьих бы руках он ни был — это руки молодого советского патриота, воспитанника нашего оборонного Общества. Это означает, что оружие парашютиста, как требует Коммунистическая партия — в полной боевой готовности.

Н-ская гвардейская часть
Воздушно-десантных войск
Советской Армии



Отличник боевой и политической подготовки спортсмен Виктор Рогов после приземления. Фото В. Антонова

НА НЕБЕСНЫХ СТАДИОНАХ



Схема приземления мужской группы
9 мая 1962 г.

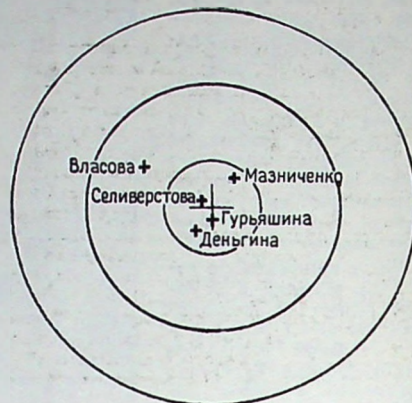


Схема приземления женской группы
10 мая 1962 г.

ПАРАШЮТИСТЫ ШТУРМУЮТ
РЕКОРДНУЮ ТАБЛИЦУ ФАИ

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

Большой год выдался нынче для парашютистов и всех любителей этого мужественного вида спорта. Дело не только в шестом чемпионате мира, хотя он сам по себе является выдающимся событием. Дело в том, что за последнее время парашютный спорт сделал значительный шаг вперед. Прогресс парашютной техники, рост мастерства спортсменов привели к резкому улучшению точности приземления, небывалому совершенствованию искусства управления телом в свободном падении.

В минувшем году таблица парашютных рекордов подверглась весьма существенным изменениям. Никогда еще в нее не вносилось за короткий срок столько поправок. Важно было установить — не исчерпываются ли возможности прошлогодними успехами, не затормозится ли на этом дальнейшее движение вперед. Теперь мы можем с полной уверенностью сказать: нет, далеко не исчерпываются! Парашютный спорт и в 1962 году продолжает развиваться ускоренными темпами.

В авангарде, как всегда, идут парашютисты нашей Родины. Они внесли наиболее многочисленные и существенные поправки в рекордную таблицу. За первую половину нынешнего года в небе Белоруссии и Казахстана, Свердловска, Ферганы и Москвы установлены десятки выдающихся рекордов, большинство из которых превышает мировые достижения.

С богатым урожаем возвратилась со сборов группа парашютистов, возглавляемая заслуженным мастером спорта П. А. Сторчиченко. Надо сразу сказать, что Фергана не оправдала расчетов спортсменов на благоприятные метеорологические условия. Капризная весенняя погода и другие местные особенности привели к тому, что из каждых трех дней только один оказывался пригодным для прыжков. Но и в рабочие дни часто менялись направление и сила ветра, особенно у земли. Были случаи, когда за время спуска группы направление ветра менялось на 360°. Кроме того, площадка приземления — очень жесткая. Наши спортсмены успешно

преодолели трудности. На сборы были привлечены наряду с заслуженным мастером спорта В. Селиверстовой, мастерами спорта А. Скопиновым, Л. Мазниченко, В. Гурьяшиной молодые перво-разрядники Н. Шпагин из г. Владимира, студенты Московского авиационного института В. Альперович и В. Прокопов, студентка Челябинского политехнического института В. Денгына и другие. Многие из них впервые участвовали в рекордных попытках. Молодежь проявила большую настойчивость, старательно перенимала опыт старших товарищей, стремилась быстрее исправить ошибки. После каждого прыжка спортсмены обращались к тренеру с просьбой сделать замечания, дать совет. В результате такие перво-разрядники, как, например, Н. Шпагин и В. Денгына не отставали от известных мастеров.

Прыжки проводились на серийных парашютах Т-2-4М. Они имеют такую же схему управления, как Т-2, которыми располагают все наши аэроклубы и авиаспортклубы. Рекордные попытки выполнялись большими группами. Это требовало от спортсменов умения особенно четко управлять куполом на малой высоте, чтобы не мешать приземлению друг друга. На сборах была разработана методика прыжков большими группами, которая требует рассмотрения в специальной статье.

В качестве итогов сборов в Фергана в Авиационную спортивную комиссию Центрального аэроклуба поступили документы на 20 новых рекордов, из которых 19 превышают мировые достижения. Рассказать о каждом из них не представляется возможным. Ограничимся разбором двух наиболее характерных.

9 мая в воздух поднялась группа из девяти парашютистов. На высоте 1000 м первым отделился от самолета заслуженный мастер спорта П. Сторчиченко, за ним один за другим последовали остальные спортсмены. Девять куполов раскрылись над аэродромом, на котором десять судей приготовились фиксировать приземление. Чем ближе земля, тем сложнее маневрировать так, чтобы не служить помехой товарищу. Пользуясь разработанной методикой, спортсмены, избегая лишних доворотов, снижались в районе креста. Коснулся земли первый парашютист, второй, третий, четвертый... Интервалы крайне малы. Купола буквально застилают центр мишени. В этих условиях нелегко работать судьям. Они проявляют большую сноровку, чтобы точно зафиксировать приземление каждого спортсмена. В судейских записках появляются цифры. Вот они: Сторчиченко — 4,60 м, Скопинов — 3,64 м, Крутов — 2,64 м, Мурашов — 3,20 м, Дроздов — 4,65 м, Шпагин — 4,09 м, Прокопов — 8,15 м, Швыряев — 9,42 м, Чижик — 4,63 м. Средний результат приземления — 5,00 м. Недолго продержался рекорд, установленный американцами в феврале нынешнего года. Теперь в таблицу будут снова вписаны фамилии советских спортсменов.

На следующий день, 10 мая, рекордную попытку совершила женская группа в составе пяти парашютисток. Они прыгнули на точность приземления с высоты 2000 м. Первой с наилучшим результатом приземлилась Селиверстова — 0,52 м, за ней Гурьяшина — 1,72 м, Денгына — 3,81 м, Мазниченко — 5,28 м и Власова — 11,75 м. Средняя точность приземления — 4,62 м, что также является



Рекордная «девятка» (слева направо): В. Чижик, В. Мурашов, П. Сторчиченко, А. Скопинов, А. Прокопов, Е. Дроздов, Н. Шпагин, В. Швыряев, Н. Крутов.

Фото В. Вдовенко



Рекордная «семерка» (слева направо): Н. Аникеев, Ю. Беленко, С. Киселев, В. Раевский, О. Казаков, В. Лучшев, Е. Ткаченко.



Рекордная «тройка» (слева направо): Т. Шнитова, И. Сергеева, В. Дроздова.

Фото Г. Римского

ся новым всесоюзным и мировым достижением.

Мы приводим схемы приземления этих двух групп парашютистов, взятые из рабочей тетради главного судьи рекордных попыток — судьи международной категории А. Белоусова.

Следует отметить особенно стабильные высокие результаты, показанные во всех попытках заслуженным мастером спорта коммунистом П. Сториченко. Являясь ведущим одной из мужских групп, он в 7 рекордных прыжках показал в среднем — 4,45 м. Остальные спортсмены пристраивались к уверенно снижавшемуся ведущему, равнялись по нему. Это облегчало работу всей группы. Близкие к П. Сториченко результаты показали мастер спорта А. Скопинов и перворазрядник слесарь одного из предприятий Москвы В. Богданов.

Отлично, очень ровно выступала и тренер женской группы заслуженный мастер спорта коммунистка В. Селиверстова. Занимаясь парашютным спортом почти два десятилетия, имея на своем счету более 1130 прыжков, она сохранила отличную спортивную форму. Средний результат В. Селиверстовой по 10 рекордным прыжкам — 6,07 м. Дело не только в высоких личных успехах. Она сумела вести за собой молодежь, помогла менее опытным подругам преодолеть трудности, избавиться от недостатков.

Успеху спортсменов во многом способствовало четкое судейство. Хорошо работали судьи 1-й категории А. Александров и И. Афанаскин, судья 3-й категории Ю. Шешин и другие.

Участники сбора побывали в гостях у узбекских колхозников, посетили Маргелан, Голубое озеро, встречались с работниками республиканских газет. На прыжках присутствовали многочисленные зрители. Все это способствовало пропаганде авиационного спорта.

В это же время исключительно высокие результаты добились парашютисты Свердловска. 9 мая мастера спорта А. Мензарарь, И. Трухин, И. Сикорский, И. Лузанин и спортсмен 1 разряда В. Кожакин совершили дневной групповой прыжок на точность приземления с высоты 1000 м. Когда судьи подсчитали среднее отклонение от центра мишени, получилась замечательная цифра —

0,73 м. Никто в мире еще не показывал таких результатов. В тот же день другая пятерка свердловчан, в составе перворазрядников П. Шабашова, В. Птухина, Э. Керхера, Б. Лапина и Е. Лешукова прыгнула с высоты 1500 м на точность приземления. Среднее отклонение — 1,48 м от центра мишени.

Дни работы V Всесоюзного съезда ДОСААФ ознаменовались новыми выдающимися достижениями советских мастеров шелкового купола. На сей раз рекорды родились в небе Москвы, над Тушинским аэродромом.

Дневной комбинированный прыжок с высоты 1500 м совершила группа из четырех спортсменов. В нее входили мастера спорта кандидат партии инженер Н. Аникеев, комсомольцы научный сотрудник одного из институтов Э. Севастьянов, инженер-технолог Е. Ткаченко и сержант Советской Армии Ю. Беленко. Среднее отклонение от центра мишени составило 2,76 м. Прежний мировой рекорд был установлен спортсменами США в ноябре прошлого года и равнялся 4,14 м.

Под натиском советских спортсменов пали достижения американских парашютистов в дневных прыжках на точность приземления с высоты 1000 и 2000 м, в дневном комбинированном прыжке с высоты 1000 м. От мужчин не отстали и женщины. Комсомолки Т. Шнитова, В. Дроздова, И. Сергеева в дневном групповом прыжке на точность приземления с высоты 600 м показали среднее отклонение 2,05 м от центра мишени. Старый рекорд, принадлежавший румынским парашютистам, улучшен более чем в два раза.

Выдающегося результата в одиночном дневном комбинированном прыжке с высоты 2000 м добилась спортсменка 1-го разряда революверщица станко-строительного завода имени Орджоникидзе Татьяна Шнитова. Она показала результат 1,40 м, перекрыв старый мировой рекорд на 2,87 м.

Всего во второй половине мая на Тушинском аэродроме было установлено девять новых мировых достижений. В побитии рекордов наряду с названными спортсменами участвовали мастера спорта В. Раевский, О. Казаков, С. Киселев, В. Лучшев и Ю. Бесстрашный.

Штурм рекордов продолжался в июне. Ряд успешных попыток совершили парашютисты Белоруссии. Еще в прошлом году спортсмены Гомельского аэроклуба зарекомендовали себя серьезными претендентами на мировые достижения. Ныне они упрочили свою репутацию. Группа из семи человек в составе Н. Усова, Н. Носова, Г. Баранова, А. Крюка, И. Грабовского, Г. Белевича и Ф. Пархоменко в дневном прыжке на точность приземления с высоты 600 м показала среднее отклонение от центра мишени — 2,12 м. Прежний мировой рекорд, принадлежавший американцам, равнялся 3,46 м. Затем четверка гомельских парашютистов — П. Битченко, Г. Лашкевич, Н. Громыко, Л. Дашук — выполнила дневной комбинированный прыжок с высоты 1500 м. И эта попытка оказалась весьма успешной. Показанный результат — 2,25 м также превышает мировой рекорд.

Порадовали авиационную общественность и спортсмены столичного аэроклуба Белорусской ССР. Они внесли первые записи в две пустовавшие графы рекордной таблицы ФАИ. Минские парашютисты совершили мужской шестеркой комбинированный прыжок с высоты 600 м и женской девяткой прыжок на точность приземления с высоты 1000 м.

Все эти факты убедительно показывают, что в аэроклубах и авиаспортивных клубах, где по-настоящему занимаются спортивно-массовой и рекордной работой, там успехи налицо. Оттуда все чаще приходят радостные вести о новых рекордах, мы узнаем все новые имена молодых, способных спортсменов, в совершенстве овладевших мастерством управления шелковым куполом.

В резолюции V съезда ДОСААФ говорится: «Съезд обращается к спортсменам, общественным инструкторам, тренерам и судьям, ко всем членам ДОСААФ с призывом — в ближайшие годы завоевать новые рубежи, умножить количество мировых рекордов, еще выше поднять славу советского спорта!»

Как и все авиационные спортсмены, наши парашютисты исполнены горячего стремления воплотить в жизнь этот призыв съезда, добиться на небесных стадионах новых выдающихся успехов.

С восхода до захода солнца не утикает жизнь на аэродроме Днепропетровского аэроклуба. Первыми поднимаются в небо летчики. К середине дня, когда от земли, нагретой яркими солнечными лучами, воздух устремляется вверх, а в небе появляются кучевые облака, полем завладевают планеристы. Затем хвостами аэродрома становится наиболее многочисленная когорта спортсменов — парашютисты.

В свое время в Днепропетровске было создано спортивное самолетное звено. Теперь, когда уже накоплен трехлетний опыт, начинает свой путь спортивный отряд, возглавляемый мастером спорта С. Макаровым. Звеньями командуют мастер спорта Н. Токарев и А. Емельянов. Пройдет, видимо, некоторое время — и к двум самолетным звеньям, составляющим спортивный отряд, прибавятся планерное и парашютное звенья.

Каждый год аэроклуб дает путевку в небо сотням авиационных спортсменов; большинство из них комсомольцы. Многие в дальнейшем навсегда связывают свою жизнь с авиацией, а другие продолжают сочетать спорт с работой, с занятиями в институтах, техникумах. Очень важно то, что, как правило, хорошие спортсмены, любящие авиацию, гордящиеся тем, что в ее развитии принимают активное участие, служат примером и в труде. Вот короткие рассказы об авиационных спортсменах Днепропетровского аэроклуба.

СДЕЛАНЫ ПЕРВЫЕ ШАГИ

В аэроклубе Валентин Старун встретился с командиром планерного звена мастером спорта Александром Нестеровичем Щербаком.

— Хочу летать на планере, — заявил комсомолец.

Короткая беседа, затем медицинская комиссия, а вскоре начато изучение теории. В том же году получен аттестат зрелости. Работать начал в Павлодаре, проходчиком на шахте. Мечта парить в поднебесье могла вроде и не осуществиться. Но не таков Старун. Найдено до-

вольно простой выход. Весь свой полторамесячный отпуск он провел на аэродроме.

В настоящее время Валентин Старун работает фрезеровщиком на Днепропетровском машиностроительном заводе. Участок, где он трудится, успешно борется за звание участка коммунистического труда. Нормы систематически перевыполняются, в иные месяцы до 200 процентов.

Постепенно растет мастерство спортсмена, растет через преодоление трудностей. На каждый полет проходит гладко, но на неудачах планерист учится, извлекает из них уроки. Однажды Старун вылетел на парение. Казалось, ничто не предвещало плохой погоды. Внезапно небо затянуло облаками. Пришлось произвести посадку в 60 километрах от маршрута.

ОТ МОДЕЛИ — К САМОЛЕТУ

Испытанный путь от модели к самолету прошел Анатолий Клименко. Коренастый, с широкими плечами, мозолистыми руками, он очень подходит к своей профессии кузнеца. Как и его отец, мать, брат и сестра, Анатолий трудится на производстве, активно борясь за звание ударника коммунистического труда.

Перешагнуть на следующую ступаньку авиационного спорта ему посоветовал инструктор-авиамоделист Владимир Семенович Шеремет. Теперь у Анатолия 2-й разряд по парашютному спорту.

Положительно отзываясь о спортсмене его инструктор Иван Андреевич Лавренко. Сравнительно недавно начав летать, Анатолий уже около ста часов про-

заводские спортсмены

И. ЖАРКОВСКИЙ

Анализируя неудачный полет, Валентин понял свою ошибку, заключающуюся в том, что, увлекшись парением, он своевременно не обратил внимания на приближение грозового фронта. Больше таких случаев с ним не было.

Освоен планер «Приморец», совершены первые самостоятельные полеты на парение на «Бланике», получен второй спортивный разряд — все это лишь первые шаги. Валентин Старун стремится к новым свершениям как на производстве, так и в спорте. Он готовится к поступлению в вечерний индустриальный техникум, а в аэроклубе к завоеванию первого спортивного разряда.

вел в воздухе. За Як-18 последовал Як-18У, а теперь идут полеты на «Тренере». Хороший разгон взят молодым спортсменом.

В этом году Клименко раньше других летчиков-спортсменов поднялся в воздух, первым закончил вывозную программу.

Для характеристики Клименко уместно будет привести короткую выдержку из его летной книжки: «...Проверка техники пилотирования в зоне: осматрительность — полная; взлет — отлично; набор высоты — отлично; штопор, ввод и вывод — правильные; боевой разворот — хорошо; расчет — отлично; посадка — хорошо; эксплуатация материальной части — хорошо; общая оценка — хорошо. Проверка техники пилотирования по кругу — отлично». Здесь же заключение

ЧИТАТЕЛЬСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ В ДНЕПРОПЕТРОВСКОМ АЭРОКЛУБЕ

Недавно на аэродроме Днепропетровского аэроклуба состоялась читательская конференция журнала «Крылья Родины». На ней присутствовало свыше ста человек — курсантов, спортсменов, работников аэроклуба.

Отмечая положительные стороны в работе редакции, выступавшие сосредоточили основное внимание на отдельных недостатках, внесли ряд предложений. Так, например, спортсмен-планерист Ю. Сытник указал на необходи-

мость систематического освещения вопросов истории планеризма. Это важно для воспитания молодых спортсменов, расширения их кругозора.

— «Трибуна инструктора», — заявил инструктор-летчик А. Проценко, — постоянно привлекала наше внимание. К сожалению, за последнее время материалы под этой рубрикой стали реже появляться на страницах журнала. Хотел бы попросить редакцию, чтобы она больше публиковала статей о новой технике.

Старший техник звена А. Покутный отметил в своем выступлении, что редко появляются статьи и корреспонденции о техниках, рационализаторах. В журнале публикуются очерки о героях Великой Отечественной войны. Это очень хорошо, но их следует давать как

можно чаще. Молодежь охотно читает подобные материалы.

— Многие аэроклубы страны соревнуются между собой, — заявил инструктор-летчик И. Шепель, — но результаты их работы недостаточно отражаются в журнале. Этот недостаток необходимо исправить. Чем больше гласности в соревновании, тем будет лучше для дела.

На конференции выступили также инструктор-летчик И. Шкарпов, начальник аэроклуба А. Лоскутов, инструктор-летчик В. Ефремов, начальник летной части Б. Мишин и инструктор-парашютист В. Тихоненко.

Все замечания и предложения, высказанные на читательской конференции, редакция журнала учтет в своей дальнейшей работе.

начальника аэроклуба Алексея Тимофеевича Лоскутова: «Разрешаю самостоятельную тренировку с первой кабины по программе спортсмена-летчика».

О своих планах Анатолий Клименко говорит так: «Закончу в этом году школу рабочей молодежи, буду готовиться к поступлению в авиационный институт, буду летать. Видно, что с авиацией я сроднюсь навсегда».

ТРУД И СПОРТ

Неплохо идут в этом году дела у Виктора Слепченко. В один из первых летних дней ему пришлось прыгать с парашютом в довольно сложных условиях. За точность приземления инструктор, известный парашютист мастер спорта

и парашютный кружки. За три года им подготовлено около 150 парашютистов и 60 планеристов.

Как и некоторые другие спортсмены, Виктор живет от аэроклуба далеко (в 45 километрах, в Приднепровске). Однако все свободное время, в том числе и отпуск, он проводит на аэродроме. Любознательность его не знает границ, прежде всего речь идет, конечно, о парашютизме. После всесоюзных соревнований Слепченко буквально засыпал В. Тихоненко различными вопросами.

А с какой гордостью говорит Виктор Слепченко о строительстве Приднепровской ГРЭС, где он трудится в бригаде, борющейся за звание бригады коммунистического труда.

— Мы строим крупнейшую в Европе,

наушенко. Можно залюбоваться чёткостью и мастерством летчика. Уроки пошли впрок. После посадки Виктор Георгиевич коротко сказал:

— Все правильно. Так и продолжайте.

Как в аэроклубе, так и на производстве Карнаушенко зарекомендовал себя с самой лучшей стороны. Слесарь-сборщик завода горно-шахтного оборудования, он носит почетное звание ударника коммунистического труда.

— Увлекательная у меня работа, — говорит Владимир. — Наша бригада слесарей дружная, инициативная. Мы производим для рудников горные комбайны, а для строительной промышленности — виброплощадки. Встречаются, конечно, в работе и неполадки, но народ у нас настойчивый, пока не добьемся толка — не успокоимся.

— Как видите, — заключает беседу Карнаушенко, — наша жизнь по-настоящему полнокровная. Мечтаю, что стану профессиональным летчиком и уверен, что моя мечта сбудется.

ЗАДАЧА ВЫПОЛНЕНА

Ловко одет парашют. Еще раз проверено все ли в порядке в кабине. И вот уже, после небольшого пробега, планер «Бланик» в воздухе. Как по струнке, идет он за самолетом-буксировщиком. Перед спортсменом Леонидом Пилипчуком поставлена задача: совершить парящий полет по прямой с внеаэродромной посадкой.

Отцепившись от самолета, планер постепенно набирает высоту. Условия не очень благоприятны. Хотя кучевые облака внешне выглядят прилично, держат они не очень крепко.

— Какая высота? — спрашивает по радио руководитель полетов.

— 1550, — следует ответ.

Вскоре планер скрылся с глаз.

Через некоторое время за ним вылетел самолет. Посадку планер совершил неподалеку от деревни Ждановка. Полностью выполнив задачу, Пилипчук возвратился на аэродром.

Отлично прошел полет и по 100-километровому треугольному маршруту.

— Летает грамотно, — говорит инструктор мастер спорта тов. Сосновский. Многие могут поучиться у него мастерству, высокой дисциплине.

Перед очередным полетом мы встретились с Пилипчуком. Молодой коммунист, ударник коммунистического труда, он ведет большую общественную работу: агитатор на производстве и пионер-вожатый в школе-интернате.

— Загружен я порядком, но при желании на все найдется время. Находится оно и у меня. Очень люблю свое основное дело — работу в лаборатории автоматики завода имени Карла Либкнехта. Недавно, например, мы смонтировали новую панель в трубном цехе. Это дало возможность освободить от довольно тяжелого труда трех человек.

Здесь рассказано только о нескольких спортсменах. Таких, как они, много не только в Днепрпетровском аэроклубе, но и в других учебных авиационных организациях. Всех их объединяет чувство большой любви к родной советской авиации, стремление как можно более производительно трудиться на благо нашей великой Отчизны.



На снимке (слева направо): В. Карнаушенко, А. Клименко, В. Старун и В. Слепченко.

Фото спортсмена-летчика Н. Нестеренко

Владилен Тихоненко, похвалил его, предупредив, чтобы тот всегда вел себя спокойно, точно выполнял план прыжка, тогда и результаты будут стабильными, устойчивыми.

За этим замечанием скрывается многое. Дело в том, что во время тренировок Слепченко добивался заметных успехов, а когда начинались соревнования становился скованным, нервничал. Так было, например, в Харькове, где его показатели оказались далеки от желаемых. Когда, после возвращения в Днепрпетровск, на парашютной секции аэроклуба обсуждался вопрос об итогах соревнований, Виктор признал, что во время ответственных прыжков нередко теряется, забывает о заранее намеченном плане. К чему это приводит — известно.

Дружеская критика и помощь товарищей помогают парашютисту избавиться от недостатков, повысить свое мастерство.

У Виктора Слепченко почти 200 прыжков, I спортивный разряд, выполнение норм мастера спорта по затычным прыжкам с комплексом фигур в свободном падении — это немалые достижения. По поручению комсомольской организации, членом бюро которой он состоит, комсомолец ведет планерный

а может, когда она будет пущена на полную мощность, и крупнейшую в мире тепловую электростанцию. Очень интересно монтировать новые агрегаты, которые вскоре дадут ток предприятиям, стройкам, жилым домам Приднепровья.

ПРИРОЖДЕННЫЙ ЛЕТИК

Такую высокую оценку дает летчику-спортсмену I разряда комсомольцу Владимиру Карнаушенко его инструктор мастер спорта Виктор Георгиевич Бранчук.

На чем основана эта оценка?

На многом. И прежде всего на непрерывном, постоянном наращивании знаний, умения, мастерства. Закончив курс первоначального обучения два года назад, он вскоре на внутриклубных соревнованиях получил второй спортивный разряд, а в следующем году — первый. Сейчас Владимир успешно готовится к сдаче нормативов на мастера спорта.

Выдержанный, скромный, он проявляет большую настойчивость во всех тех случаях, когда это необходимо для дела. Приступив к освоению «Тренера», Карнаушенко никак не мог научиться четко выполнять полупетлю Нестерова. Эта фигура на самолете Як-18 выполняется по другому, чем на «Тренере». Внимательно прислушиваясь к замечаниям инструктора, спортсмен все настойчивей и упорнее добивался качества пилотажа.

...В воздухе «Тренер». Контрольный полет в зону выполняет Владимир Кар-

В нескольких, идущих от сердца строках Иван Васильевич Шамов выразительно рассказал о всей своей жизни:

Был прерван в небе мой полет.
Теперь прикован я к постели.
Но я опять иду на взлет,
Стихом и песней бью по цели...

Творческая биография поэта необычна. Вырос он в крестьянской семье. Учился сначала в Моршанском библиотечном техникуме, потом в столичном институте. С юных лет комсомолец вынашивал мечту о полетах, и ей суждено было свершиться в небе Москвы. Окончив аэроклуб Свердловского района столицы, Шамов незадолго до Великой Отечественной войны поступил в Батайское военное училище. Молодой летчик-истребитель участвовал в обороне Кавказа, прошел фронттовую школу.

Случилось так, что уже в мирное время 21 августа 1947 года самолет Шамова потерпел аварию. Тяжелый недуг приковал к постели летчика. Но болезнь не сломила волю советского патриота, он нашел в себе силы, чтобы продолжать служение народу, но уже не с оружием, а с пером в руке. И вот 15 лет поэзия является делом всей его жизни.

Произведения Ивана Шамова посвящены, главным образом, близкой ему авиационной теме. Они печатаются в газетах, журналах и сборниках, исполняются по радио, коллективами

Авиация моя родная,
Ты питаешь мужеством меня.
Я горжусь тобой, стихи слагая,
Неизменно страсть к тебе храня.

Ты меня в высотах закалила,
В час суровый силы мне дала,
Ты мне сердце песней окрылила,
Вдохновив на добрые дела.



И. В. Шамов.

ПЕСНЯ ОБ ОРИНОМ ГНЕЗДЕ

*Родному Батайскому военному
авиационному училищу летчиков
им. Серова с любовью посвящаю.*

Где Ростов стоит над вольным Доном,
Где гуляет ветер низовой,
В городке, цветущем и зеленом,
Мы учились в школе боевой.

На границе дальней и в столице
Не забыть пилотам никогда
Нашей славной матери-орлицы,
Гордого Батайского гнезда.

Здесь Маресьев вылетел впервые,
Стал крылатым Тотмин Николай.
Харитонов в годы грозные
На таран ходил за отчий край.

Мы пришли по зову комсомола,
По велению сердца своего.
Нам родной и близкой стала школа,
Дорогим — пилота мастерство.

И когда в заоблачные дали
Мы стрелой взмывали в первый раз,
Ростовчанки нам платком махали,
Не спуская с нас влюбленных глаз.

И когда уверенно и резко
Заходил инструктору ты в хвост,
Крепко руку жал тебе комэска,
Отмечая твой орлиный рост.

Серебром крыла качнув на солнце,
Прежде чем на курс прощальный
лечь,

Улетали смелые питомцы
Небо нашей Родины беречь.

На границе дальней и в столице
Не забыть пилотам никогда
Нашей славной матери-орлицы,
Гордого Батайского гнезда.

ГИБЕЛЬ СОКОЛА

✱

Воспоминания пехотинца

✱

Куковала в рощице кукушка,
Серебрились росы на листе.
Путру забила гулко пушка
Над землянкой нашей в синеве.

Озаренный первыми лучами,
Небосвод был ясен и глубок.
Там один с насевшими врагами
Начал бой советский ястребок.

самодеятельности. В различных изданиях вышли книги И. В. Шамова «Дежурное звено», «Стихи», «На заданной волне», «Солдатский хлеб», «Служу Советскому Союзу». В Тамбове, на родине Ивана Васильевича, выпущены сборники «За рекой Цною» и «Солдатское сердце».

Ивана Васильевича навещают однополчане, ведут переписку. Сам он бывает желанным гостем у военных летчиков. Все это вдохновляет поэта-коммуниста, вливает в него новую творческую энергию.

Духом жизнеутверждения проникнуты стихотворения поэта, прославляющие созидательный труд строителей коммунизма, славные свершения его крылатых защитников. Ясностью мысли, душевной теплотой отмечено песенное творчество Ивана Шамова. Широкоу известность приобрели его песни «Над Родиной», «Ночь тиха июльская» и особенно «На лавочке».

Один из виднейших советских поэтов М. Исаковский, оценивая творчество И. Шамова, писал, что его стихи, «простые по форме, правдивые, наполненные самыми искренними чувствами и мыслями советского человека, не могут не дойти до сердца читателя, не могут не вызвать в нем горячего, взволнованного отклика».

Пост-гражданин Иван Васильевич Шамов работает неутомимо. Верный сын народа, он находится в одном строю с летчиками, со всеми советскими тружениками.

СЛУЖУ

Все смешалось в быстрой карусели,
Все слилось в один гудящий круг.
Два врага поспешно улетели,
Два упали в пламени на луг.

И пропал вдруг голос у кукушки,
Все притихло в роще фронтовой.
Дотянул наш летчик до опушки
И поник в кабине головой.

Мы к нему все взводом подбежали —
И откуда только взялась прыть! —
Он сказал: «Четверкою зажали,
Но и я дал «мессам» прикурить!..»

Вас прошу, товарищи пехота,
Командиру сдайте партбилет.
И еще... пошлите это фото
Матери — на станцию Тайшет...»

Он лежал на шелке парашюта
И алел от крови белый шелк.
Вот прошла еще одна минута,
И навеки сокол наш умолк.

Только горя не было кукушке,
Вновь вещала годы без конца.
Мы клялись в молчанье на опушке
Отомстить за сокола-бойца.

ПЕРВОМУ КОСМОНАВТУ

Моих друзей питомцем верным
Ты на земле советской рос,
И в космос взлетом

беспримерным
Ты знамя Родины вознес.
И там, скользя во мгле

бездонной,
Ты, улыбаясь, песню пел.
Твоей улыбкой восхищенный
В тот день

весь мир
помолодел.
Когда в космическом отсвете
Вновь сел — земным

и неземным,
Ты стал известен
всей планете,

Всем людям —
близким и родным.

Да будут штурмы мироздания!
Да будет новый всплеск зари!
И пусть уходят на задание
Твои друзья-богатыри!

И я, прищипывая Музу,
Еще привала не просил.
Служу Советскому Союзу
И на земле по мере сил.
И пусть в цехах живого слова
Не подковал еще блохи,
Прими от летчика бывшего
Вот эти скромные стихи.

С любовью Иван Шамов

ВЫШНИЙ ВОЛОЧЕК

Не в Италии, не в Греции
Этот дивный старичок.
И в России есть Венеция —
Город Вышний Волочёк.
Окружен родными нивами,
Синей чащею лесной,
Полноводными разливами
И зеркальной речкой Цной.
Есть каналы здесь старинные,
И лагуны, и мосты,
И предания былинные
Можешь здесь услышать ты.
Но не древними каналами
Вышний Волочек знаменит.

Я опять пришел к тебе с поклоном,
Вновь знакомым воздухом дышу.
Молодым,

здоровым

и влюбленным
На веселых летчиков гляжу.

Молодею, братцы, с вами снова.
Вот вам — сердце!

Честно, не грешу.
Рад поздравить Федю Костюкова,
Полкового хитрого Левшу.

Старшину Букетина —

меж нами
Старого кавказского орла,
На глазах которого с годами
Слава части крепла и росла.

Гарнизонных шустрых ребятишек,
Скромных жен — испытанных подруг.
Жаль, что нет в достатке новых
книжек,

Всем бы я сейчас раздал их вдруг...

Вновь душой в лазурь небес взмывая,
Я пою с весною в унисон:
— Здравствуй, полк

в зеленой чаще мая!
Здравствуй, мой родимый гарнизон!

СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ!

Весной нынешнего года Герман Степанович Титов прислал И. В. Шамову свою книгу «700000 километров в космосе». На книге сделана надпись: «...люблю Ваши стихи, стихи о трудной, но почетной и нужной людям жизни летчиков». В свою очередь поэт подарил Г. С. Титову новую книжечку «Служу Советскому Союзу» и посвятил летчику-космонавту стихотворение

Твоим подарком вдохновенным
И восхищен и удивлен.
Горжусь я летчиком отменным
Народов всех и всех времен.
Я не создал стихов в дни взлета,
В дни поздравлений и наград.
Но рад был подвигу пилота,
Как может быть лишь летчик рад.
И знаю: к искреннему слову
Тянулся Герман с детских лет.
Горжусь, что летчику Титову
Я был известен как поэт.
Но больше всех люблю в Титове
Наш истребительский заков.
Солдат России

наготове
На новый подвиг каждый час.

Мастерами небывалыми
Он на всю страну гремит.
В нашем городе Гаганова
За собой подруг ведет.
В нашем городе Гагарину
Смена верная растет.
Для Кремля рубины яркие
Отливал наш «Красный май».
Заводской гордится маркою
Пролетарский старый край.
У ткачей и у прядильщиков
Ныне спорятся дела,
Труд кипит у лесопильщиков,
У художников стекла,
Не соборами плечистыми
Славен город наш родной,
Мастерами-коммунистами,
Русской хваткой трудовой.

ОДНОПОЛЧАНУ

И двадцатилетия части

Вот опять шоссе стрела прямая,
Проходная, домики, газон...
Здравствуй, полк

в зеленой чаще мая!
Здравствуй, мой родимый гарнизон!

НАД РОДИНОЙ

✱

Песня

✱

Когда на заре над вершинами бора
В родной ухажу небосвод,
Плывут под крылом золотые
просторы,

Вдали пламенеет восход.
Я вижу вокруг городские кварталы,
Весенних полей красоту,
Зеркальной дорогой сверкают каналы,
Сады молодые в цвету.
И всюду видна наша сила людская,
Повсюду на стройках народ.
Советскую землю лучами лаская,
Над Родиной солнце встаёт.

Пусть недуг свинцовым грузом в теле,
Не желаю людям быть в обузу.
И сейчас, прикованный к постели,
Я служу

Советскому
Союзу!

Биография Константина Ивановича Малхасяна типична для многих советских летчиков. 14-летний подросток, он в школьном кружке начал строить летающие модели. Мысль стать авиатором окончательно созрела в тот памятный для него день, когда Константин пошел в тройку лучших авиа-моделистов Армении, став призером республиканских соревнований строителей малой авиации.

Кто хоть раз сам поднимал планер или самолет в воздух, того всегда будет манить небо. Так произошло и с Малхасяном. Начальник радиостанции Ереванского аэропорта, он свой досуг отдавал летной учебе в аэроклубе. Теперь Константин не только авиамоделлист, но и летчик и планерист! А в труднейших условиях грозных военных лет авиационный спортсмен овладел штурманским делом, ставшим его жизненным призванием.

Малхасян один из наиболее опытных штурманов советской гражданской авиации. Ему выпала честь первому проверить в воздухе замечательное навигационное оборудование Ту-104, Ту-114,



прокладывать маршруты первых беспосадочных дальних рейсов воздушных лайнеров из Москвы в Хабаровск, Тирану, Будапешт, Париж, Нью-Йорк, Пекин. Малхасян особенно старательно придерживается правила: тщательная подготов-

ка на земле обеспечивает успешное выполнение любого задания в воздухе.

Экипаж, в составе которого был штурман Малхасян, установил на Ту-104 и Ту-114 30 мировых рекордов скорости и высоты полета.

— Никогда не изгладится из моей памяти, — рассказывает Константин Иванович, — беспосадочный полет Москва — США, когда в Соединенные Штаты Америки летел с миссией мира и дружбы Председатель Совета Министров СССР Никита Сергеевич Хрущев.

...Экипаж уверенно вел воздушный корабль по намеченному маршруту в точном соответствии с графиком. Штурман Малхасян не отрывал глаз от экрана локатора. Он четко докладывал командиру Ту-114 Алексею Якимову о пролете над контрольными пунктами, систематически уточнял курс по показаниям приборов и по полученным с земли посланкам.

Никита Сергеевич Хрущев сердечно поздравил экипаж с успешным завершением беспосадочного полета, высоко отозвался о мастерстве всех членов экипажа. Никита Сергеевич сфотографировался с авиаторами.

Немало побед на счету прославленного штурмана. Он полон решимости и впредь радовать любимую Родину новыми успехами.

На снимке: К. И. Малхасян.

Ветры дальних странствий

Однажды между летчиками зашел спор о том, кто бы из них мог без посадки облететь вокруг земного шара.

— Да любой! — спокойно ответил Николай Георгиевич Зубков.

— Как любой? — удивленно поднял глаза штурман Дорощев.

— Я утверждаю, что любой из нас мог бы запросто облететь земной шар, — уже твердо проговорил Зубков, — если, конечно, обеспечить ему дозаправки в воздухе...

А ведь, если вдуматься, пожалуй, он прав. Действительно, возможности современной техники сейчас таковы, что воздушные прыжки с одного континента на другой уже стали таким же обычным делом, как рейсовый полет из Москвы в Хабаровск за восемь летных часов без посадки...

Среди летчиков находился высокий молодой паренек. Судя по тому, как он внимательно слушал споривших, бросая взгляды то в одну, то в другую сторону, как загорались черные блестящие глаза, он целиком поддерживал Зубкова.

Воображение уже само рисовало, как этот летчик ведет корабль то над морем, то над пустыней, порой вне видимости земли.

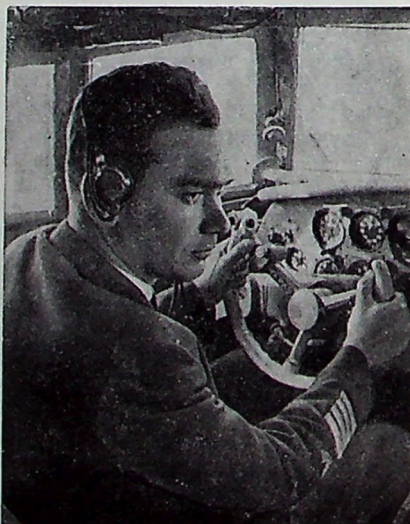
— Вы много летали? — спросил я тихого летчика, чтобы не мешать спору.

— Много. И в Азию, и в Африку, а о Европе говорить не приходится: здесь все облетано вдоль и поперек...

— Особенно хорошо мне знакома воздушная дорога из Москвы в Каир. Семь часов туда, семь обратно. Без посадки.

А сейчас эта дорога несколько сократилась: летаем над территорией Турции.

И по тому, как Петр Хмельницкий обыденно произнес эти слова — «туда», «обратно», «без посадки», стало ясно, что полеты из Москвы в Каир стали для летчика и для многих его товарищей таким же повседневным делом, как и поездки из аэропорта в Москву. Летчик скупко рассказал об одном из последних полетов в Африку. Воздушная трас-



са Москва — Будапешт ему уже была хорошо известна. А над Адриатическим морем пришлось поволноваться... В воздухе потемнело. Перед стеклами кабины засверкали светло-голубые отблески. На экране радиолокатора возникли характерные зигзаги. Гроза!.. И летчик потянул штурвал на себя.

Высотомер показывает 8 тысяч метров. Где-то внизу осталась гроза, сквозь просветы видны лазурные волны Средиземного моря. И второй пилот Василий Федорушкин, и штурман Владимир Кутырев, и бортрадист Иван Редькин легко вздохнули. Нужно успокоить пассажиров, будущих строителей Асуанской плотины, что все в порядке, гроза обойдется.

Мы встретились с летчиком в тот день, когда он собирался улетать в далекую Индонезию, в Джакарту.

— Сегодня у меня полет не совсем обычный, — сказал Хмельницкий. — Третий миллион километров начну осваивать.

— Значит, вы уже дважды «миллионер»?

— Выходит, так.

— А где счет начали?

— Над аэродромом Центрального аэроклуба СССР. У инструктора Константина Плахова. В 1949 году впервые на По-2 вылетел самостоятелно.

ВЛ. СМОЛИН

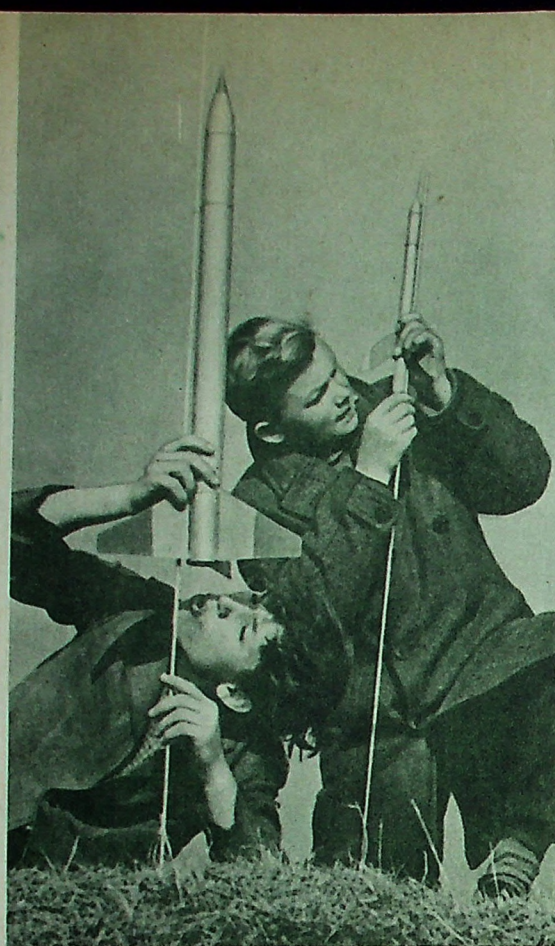
Москва, аэропорт Шереметьево

На фото: П. Хмельницкий

Фото Б. Антонова

A realistic oil painting of a man with dark, wavy hair, looking slightly to the left. He is wearing a dark green military uniform with blue epaulettes and two red star medals on his chest. The background is a plain, light-colored wall.

Летчик-космонавт СССР Герой
Советского Союза Г. С. Титов.
Рис. художника И. Гринштейна



ЮНЫЕ РАКЕТЧИКИ

Взгляните на снимки. Это — юные ракетчики столичной области. В увлечении ребят, как в зеркале, отражается большая жизнь народа. Было время, когда пионеры, школьники играли в чапаевцев, челоушкинцев. Нынче они играют в космонавтов. И не только играют... Миниатюрная ракета первого чемпиона Московской области по ракетному моделизму Саши Касьяна, восьмиклассника из Щелковского района, удалилась от «земной поверхности» на триста метров, затем над ней раскрылся парашют, и ракета возвратилась на землю. Когда в просторах Вселенной засветилось натриевое облако, выброшенное советским лунником, юные краснотарцы запустили самодельную ракету, которая также оставила в небе след — белый клуб дыма. А узнав, что впервые в истории живые существа — собаки Белка и Стрелка — вернулись на Землю, кружковцы Краснодарского Дворца пионеров отправили в небо лягушку, которая невредимой приземлилась на парашюте...

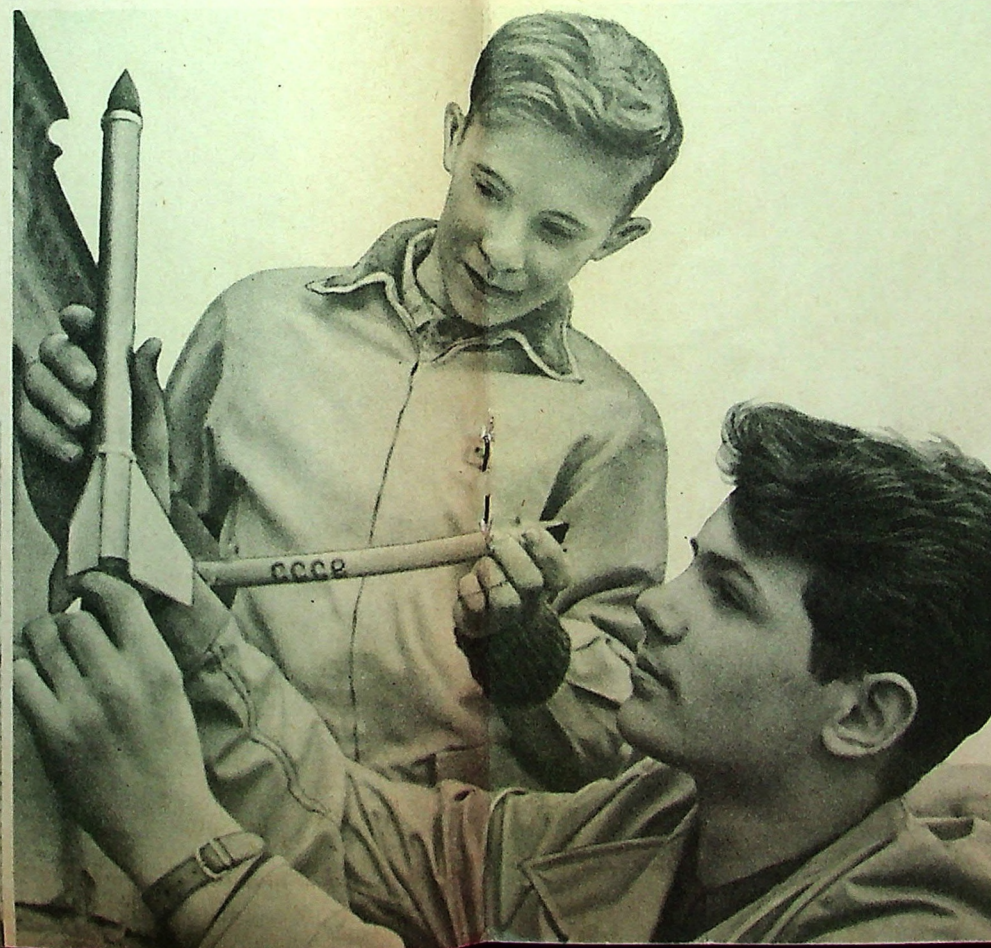
Так в игре, а затем в постройке моделей ребята познают цену знаний и умения, учатся любить труд.

В школьных коллективах ДОСААФ, домах и дворах пионеров, станциях юных техников все больше появляется ракетных кружков. В Гжатской средней школе имени Ю. Гагарина организована двухгодичная школа «Юный космонавт». Воодушевленные подвигом своего знаменитого земляка, школьники решили стать летчиками, космонавтами. Почетным председателем совета избран Ю. Гагарин. Руководить юными космонавтами будет преподаватель физики, завуч Л. М. Беспалов, у которого учился когда-то первый космонавт. Девиз будущих летчиков и космонавтов — учиться отлично, быть первыми в труде, учебе и спорте. Вместе с окончанием средней школы они получат удостоверение, своеобразную путевку для поступления в авиационное училище.

Много ракетных кружков работает в Московской области. При жилищно-эксплуатационной конторе № 9 Бауманского района столицы создан клуб юных летчиков. Им руководят инструкторы-авиамodelисты В. Карташов, Б. Косташ и В. Мамонов.

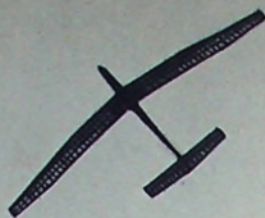
Ракетный моделизм — новый вид технического спорта. Задача комитетов ДОСААФ — сделать его массовым.

На наших снимках — участники первых Московских областных соревнований по ракетному моделизму. Вверху: слева — кружковцы Мытищинского Дома пионеров Саша Новокшенов и Витя Зайцев готовятся к старту; в центре — команда-победительница: Валерий Стоноженко, Саша Касьян и Юра Шабанов; победители живут и учатся в поселке Чкаловская, Щелковского района; справа — ракетчики из Коломны. Внизу: слева — юные москвичи Гена Черкасов, Вова Жгун, Сережа Богданов и Вова Молодцов на областных соревнованиях защищали спортивную честь Центральной станции юных техников; в центре — авиамodelисты братья Валерий (справа) и Саша Стоноженко; справа — команда Каширского района наблюдает за полетом моделей соперников.



Фотом. Т. Мельникова





СТАРТЫ СИЛЬНЕЙШИХ

Словно улей гудел аэродром Центрального аэроклуба имени Чкалова. Многочисленные зрители привлекли сюда соревнования авиамоделлистов Москвы, Ленинграда, Харькова и Московской области. Огромный интерес к этой товарищеской встрече был неслучайным: на старты вышли лучшие спортсмены страны, традиционные соперники за золотые медали чемпионов. Около 80 строителей малой авиации оспаривали личное командное первенство.

...Одна за другой в небо взмывают модели. Огорчала погода: дождь и сильный ветер осложняли запуски.

Вот стартует со своей моделью чемпион мира мастер спорта А. Аверьянов. Неудача — ноль очков. У его товарища по московской команде мастера спорта А. Земского — 117 очков. Лучший результат в первом туре у ленинградца Ю. Павлова — 141 очко.

После пяти запусков Ю. Павлов, учащийся ленинградской 381-й школы, набрал 638 очков из 900 возможных и завоевал победу. За три дня до выступлений на Тушинском аэродроме Павлов в ленинградских отборочных соревнованиях выполнил норму мастера. Призеры планерного старта: харьковчанин В. Курбатов — 539 очков и представитель Московской области С. Мачигин — 466 очков.

Напряженной также была спортивная борьба на резиномоторном и таймерном стартах. По резиномоторным моделям на первое место вышел

харьковчанин А. Карпов — 745 очков. За ним москвич чемпион СССР Ю. Кузьмин — 720 очков и ленинградец Е. Мелентьев — 714 очков. У таймеристов отличился харьковчанин В. Онуфриенко — 656 очков; второе место занял москвич С. Федоров — 644 очка, третье — москвич Б. Гюлумян — 641 очко.

...Стартуют радиоуправляемые модели. Маленький планер ленинградца Н. Енина послушно выполнял различные команды, подаваемые с земли. По этому классу модель оказалась лучшей. По радиоуправляемым пилотажным моделям и моделям-копиям впереди москвичи В. Еськов и А. Назаров.

В итоге спортивной борьбы команда Москвы победила, набрав 4910 очков, у харьковчан — 4812 очков, ленинградцев — 4363 очка.

На снимках: сверху (слева направо) — харьковчанин А. Карпов, ленинградец Ю. Павлов и харьковчанин В. Онуфриенко — победители соревнований по резиномоторным моделям самолетов, моделям планеров и таймерным моделям. В центре слева — В. Смирнов (Московская область) готовит радиоуправляемую модель к запуску. Внизу — ленинградцы В. Дашневич (справа) и В. Репутин. Справа — ленинградец Н. Енин, победитель соревнований по радиоуправляемым моделям планеров.

Фото Т. МЕЛЬНИКА



ВОСЕМЬ МЕДАЛЕЙ ВИКТОРА ШВЫРЯЕВА

А. ВИНОКУРОВ

Это было четыре года назад. Советская сборная команда парашютистов готовилась к мировому чемпионату. Прыжки проводились ежедневно.

Не прыгал лишь один человек — техник по точным измерительным приборам лаборатории Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Виктор Швыряев. Он, как приборист, был прикомандирован к команде. В аэроклубе Швыряев работает с 1953 года, поступил он туда сразу после демобилизации из армии.

Кроме своих прямых обязанностей, Виктор помогал парашютистам грузить парашюты и стартовое имущество, разбивать старт, выкладывать из белых полотнищ крест в центре большого круга, собирать парашюты после приземления. Довольно часто вместе со спортсменами он укладывал парашюты, присутствовал на занятиях, тренировался на снарядах. Среднего роста, хорошо сложенный,

черноволосый, с простым русским лицом, он был для всех своим парнем.

По целым дням Швыряев стоял у креста и все смотрел, как ребята и девчата совершали прыжки. Не раз он задумывался и ловил себя на мысли — а почему бы ему не прыгнуть с парашютом. Ведь вот Николай Анисеев, Сергей Киселев и другие спортсмены казалось бы ничем особенным не отличаются, а прыгают здорово.

Знания для того, чтобы совершить первый прыжок, Швыряевым были давно приобретены. Но он все как-то не осмеливался вплотную заняться новым делом. Не то, чтобы боялся, а вроде того, как бывает у некоторых людей — придет в жаркую погоду на речку, посмотрит — купается много народу, сядет на бережок — посидит, потом окунет руку в воду — вроде холодновато. Знает, что выкупавшись, не заболит и не умрет, а в воду так и не полезет. Зачем, мол, обойдусь и не купавшись. Так было и у Швыряева...

— Ну, Виктор, когда будешь прыгать? — спрашивали его парашютисты.

— Скоро, братцы, скоро! — весело отвечал Швыряев.

— Евгений Николаевич, — обратился однажды Виктор Швыряев к начальнику сборов Герою Советского Союза Степанову, — разрешите мне прыгнуть с парашютом.

— Что это тебе вздумалось? — спросил начальник сборов.

— Да как же, Евгений Николаевич! Вот уж сколько лет нахожусь вместе с парашютистами, регистрирую их спортивные достижения и рекорды, оформляю документы на эти рекорды, а как они устанавливаются, какой ценой достаются, не знаю. Надо самому испытать.

— Хорошо! Не возражаю. Но допуск к прыжку получишь только после сдачи зачетов по парашютной подготовке не ниже, чем на «хорошо».

— Сдам на «отлично», товарищ начальник! — радостно ответил Виктор.

Хотя Швыряеву за тридцать, а выглядел он как юноша. Его стройная фигура стала в эти дни еще более подтянутой. Появились резвость, подвижность, энергия.

Несколько дней Швыряев не давал никому покоя, пока не сдал теорию и наземную подготовку с оценкой «отлично».

О своем первом воздушном крещении Виктор рассказывал:

— Настал день прыжков. Мы сели в самолет Ан-2. Выпускающим был известный парашютист чемпион Советского Союза Сергей Митин. Еще на земле он тщательно проверил мою готовность и в воздухе никаких указаний и наставлений не давал. В полете Митин улыбался, с ним было как-то особенно хорошо и спокойно. По его команде по-



В. Швыряев

дошел к двери и отделился от самолета.

Хотя до этого я много летал и видел, как прыгают другие парашютисты, однако не мог представить того ощущения, которое испытал при прыжке.

Приземлившись, почувствовал, что стал тверже стоять на ногах, что во мне прибавилось что-то, чего нельзя взвесить и измерить. Так, на 31 году жизни я стал парашютистом...

От души приветствовал перворазника опытные спортсмены.

Спортивный счет был начат. На сборах Виктор совершил пять прыжков. Он стал спортсменом Центрального аэроклуба. Начались регулярные тренировки. Спортсмену легко давались прыжки на точность приземления.

— Смотрите, — говорил заслуженный тренер СССР К. Лушников, наблюдая за его прыжками, — не даром простоял он три года на кресте. Расчет сразу получается хороший.

С затыжными прыжками было сложнее. Не сразу отработал правильное отделение от самолета, отсчет времени и управление своим телом в свободном падении. Виктору старались помочь старшие товарищи. Иногда помощь была своеобразной, дело доходило до курьезов.

— Начал я готовиться к затыжным прыжкам, — вспоминает Швыряев, — стал учиться отсчитывать секунды. Ходил по старту и все время считал.

И вот однажды, увлекшись счетом, почувствовал сильный толчок и кубарем полетел в траву.

— Счет! Какой счет! — услышал я знакомый голос мастера спорта Сергея Киселева. Первое время не мог сообразить, о каком счете идет речь, и только потом понял, чего он от меня добивался.

— В прыжках с задержкой раскрытия парашюта, — говорил Сергей, — чтобы с тобой ни случилось, счета секундам терять нельзя. Вот я и хотел проверить, собьешься ты со счета или нет.



Солнце шлет Земле тепло и ласку.
Жаворонки звонкие поют.
Малышку привычную коляску
Заменил отцовский парашют.
Маленькая детская ручонка
Крепко ухватилась за кольцо.
Набирайся сил, расти, мальчонка,
Смело подставляй ветрам лицо.
Можешь в небе подвигом прославиться,
Можешь к звездам устремиться ты.
Ведь под солнцем Родины сбываются
Самые заветные мечты.

Много помогал Швыряеву в освоении затяжных прыжков мастер спорта Николай Анников. Он учил молодого спортсмена, как правильно отделяться от самолета, как сразу ложиться на воздушную струю, сохраняя устойчивое положение тела при свободном падении, как пользоваться секундомером и вести счет времени.

С каждым годом росло мастерство парашютиста. Летом 1961 года на его счету числилось уже около 200 прыжков. Он стал спортсменом первого разряда.

Когда в прошлом году подбирали кандидатов для участия в Воздушном параде в честь Дня Воздушного Флота СССР, Виктор Швыряев был включен в их число одним из первых. На его долю выпала честь в составе пристрелочной пятерки открывать парашютное отделение. С этим ответственным и почетным заданием Виктор справился отлично.

Вскоре после воздушного парада спортсмены Центрального аэроклуба стали готовиться к завоеванию всесоюзных и мировых рекордов. Они поставили перед собой цель — добиться хороших показателей в групповых прыжках на точность приземления. В рекордную группу подбирались спортсмены, имеющие лучшие и стабильные результаты по точности приземления. Вошел в нее и Швыряев.

И вот, 16 августа, на аэродром вышли две группы по семь человек, чтобы сделать попытки на установление групповых рекордов на точность приземления. По решению Международной авиационной федерации теперь установлен такой порядок, что одновременно прыгают две группы, одна за другой. Лучший результат считается рекордом.

В этот день Виктор Швыряев вместе со своими товарищами совершил два групповых прыжка и оба они оказались рекордными достижениями. С высоты 1000 м среднее отклонение от центра мишени составило 15,61 м, а с 600 — 11,02 м.

Через две недели, 1 сентября, Швыряев вновь участвовал в установлении мирового рекорда. На этот раз группа состояла из шести человек. В прыжке с высоты 600 м среднее отклонение от центра креста составило 3,12 м. Этот выдающийся результат является мировым рекордом и до сих пор никем не превзойден.

В этом году Швыряев вышел на новые рубежи спортивного мастерства. К трем золотым медалям, завоеванным в прошлом году, прибавилось еще пять за рекорды, установленные этим летом на сборах парашютистов в Фергане.

— Парашютный спорт, — говорит Виктор, — стал для меня жизненной необходимостью, помогает мне и в работе. Теперь я знаю, как устанавливаются рекорды, и мне легче оформлять документы для их регистрации.

Виктор Швыряев член КПСС. Он активно участвует в общественной жизни аэроклуба.

ОСОБЕННОСТИ ПИЛОТИРОВАНИЯ ПЛАНЕРА А-13

В связи с тем, что в текущем году пилотажный планер А-13 осваивается более интенсивно, хотелось поделиться со спортсменами опытом его пилотирования.

Планер А-13 предназначен для акробатического пилотажа и вполне соответствует этому назначению. Он хорошо слушается рулей на большом диапазоне скоростей (от 100 км/час до 350 км/час). Однако нагрузка на ручку управления от элеронов значительно больше, чем от рулей высоты, что в первых полетах на планере создает некоторые трудности. Вертикальные фигуры следует выполнять более осторожно, так как усилия на ручку управления от руля высоты незначительны, а планер энергично реагирует на их отклонение. На скоростях более 250 км/час могут возникнуть очень большие перегрузки.

Взлет на А-13 мало чем отличается от взлета на А-11 и не представляет большой сложности. Основное отличие заключается в работе элеронов. На А-13 приходится прикладывать значительно большие, чем на А-11, усилия для исправления кренов. Надо иметь в виду, что движения рулями должны быть соразмерными, чтобы не разбалтывать планер во время разбега.

Перед взлетом с выпущенным колесом планер рекомендуется опустить на переднюю лыжу. В процессе разбега поднимать нос тогда, когда планер начал хорошо реагировать на отклонение элеронов. Это наступает примерно через 20—30 м пробега.

Часто бывают случаи, когда буксировщик резко дает газ в начале разбега и от рывка планер валится на хвост. В этом случае спортсмен дол-

жен задержать ручку, отданную в положение «от себя», до того момента, пока планер начнет опускаться нос. По мере подхода планера к горизонтальному (взлетному) положению ручку управления выбирают «на себя» с таким расчетом, чтобы зафиксировать планер в этом положении, а затем продолжать взлет.

В начале разбега сопровождающий должен бежать по возможности дольше, поддерживая крыло и не допуская кренов. После отрыва на скорости до 100 км/час выдерживание производится на высоте одного метра от земли.

В буксировочном полете нужно занять положение с превышением относительно буксировщика 1—2 м. Допускается также полет с принижением относительно буксировщика (под струей от винта). При этом необходимо держать небольшой левый пеленг, чтобы летчик-буксировщик имел возможность видеть планер.

Буксировочный, планирующий полеты, спирали, петли и штопорные фигуры выполняются как указано в инструкции. Управляемые фигуры выполняются так:

Управляемая полупетля. Плавное отдать ручку «от себя», довести скорость до 260 км/час, далее равномерно-ускоренным движением ручки «на себя» выполнить первую половину петли Нестерова с таким расчетом, чтобы скорость в верхней точке («на спине») была не менее 120 км/час. В этот момент дать ручку в сторону желаемого переворота и «от себя» за нейтральное положение. Педаль дается обратная (ручка влево, педаль вправо и наоборот) на половину хода. При повороте планера на 90° педаль дается по ходу вращения, а ручка подбегается «на себя» по борту. Не доходя 30° до нормального положения планера, рули ставятся на вывод.

Управляемые бочки. Для выполнения управляемой бочки следует установить скорость 160—170 км/час, затем придать планеру угол кабрирования 15—20° и дать ручку управления и педаль (на половину хода) в сторону бочки. Когда крен достигнет 70—80°, ручка отдается «от себя» по борту за нейтральное положение, а педаль плавно убирается. К моменту, пока планер окажется «на спине», педаль должны быть поставлены нейтрально. При дальнейшем вращении дается обратная педаль. Когда до нормального положения планера останется 90°, дается педаль по ходу вращения. Не доходя до горизонта 30°, дать рули на вывод.

В г. Майкопе недавно проходили учебно-методические сборы командиров планерных звеньев и начальников планерных станций. Большинство их участников летали на планере А-13 и дали о нем положительные отзывы. Практика показала, что А-13 вполне доступен для спортсменов первого разряда, и при соответствующей их тренировке на самолетах Як-18 и «Тренере» может широко использоваться во всех учебных авиационных организациях ДОСААФ.

Б. ПОДОШВА,
инструктор-планерист
Московского
планерного клуба



Мастера парящего полета (слева направо): М. Веретенников, В. Чувиков, И. Ярушевичус, Н. Пугачев и В. Гончаренко обсуждают план очередных тренировок.

Фото А. Арбацускаса

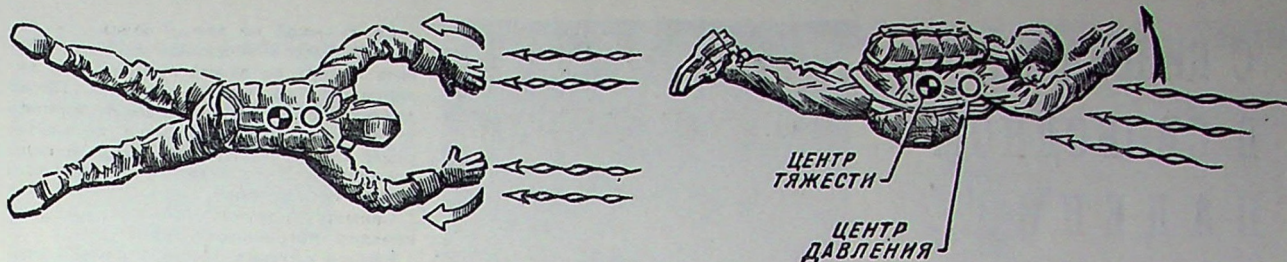


Рис. 1.

С ПЕРВОЙ СЕКУНДЫ

В. НАУМОВ,
мастер спорта

При прыжках с задержкой раскрытия парашюта и выполнением акробатического комплекса желательно начинать делать фигуры с первой секунды после отделения от самолета. Это рекомендуется для того, чтобы за счет сэкономленного времени успеть выполнить максимальное количество дополнительных фигур.

Я хочу поделиться своим опытом и предложить способ, который, как мне кажется, обеспечивает наиболее быстрое и устойчивое выполнение первой фигуры комплекса — спирали. Этот способ я применяю в течение нескольких лет. В 1961 году, во время тренировочных сборов команды г. Москвы, он был проверен при тренировках молодых спортсменов и дал положительные результаты.

Обычно парашютисты, при отделении от самолета, сразу занимают положение, как в свободном падении: руки выносятся в стороны и слегка вперед. При набегании воздушного потока спереди, когда вертикальная скорость парашютиста еще мала, а ноги находятся в затенении, может возникнуть опрокидывающий момент. У спортсмена появляется тенденция к задиру корпуса и последующему клевку (рис. 1). При таком неустойчивом положении начать выполнение спирали с первой секунды весьма трудно.

Более устойчивым будет положение тела, если слегка разведенные руки сразу после отделения остаются внизу. Положение тела парашютиста при этом напоминает положение лыжника, прыгающего с трамплина (рис. 2). Наклон тела составляет 10—15°, кисти рук и ноги стабилизируют в потоке воздуха. Причем кисти рук чувствуют давление потока и выполняют как бы роль закрылков.

Поскольку центр тяжести парашютиста при этом находится впереди центра давления (по отношению к набегавшему потоку), положение тела устойчиво. Любое отклонение тела от положения «лицом на стрелу» приведет к вращению.

При прыжке с задержкой раскрытия парашюта без выполнения фигур руки парашютиста по мере нарастания вертикальной скорости, через 2—3 секунды после отделения, плавно, через стороны, выводятся вперед, в обычное для свободного падения положение.

Если парашютисту на 1—2-й секунде

после отделения необходимо выполнить спираль, то соответствующая рука поворачивается кистью перпендикулярно к потоку воздуха и движется навстречу ему (рис. 3, 3). С началом вращения тела ноги слегка сгибаются в коленях и поджимаются. Это делается для уменьшения обратного вращательного момента и момента инерции тела.

Скорость движения руки увеличивается по мере увеличения скорости вращения тела. В результате получается широкое маховое движение руки навстречу потоку воздуха. Ладонь все время чувствует давление потока. Вращающий момент в течение первой четверти оборота остается максимальным (рис. 3, 4). При повороте тела до 90° происходит ускоренное вращение за счет момента от движения руки парашютиста. А в дальнейшем оно идет по инерции. Ноги при этом можно подогнуть еще сильнее (рис. 3, 5).

Наконец, когда до выхода на стрелу остается 30—40°, включается вторая рука, которая кистью, повернутой перпендикулярно к потоку, резко замедляет вращение тела.

Для четкой фиксации направления на стрелу рекомендуется резко выпрямить ноги. При этом момент инерции увеличивается и вращение прекращается (рис. 3, 6). С появлением достаточного навыка необходимость в резком выпрямлении ног исчезает. В результате обе руки парашютиста оказываются вынесенными вперед (рис. 3, 7). Вторая спираль восьмерки выполняется обычным способом.

Как видно из рисунков, движения рук и ног при описанном способе простые и плавные. В целом динамика движений напоминает выполнение сальто, в котором важным фактором является сильный ввод, движение по инерции и резкое торможение.

Время выполнения первой спирали описанным способом — около одной секунды.

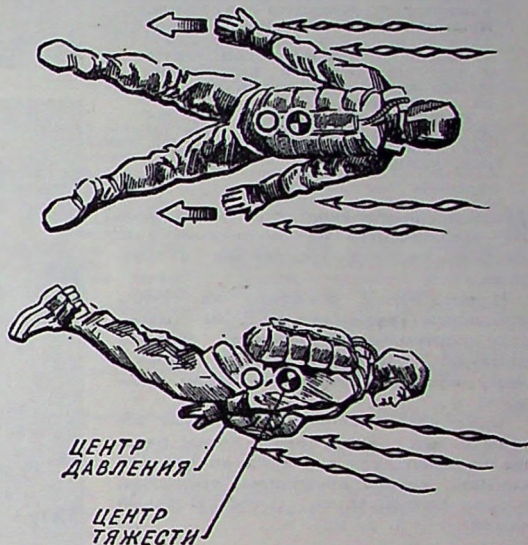


Рис. 2.

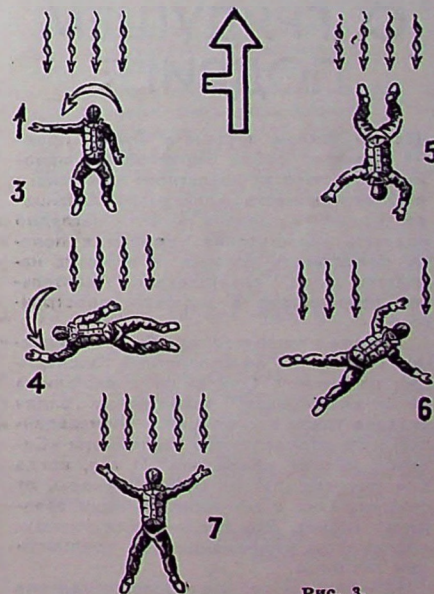


Рис. 3.

С КИНОКАМЕРОЙ В СВОБОДНОМ ПАДЕНИИ...

Мастер спорта В. Наумов должен был совершить свой шестисотый прыжок с парашютом. Такой счет делает честь спортсмену. Друзья решили поздравить Наумова в тот момент, когда он, оставив борт самолета, будет находиться в свободном падении. Так и сделали. Вслед за Наумовым прыгнули Ю. Кузнецов и А. Васин. Кузнецов в воздухе нагнал юбиляра и крепко пожал ему руку. А. Васин, летевший рядом также с еще нераскрытым парашютом, заснял встречу друзей в воздухе на киноплёнку.

Редакция обратилась к А. Васину с просьбой рассказать, как он вел киносъемку в столь необычных условиях.

Московские парашютисты давно мечтали заснять на киноплёнку свободное падение спортсмена в воздухе.

И вот перед отъездом на сборы в Болниси, Грузинской ССР, мы (мы — это спортсмены-парашютисты сборной команды г. Москвы) достали кинокамеру «Киев» и решили — будем снимать!

Сразу же возникло множество вопросов: как снимать (никто из нас раньше не имел дело с кинокамерами), что снимать, какова диафрагма, выдержка, каков телеобъектив, широкоугольный объектив и т. д. и т. п.

ФИЛЬМ О ГРЯДУЩЕМ ПОДВИГЕ

Новый фильм «Планета бурь» представляет собой экранизацию одноименной повести известного советского писателя-фантаста Александра Казанцева. В картине сделана попытка наглядно показать космические корабли в полете, представить условия, в которых находятся люди, совершающие длительное путешествие в мировом пространстве.

Зрители становятся как бы участниками советской межпланетной экспедиции на Венеру. Они видят с решением каких сложнейших технических задач связана такая экспедиция. В неизведанный путь отправляются звездолеты «Сириус», «Вега», «Капелла». И вот, когда они уже выходят на орбиту Венеры, от столкновения с метеоритом один звездолет гибнет. Это создает для ученых-космонавтов непредвиденные трудности при посадке.

Несмотря на то, что Земля удалена



на многие миллионы километров, радиосвязь действует отлично. Руководитель перелета профессор Вершинин советует со штабом относительно дальнейших действий. «Вега», со связист-

Со съемкой на земле освоились довольно быстро. А дальше как? Где крепить камеру во время прыжка? Как визировать? Кто будет снимать? После долгих споров решили: камеру крепить к голове с правой стороны, сориентировав ось объектива так, чтобы в кадр попадало то, что видно, если смотреть прямо перед собой.

Снимать поручили мне. Пришлось изрядно потренироваться.

Бывало крутишь головой во все стороны, потом останавливаешь взгляд на каком-нибудь предмете, а товарищ смотрит в визир камеры и проверяет, тот ли предмет в кадре. Но на земле одно, а в воздухе будет много сложнее.

Ну, что будет, то будет, надо пробовать! У нашего товарища и тренера Володи Наумова был 600-й юбилейный прыжок! Мы решили поздравить юбиляра в воздухе во время свободного падения и заснять этот момент на киноплёнку. За успех прыжка мы не беспокоились: многие наши ребята отлично освоили технику свободного падения, блестяще выполняют акробатические фигуры в воздухе. А вот что получится с киносъемкой?

Условились: Володя прыгает первый, Юра — за ним с интервалом в 1—2 сек., я — за Юрой, почти вплотную.

Надели парашюты. Мне к голове прибинтовали эластичным бинтом кинокамеру, подложив под нее предварительно прокладку из пенополиуритана; надели шлем самого большого размера, какой только нашли.

Вскоре поднялись в воздух. Погода стояла чудесная: солнце, крупная резкая «кучевка». Под самолетом виднелись горы восточной Грузии.

Высота 2200 м. Идем к аэродрому. Над ним повисло огромное облако. Земли не видно. Еще круг — то же самое. Еще круг. Наконец-то можно

кой на борту, остается на орбите, остальные члены экипажа опускаются к поверхности Венеры с помощью планеров. Космонавты «Сириуса» совершают посадку на своем звездолете.

С большой изобретательностью и выдумкой изображена неведомая нам планета, на которой, как предполагают ученые, есть жизнь. Здесь обитают всевозможные чудовища — громадный дракон, животное, напоминающее мамонта, подобный удаву цветок-хищник.

Шаг за шагом, следуя за космонавтами, зрители знакомятся с Венерой. Различные опасности подкарауливают участников экспедиции, но они стойко, мужественно преодолевают все трудности, и прежде всего, благодаря крепкой дружбе, товариществу, готовности каждого к взаимной выручке.

Созданная Ленинградской студией научно-популярных фильмов кинокартина «Планета бурь» имеет познавательное значение. Она находится на стыке фантастики и науки.

Во вступительном тексте, поясняющем цель и значение фильма, его авторы от лица нашего народа говорят: «Мы верим в грядущий подвиг советских людей». Космическая эра открыта. И этому подвигу суждено свершиться.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

Д. И. МЕНДЕЛЕЕВ — ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬ



Летом 1887 года совет Русского технического общества обратился к Дмитрию Ивановичу Менделееву с просьбой принять участие в наблюдении солнечного затмения с аэростата, находящегося в свободном полете. В своем труде «Воздушный полет», напечатанном в журнале «Северный вестник», профессор Менделеев объяснил причины, побудившие его принять это предложение.

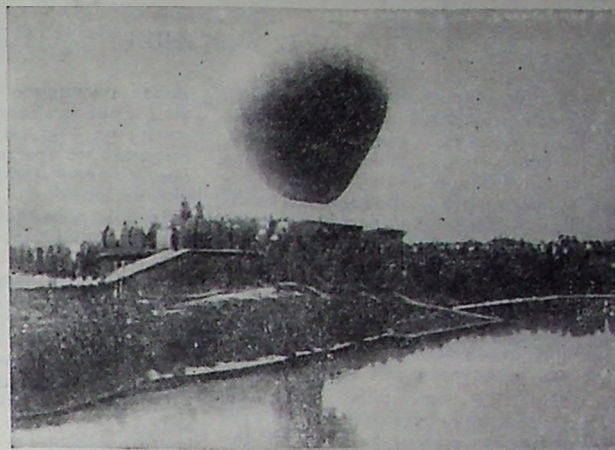
«Я считал,— писал ученый,— Россию с ее громад-

ным материком и континентальным климатом наиболее приличным местом для наблюдения с аэростатов нормального состояния верхних слоев атмосферы. И вот я задумал ряд аэростатных восхождений внутри России во время длящихся ясных дней, какие у нас нередки во все времена года... Составил и проект аэростата, допускающего возможность безопасно оставаться на больших высотах в атмосфере... Меня так заняла гордая мысль... постичь закон наложения воздуха при нормальном состоянии атмосферы, что временно я оставил все другие занятия и стал изучать аэростатику».

С большим трудом собрав необходимые средства, ученый разработал подробный план работы в предстоящем воздушном путешествии и сам изготовил измерительную аппаратуру.

Для полета предназначался воздушный шар «Русский» объемом 640 кубических метров. Его доставили в город Клину на стартовую площадку. В последний момент оказалось, что из трех членов намеченного первоначально экипажа аппарат мог поднять только одного. Менделеев показал большое мужество. До тех пор он никогда не летал на свободном аэростате, но несмотря на это ученый заявил, что он осуществит намеченный полет.

«Русский» поднялся 7 ав-



густа в 4 часов 38 минут — за две минуты до начала затмения. Набрал высоту около 600 метров, аэростат вышел из облаков. Тотчас же Д. И. Менделеев начал свои наблюдения за солнечной короной и атмосферой. Шар за полчаса полета достиг высоты 3350 метров.

Пробыв в воздухе около 2 часов, аэростат начал спуск. Посадку он совершил близ села Спас-Угол, Калужинского уезда, Тверской губернии, пройдя по прямой путь свыше 90 километров.

Результаты своих исследований во время полета Д. И. Менделеев представил в Академию наук, признавшую их важное значение. С того времени прошло 75 лет. Отечественная наука ушла далеко вперед. Но и поныне мы отдаем должное подвигу великого русского ученого, стоявшего у колыбели нашей авиации.

Слева: полет Д. И. Менделеева (с рисунка К. Арцеулова). Справа: полет аэростата «Русский» в Клину. 1887 г. (подлинный снимок).

сориентироваться. От самолета отделились два спортсмена. Смотрим, где они приземлятся. Видим, что еле-еле сели на краю аэродрома. Принимаем решение подняться выше.

Сначала все было в порядке. Сажу, разговариваю, смеюсь. Но эластичные бинты делают свое дело. Кажется, что голова начинает вспухать, камера тянет ее набок. Очень неудобно. Терплю. Растегнул шлем, стало легче. Набрали 2600 м. Все хорошо. Мы выше облаков. В просвете виден аэродром. Вышли на расчетную точку. Последовала команда — «Приготовиться». Потом — «Пошли». Владимир и Юрий отделились мгновенно.

Быстро, четко, без задержки включил аппарат, секундомер. Легкий толчок с разворотом — и я за бортом. Поднял голову и начал снимать уходящий самолет. Потом быстрый левый разворот и сразу же стал глазами искать ребят. «Ага, глаза! Так нельзя! Надо камерой!» — эти мысли мгновенно пролетели в мозгу. Держу голову ровно, смотрю прямо перед собой.

«Вот они!» Метрах в семидесяти впереди и ниже — Юра, еще ниже и дальше — Володя. Ребята «лежат» головой друг к другу. Юра быстро планирует. Подбираю руки и начинаю его догонять.

Ближе, ближе, ближе. Спортсмены как раз над облаком, я над ними. Поджимаю немного ноги и руки, увеличив вертикальную скорость, быстро подхожу к ним. Движения ребят плавны и размеренны. И если бы не приближающееся с огромной скоростью обла-

ко да не свист ветра, казалось, что они плавают в воде.

Вот они сходятся. Осталось 5 метров, 3, 1... и Кузнецов медленно кладет свои руки на руки Наумова. Потом вижу: он обеими руками трясет Володю за одну руку.

Терю высоту, «проваливаюсь». Теперь я совсем рядом с ребятами. Юра что-то кричит. Вижу сияющие лица своих друзей. Потом они оттолкнулись друг от друга и развернулись в разные стороны. Значит пора кончать, время выходит.

Кузнецов падает прямо передо мной на одной высоте. Его улыбающееся лицо заставило и меня засмеяться. Я показываю ему на секундомер: «Пора кончать!» Он видит, машет мне рукой и готовится открыть парашют.

Рывок кольца, и он мгновенно уносится вверх. Но это только так кажется. На самом деле я падаю дальше, а над ним раскрылся белый купол парашюта. Смотрю на секундомер: стрелка подходит к 41-й секунде.

Берусь за кольцо! Легкий рывок. Слышу знакомый шорох раскрывающегося парашюта. Голова как-будто стиснута обручами. Скорее, скорее, скорее! Лихорадочно стаскиваю шлем, разматываю бинты и прячу камеру за пазуху. Наконец-то можно и отдохнуть.

Так были сделаны эти снимки. Потом я прыгал еще несколько раз с кинокамерой. Снимал ребят, которые выполняли фигуры в свободном падении.

Как и следовало ожидать, получились далеко не все кадры: то не было резкости, то не та диафрагма, то заедало

камеру. Но самое обидное — у камеры мал завод. Его хватает всего на 25—27 секунд. Поэтому последние 15 секунд этого интересного прыжка и не получились.

Мы не унываем, ведь это только первый опыт. Можно сделать некоторые выводы, которые наверняка нам потом помогут. Во-первых, для съемок лучше применять кинокамеры с электрическим приводом, к которым для удобства можно сделать дистанционное включение и выключение. Выключатель следует перенести в перчатку.

Во-вторых, для крепления камеры на голове надо шить специальный шлем. Для равновесия с другой стороны можно ставить противовес или, еще лучше, вторую камеру с другим объективом (скажем, на одной — обычный, а на второй — телеобъектив).

В-третьих, для визирования надо изготовить очки, на которых отметить рамку — кадр, чтобы наверняка ловить объект съемки и быть уверенным, что ты следишь за ним камерой, а не глазами.

Во всяком случае надо больше пробовать, больше снимать и тогда наверняка появятся интересные фильмы о парашютном спорте.

...А свои пленки мы проявили, склеили, посмотрели. Кое-что получилось. Я не рискую назвать это фильмом. Но мы все-таки довольны.

А. ВАСИН,
спортсмен Московского
парашютного клуба

На снимках: кадры, заснятые в воздухе А. Васиным.

ГИДРОУДАРЫ И ИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

С. ВИЗГУНОВ

Иногда при эксплуатации двигателей АИ-14Р и АИ-26В возникают такие опасные явления, как гидроудары. Чаще всего они происходят после длительной (более суток) стоянки самолета (вертолета), небрежной расконсервации двигателя, перезаливке во время запуска. Бывают удары и в двигателях, которые простоят более 30 минут после выключения на старте.

Основная причина гидроударов — скопление в нижних цилиндрах масла и топлива.

Как же предупреждать гидроудары?

В ЦАК СССР накоплен известный опыт эксплуатации указанных двигателей, которым мне и хочется поделиться.

Если двигатель АИ-14Р не запускался в течение суток, мы вывертываем сливные пробки всасывающих патрубков 4-го, 5-го и 6-го цилиндров. В случае более длительного перерыва, кроме сливных пробок, вывертываем еще и передние свечи этих же цилиндров. Зимой это делается после подогрева двигателя. Затем винт проворачиваем на 3—4 оборота, сливаем скопившееся в цилиндрах масло и топливо. После этого приступаем к запуску, соблюдая требования инструкции по эксплуатации. Заливка двигателя производится нами перед его запуском при проворачивании винта на 3—4 оборота. Мы рекомендуем произвести 2—5 (в зависимости от температуры окружающего воздуха) подач плунжером заливого насоса. Когда появятся первые вспышки, сделать 2—3 подачи плунжером заливого насоса для облегчения перехода на питание от карбюратора. Это позволит избежать повторных запусков. Зимой, чтобы предотвратить замерзание пусковой системы при прожиге свечей, перед остановкой двигателя делаем 2—3 нажатия на пусковую кнопку.

Перед запуском двигателя подогреваем (если он был законсервирован или если температура окружающего воздуха ниже плюс 10°). Передние и задние свечи вывертываем из всех цилиндров, сливные пробки — из всасывающих патрубков 4-го, 5-го и 6-го цилиндров, винт проворачиваем на 8—10 оборотов, скопившееся в цилиндрах масло сливаем. С помощью переносной лампы и зеркала проверяем через свечные отверстия, не осталось ли масло. Удаляем его шприцем.

В случае, если после двух-трех попыток двигатель не запускается, выясняем причину. После устранения неисправности вывертываем свечи и сливные пробки всасывающих патрубков 3-го, 4-го и 5-го цилиндров, винт проворачиваем на 4—6 оборотов, сливаем скопившееся в цилиндрах масло и топливо, ставим свечи и сливные пробки на место и приступаем к повторному запуску.

На старте, когда двигатель простоят более 30 минут, если температура го-

ловок цилиндров упадет до 40° и ниже, проворачиваем винт (с помощью лапы) на 4—6 оборотов и, если сопротивление вращению винта значительное, сливаем масло из 4-го, 5-го и 6-го цилиндров.

Теперь перейдем к вопросу о предупреждении гидроударов в двигателях АИ-26В, установленных на вертолетах Ми-1. В начале летного дня, перед первым запуском (если двигатель простоят не более суток), вывертываем переднюю свечу и сливные пробки коробки впуска 5-го цилиндра, всасывающего патрубка 6-го цилиндра и выхлопного коллектора, сливаем скопившееся в этих местах масло и топливо, проворачивая коленчатый вал на 4—6 полных оборотов. Если двигатель простоят более суток, то перед запуском вывертываем передние свечи 3-го и 4-го цилиндров.

Перед каждым запуском холодного двигателя коленчатый вал проворачиваем от руки на 3—4 оборота. Зашприцовку топлива в заливочную сеть при проворачивании коленчатого вала не производим. Включение зажигания (магнето) и нажатие кнопки вибратора производится после того, как коленчатый вал повернется от воздуха на 3—4 полных оборота.

Перед повторным запуском, если двигатель простоят на старте не менее 30 минут и температура головок цилиндров упадет до 40° и ниже, коленчатый вал следует проворачивать на 3—4 полных оборота вручную или сжатым воздухом, что способствует удалению из камер сгорания и впускных труб топлива и масла. Для облегчения запуска проворачивание двигателя производится не сухим воздухом, а карбюрированной смесью воздуха и топлива. При этом пользуются пусковым насосом.

Расконсервация двигателя производится нами при его температуре не ниже плюс 10°. Вывертываем все свечи, сливные пробки коробки впуска 5-го цилиндра, всасывающего патрубка 6-го цилиндра и выхлопного коллектора. Коленчатый вал проворачиваем вручную на 8—10 оборотов, после чего с помощью переносной лампы и зеркала через свечные отверстия проверяем, не осталось ли масло в цилиндрах. Остаток удаляем с помощью шприца.

Убедившись в надежности расконсервации, ставим на место свечи (предварительно очистив их от нагара и отрегулировав зазоры в электродах), сливные пробки и приступаем к запуску двигателя.

При эксплуатации двигателей необходим постоянный контроль за состоянием трущихся поверхностей внутренних деталей.

О всех работах, связанных с профилактикой гидроудара, а также контроля за состоянием трущихся поверхностей внутренних деталей двигателя, производим запись в журнале подготовки самолета (вертолета) к вылету.



Ученики серпуховской школы В. Куляпин и Зыкин перед авиамodelными стартами. В центре — Е. Дилigentов — инструктор аэроклуба.



В авиационной спортивной комиссии

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

По парашютному спорту:

Дневной групповой комбинированный прыжок с высоты 2000 м, совершенный мастерами спорта Б. Жуковым, И. Гуревичем, М. Шаиповым, Ю. Вечерой, В. Навивайко, Э. Черепко и спортсменами I разряда В. Станишевским, В. Гурным (Минск) 28 февраля 1962 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 10,37 м. Всесоюзный рекорд группой 8 человек установлен впервые.

Дневной групповой женский прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный спортсменками I разряда В. Лановенко, Л. Бегун, С. Каро, Н. Старовой и В. Шульга (Минск) 28 февраля 1962 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 11,81 м. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Т. Войновой, Э. Дятлицу, Л. Мазниченко, А. Скопинову, превышен на 7,67 м.

Дневной групповой комбинированный прыжок с высоты 1000 м, совершенный мастерами спорта М. Шаиповым, Ю. Вечерой, В. Жуковым, Э. Черепко, И. Гуревичем и спортсменами I разряда В. Станишевским, В. Гурным, Л. Максимовым, Л. Красильниковым (Минск) 9 марта 1962 г. Среднее отклонение от центра мишени составило 5,90 м. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший П. Островскому, В. Крылову, В. Бессонову, В. Кудравату, В. Морозову, Г. Федосимову, Ю. Беленко, превышен на 9,22 м.

Материалы о достижениях Б. Жукова, И. Гуревича, М. Шаипова, Ю. Вечеры, В. Навивайко, Э. Черепко, В. Станишевского, В. Гурного, Л. Максимова, Л. Красильникова направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.

По авиамodelьному спорту:

Скорость полета по прямой 63,170 км/час модели самолета с резиновым двигателем, достигнутой авиамodelистом Ю. Релиным (Москва) 4 марта 1962 г. Рекорд утвержден по группе юнойшей. Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Глуценко, превышен на 10,672 км/час.

Для вас, авиационные спортсмены

НОВЫЕ КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА ДОСААФ

МОЛОДЫМ ВЕРТОЛЕТЧИКАМ

Необычная машина, напоминающая гигантскую стрекозу, неожиданно прямо с места стремительно поднимается вертикально вверх. Но вот она остановилась и словно застыла в воздухе; только ее огромные лопасти вращаются с большой силой. Это — вертолет. Для него не нужен аэродром. Способность взлетать без разбега и садиться без пробега, висеть неподвижно и двигаться в воздухе в любом направлении делает его незаменимым видом воздушного транспорта.

Этой характеристикой начинается «Пособие по подготовке летчика вертолета» (176 стр., цена 32 коп.) П. Кондратьева. Пособие предназначено для молодых вертолетчиков ДОСААФ и молодежи, желающей овладеть техникой полета на вертолете.

Автором дается краткая история создания вертолета, описывается его конструкция и рассматриваются основы теории и практики полетов на вертолете Ми-1. Читатель найдет в книге рисунки и схемы, поясняющие физический принцип полета вертолета и управление им.

ПОЛЕЗНАЯ БРОШЮРА

В авиации радио является основным средством управления и самолетовождения. Оно позволяет руководителю полетов в любое время знать, где находится самолет, каковы условия его полета; в необходимых случаях, если требуется остановка, руководитель может активно вмешаться в выполнение полета.

Обо всем этом рассказывает в брошюре И. Борисенко «Использование радио в подготовке авиационных спортсме-

нов» (88 стр., цена 15 коп.). В брошюре изложена краткая история развития радиотехнических средств в авиации, последовательно рассматривается их применение для управления полетами самолетов, вертолетов, планеров, авиамodelей и при парашютных прыжках. Специальная глава посвящена использованию радиотехнических средств в самолетовождении.

ЧЕРТЫ ГЕРОЯ

«Орлиные крылья» — так озаглавлен очерк А. Иванского, изданный отдельной книжкой*. Он посвящен прославленному советскому летчику трижды Герою Советского Союза А. И. Покрышкину.

Воспитанник аэроклуба в годы Великой Отечественной войны мужественно сражался с гитлеровцами в небе Украины, Кубани, Польши, Германии. А. И. Покрышкин совершил 550 боевых вылетов, провел 137 воздушных боев с врагом, сбил 59 фашистских самолетов.

В основу очерка положены беседы с А. И. Покрышкиным и его записки «Крылья истребителя». От минувшей войны очеркист ведет читателя к нашим дням. Запоминаются слова героя, сказанные им корреспонденту газеты, который просил его прокомментировать первое в мире космического корабля:

— Потрясен до глубины души.

Покрышкин вспоминал, — пишет автор, — как В. П. Чкалов мечтал облететь вокруг земного шара.

Чкалову не удалось осуществить свою мечту, но эта мечта, как эстафета, передавалась одним поколением авиаторов другому. И вот теперь летчик

* В книге 104 стр., цена 16 к.

майор Гагарин на космическом чудо-корабле «Восток» облетел земной шар за 108 минут.

МАСТЕРА ПЕРЕХВАТА

«Темная ночь. И тишина над аэродромом такая, словно на многие километры вокруг ни единой души. И поэтому, наверное, сказочным видением кажется на пустынном пригорке металлическое сооружение. Оно все время вращается, нацеливая в черное небо огромные изогнутые крылья антенны. Ежесекундно с решетчатых крыльев срываются мощные потоки невидимых радиоволн и несутся вдаль.

Но тишина и безлюдье обманчивы. Здесь все полно скрытой жизни. Стоят часовые на постах, оберегая мирный сон советского народа. Недалеко от старта, в небольшом домике, бодрствуют летчики, готовые в любую минуту вылететь на перехват вражеских целей. Радисты прослушивают эфир. У серебристо-желтых экранов радиолокаторов застыли операторы, стараясь разобраться в калейдоскопе засечек...»

Так начинается свой рассказ Лев Экономов в книге «Часовые неба», посвященной жизни и работе воинов авиационного гарнизона. Автор показывает летчиков, штурманов, техников, операторов — мастеров обнаружения и перехвата целей.

Днем и ночью радиолокаторы «просматривают» воздушное пространство, непрерывно дежурят на командном пункте штурманы, в небо уходят сверхзвуковые всепогодные истребители. А на земле технический состав тщательно готовит к полетам материальную часть. Книга знакомит читателя с буднями авиаторов, вводит в курс их жизни, напряженной работой и учебой.

В книге 104 стр., цена 11 коп.

«ТЕОРИЯ ПОЛЕТА ЛЕТАЮЩИХ МОДЕЛЕЙ»

Издательство ДОСААФ в 1962 году выпустило новую книгу по авиамodelизму.

Воложкин А. А. Теория полета летающих моделей. 328 стр. Цена 66 коп. (в переплете). В первой части книги рассказывается об основных понятиях аэродинамики, физике полета модели, аэродинамике малых скоростей, дается аэродинамический расчет модели, воздушного винта. Автор подробно рассматривает резино-

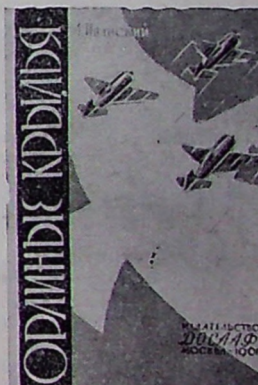
моторные модели, их балансировку и устойчивость.

Во второй части автор широко исследует время полета резинодвигательной модели, напыгоднейший взлет таймерных моделей, лучший винт моторной модели. Много внимания уделяется пилотажным моделям и динамической устойчивости. Большинство расчетов иллюстрируется примерами и номограммами.

Книга рассчитана на инструкторов, руководителей авиа-

модельных кружков, спортсменов, авиамodelистов — учащихся техникумов и студентов высших учебных заведений.

Магазины Книготорга и потребительской кооперации получают «Тематический план выпуска литературы» Издательства ДОСААФ. С этим планом можно заранее ознакомиться и предварительно заказать в магазинах необходимые книги.





ИСТРЕБИТЕЛИ

А. ВОРОЖЕЙКИН,
дважды Герой Советского Союза

Очередной вылет. Прежде чем разойтись по самолетам, последний раз убеждаюсь в готовности каждого летчика эскадрильи выполнить задание.

Мой ведомый — лейтенант Дмитрий Аннин — исполнительный, степенный и вдумчивый человек. На земле все это очень положительные качества. В воздухе же, где подчас действия опережают мысли, летчик может оказаться несколько медлительным. Правда, это не мешает Аннину быть храбрым и смелым. Ведь поведение во время полета обуславливается не только нравом и темпераментом. Громадное значение имеют воспитание, профессиональная выучка.

Порой личные особенности летчика определяют построение боевого порядка группы, способ атаки, влияют на успех боя. А в подборе пар это является совершенно очевидным. Ведущий и ведомый всегда должны быть близкими товарищами, дополнять друг друга. Такой подбор расширяет и усиливает боевые возможности каждого летчика и пары в целом.

Вторая пара — Алексей Карнаухов и Сергей Лазарев. Карнаухов осторожный, даже излишне осторожный, и всегда расчетливый. Ведомым у него Сергей. Как летчик он еще не созрел, горяч и суетлив, часто допускает ошибки. Летая с осторожным ведущим, стал более вдумчив и постепенно изживает захватскую резвость. Но... ночью он прогулял, отчего и без того худощавое лицо еще больше осунулось и побледнело. Пришлось отстранить его от полетов и заставить выпуститься.

И еще пара. Ведущий Иван Моря, проявляя нетерпение, уже мнетя с ноги на ногу. Ему подстать по богатырской комплекции ведомый Емельян Чернышев. Вся его спокойная натура словно уравновешивала буйность и молодечество Моря. Емельян, несмотря на кажущуюся неуклюжесть, обладает быстрой сообразительностью. Летчики хорошо понимают друг друга в воздухе. Слу-

Дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации Арсений Васильевич Ворожейкин прошел славный путь. Он участвовал в боях с японскими интервентами и белофиннами.

В годы Великой Отечественной войны А. В. Ворожейкин, сражался против гитлеровцев на Калининском, Воронежском, 1-м Украинском и других фронтах, в небе Польши и Чехословакии, уничтожил 52 фашистских самолета. В мае 1945 года отважный воздушный воин находился в числе 22 советских летчиков-истребителей, эскортировавших над поверженным Берлином Знамя Победы, которое было спущено на здание рейхстага.

После увольнения в запас Арсений Васильевич посвятил себя работе над мемуарами. Его книга «Истребители», повествующая о сражениях у Халхин-Гола, вышла в свет в минувшем году.

Недавно автор закончил вторую книгу своих воспоминаний. В ней рассказывается о ратных подвигах советских авиаторов в дни исторической битвы на Орловско-Курском направлении летом 1943 года.

В нашем журнале будут опубликованы некоторые главы из новой книги А. В. Ворожейкина, подготавливаемой сейчас к печати Военным издательством Министерства обороны СССР.



чается, без единого слова, без заметного движения самолета они умеют согласовать между собой целый маневр и даже замысел боя. Это делает пару стремительной и в то же время расчетливой по приемам борьбы с противником. Чаще всего именно перед этой парой ставились задачи по уничтожению вражеских истребителей.

Итак, сомнений нет. Каждый готов к полету. Спрашиваю в последний раз: — Все ясно?

Смотрю на часы. До вылета еще десять минут. Предупреждаю: через пять минут всем, не торопясь, спокойно сесть в кабины. Заработает мой мотор — сигнал для запуска.

Летчики расходятся по самолетам.

«На земле не может быть покоя, Пока сердце рвется в облака...» — запел Моря, направляясь к своему «яку».

— После войны тебе нужно на артиста учиться, — пошутил Карнаухов. — У тебя неплохо получается.

...Шестерка вырुлила из роши и приготовилась уйти в воздух. Вдруг командир полка тревожным голосом передал по радио:

— Отставить взлет! Стоять всем на месте.

Хорошо продуманный полет затормозился. Это вызвало нервозность и какое-то недоброе предчувствие. Случилось что-то непредвиденное, но об этом никто не спрашивает: командир полка майор Василяка зря не задержит вылет.

Стараясь отгадать причину задержки, молча осматриваемся кругом. Ах, вот оно что... В глубине бесконечной синевы неба расстиралась длинная полоска, похожая на большую белую указку. Впереди, на ее острие, выделялся темный наконечник. К задней части «указки» заметно утолщалась, блекла

и совсем растворялась в небе. Это на большой высоте шел немецкий разведчик, от теплых отработанных газов тянулся сзади конденсационный след. Значит, аэродром теперь известен противнику: разведчик наверняка его обнаружил. Вот Василяка и решил задержать вылет, чтобы окончательно не размаскировать наше базирование.

Все внимание на разведчика, ведь он может сбросить несколько бомб. Знаю, что их теперь все равно отнесет и на аэродром они не попадут, и все же смотрю с опасением на противную букашку, чертящую по небу облачно-белую полосу: чем черт не шутит!

Разведчик скрылся, и мы в воздухе.

...

Впереди показался населенный пункт Томаровка — центр нашего прикрытия. Здесь вчера по обороне противника нанесен главный удар смежными крыльями Воронежского и Степного фронтов. В результате основная фашистская группировка была рассечена и созданы условия для последнего разгрома по частям. Теперь в образовавшийся прорыв хлынули две наши танковые армии на Богодухов — Валки. Наша задача: прикрыть танки от ударов вражеской авиации.

Нас теперь шестерка. Противник же, если организует налет бомбардировщиков, то пошлет для их охраны наверняка десяток — два истребителей. Мы должны отразить удар, не дожидаясь помощи. Рассчитывать, что она придет вовремя, нельзя. Налет врага будет длиться каких-нибудь 5—7 минут, а нашим истребителям только для полета к линии фронта с ближайшего аэродрома потребуется минут 10—12. Как правило, истребителям, прикрывающим наземные войска, приходится

драться с превосходящими силами противника. Воздушные бои в таких случаях бывают жестоки и упорны.

Успех истребителей прикрытия сейчас — только в нападении! Для этого нужна высота, дающая при хорошей обзорности все: и скорость, и свободу маневра, и выбор момента для атаки. Иначе говоря, кто имеет преимущество в высоте, тот хозяин положения.

Высота у нас есть. На этот раз забралась значительно выше, чем обычно летают фашисты. Войска наступают, и мы полны решимости отразить любой налет вражеской авиации. Все учтено при организации боя. Только бы вовремя обнаружить самолеты противника!

Под нами проплыла Томаровка — мощный узел сопротивления гитлеровцев. Село на картах обведено синим карандашом. Там еще фашисты. Томаровку уже обошли наши танки, устремившиеся на юг и юго-запад. Они сейчас громят вражеские тылы. Из этого района 5 июля противник наносил главный удар по нашей обороне, прорываясь на Обоянь. Здесь гитлеровцы бросали в бой на километр фронта более ста танков и до трех-пяти тысяч пехоты. Одиннадцать суток танковый таран добил наши позиции и, не выдержав, ослабленный отступил. Теперь же за один день прорвана вся глубина вражеской обороны.

Ниже нас — десятка «яков». Мы и прибыли ей на смену. Связываюсь с наземным командным пунктом управления авиацией, который далеко отстал от наступающих войск. КП, сообщив, что в воздухе спокойно, приказывает десятке идти домой, а нам зорче следить за небом.

Видимость отличная. Вал дыма и огня после артиллерийской и авиационной подготовки рассеялся, оголив поле боя. Сверху оно теперь кажется сплошь усыпанным темными букашками, которые ползут по земле, оставляя за собой серые пушистые хвосты, изредка выбрасывая вперед языки пламени. Наступают наши танки, от гусениц повисли облака пыли. Видно, как танки стреляют на ходу. Колоннами и россыпью продвигается пехота. Глядя на эту массу войск, вышедших из своих укрытий, грозную и могучую на земле, невольно думается, как она беспомощна и уязвима с воздуха. От нас сейчас во многом зависит успех наступления. Ведь несколько прорвавшихся немецких бомбардировщиков могут вызвать сотни, а то и тысячи человеческих жертв и уничтожить немало техники.

Глаза цепляются за какие-то плывущие в лучах солнца точки. Пока вдаль, на юге, они плохо различимы. А солнце так ярко и беспощадно слепит! Загораживаю рукой раскаленный диск. Точки приближаются, явственно вырисовываются силуэты самолетов. Запрашиваю наземную обстановку. «Все спокойно!» — отвечают с командного пункта. Только нельзя забывать, что наши авианаводчики, не имея радиолокационных

средств, не могут заглянуть в глубь территории противника. Информация относится только к участку, за которым следят посты воздушного наблюдения. Истребителей это никак не устраивает. Чтобы хорошо выполнить задачу по прикрытию войск, нужно встречать врага километров в 15—20 за линией фронта, и мы углубляемся во вражескую территорию.

Летим навстречу неизвестным самолетам. Строй не похож на наш: идут не попарно, а как-то беспорядочно, по одному, широко расплывшись в пространстве. Должно быть «мессера». Да, так и есть. Сообщаю на землю.

— Вас поняли, — получаю оттуда уведомление.

Фашистские самолеты — ниже. Нужно немедленно атаковать. А зачем? Ведь это истребители. Вряд ли они могут причинить какой-либо ущерб нашим войскам. Очевидно «мессеры» явились для того, чтобы проложить путь своим бомбардировщикам. Избежать с ними боя, обязательно избежать!

Стараясь быть незамеченным, держу самолеты противника на пределе видимости. А солнце? Оно прячет немцев в свои лучах, а от нас словно нарочно отошло, чтобы на фоне чистой синевы мы были заметны для врага.

Истребители противника круто полезли вверх: значит, обнаружили нас. Не теряя их из виду, тоже набираем высоту. Но что такое? Находясь ниже, они все же летят на сближение, подставляя себя под удар. Может не видят? В такой удобный момент трудно сдержаться себя, чтобы не вступить в бой. Противник метров на пятьсот проходит под нами.



Рис. Б. Пашкова

— Почему не атакуем? — спрашивает кто-то.

— Молчи! — отвечаю резко, и вижу как со стороны, откуда пришли «мессершмитты», плывут у земли стайки самолетов. Может быть, штурмовики возвращаются с задания? Нет, это «юнкеры». Теперь ясно, почему немецкие истребители, не имея тактического преимущества, хотят схватки с нами: пытаются отвлечь от своих бомбардировщиков и дать им возможность отбомбиться. Не выйдет!

Созревает план боя. По замыслу он почти ничем не отличается от того, который был высказан еще перед вылетом: Моря с Чернышевым, находясь выше, нападают на истребителей, связывают их боем, а мы четверкой громим в это время «юнкеров».

Когда враг обладает количественным превосходством, успех боя зависит толь-

ко от согласованности и стремительности действий каждого летчика. Однако сил маловато. Вкрадывается сомнение. Два наших истребителя против восьми? Сможем ли приковать всех «мессеров»? Не нападет ли четверка на нас, а другая вяжется в бой с Моря? Не лучше ли атаковать сначала истребителей противника, а потом бомбардировщиков? Но тогда от «мессеров» нельзя будет оторваться. «Юнкеры» сбросят бомбы на танки. Нет, это опасно!

Вспоминается, как однажды мы вяжались в драку с фашистскими истребителями, а их бомбардировщики в это время успели выполнить свою задачу. Может сейчас это и будет разумным действием, подсказанным обстановкой:



ведь «мессеры» здесь, под нами, а бомбардировщики еще далеко? Казалось, лучшей возможностью бить противника по частям нельзя и придумать. Рисковать? Я не осмелился нарушить узаконенную форму боя и поступить иначе.

— Моря, захлестни всех «мессов», а мы расправимся с «юнкерами»! — передаю по радио и со звоном ныряю к земле. Проскочив через заслоны вражеских истребителей, наши машины оказались ниже их. Почему мы не атаковали? Теперь, потеряв высоту, сами поставили себя в невыгодное положение. Противник сейчас воспользуется моментом и с высоты перейдет в атаку. Но «мессеры» то ли не поняли нашей ошибки, то ли растерялись от дерзости Моря и Чернышева и остались наверху. Скорей к «юнкерам»! Нельзя упускать выгодный момент!

(Окончание следует)

НОВЫЕ ПОЛЬСКИЕ СПОРТИВНЫЕ ПЛАНЕРЫ И САМОЛЕТЫ

В Польской Народной Республике большое внимание уделяется оснащению аэроклубов и других спортивных авиационных коллективов новейшей техникой и оборудованием. В прошлом году была разработана так называемая программа технического прогресса, рассчитанная на пять лет. Этим планом предусматривается унифицирование техники аэроклубов, ликвидация характерной для нынешнего времени разнородности типов самолетов и планеров.

Аэроклубы должны получить следующие самолеты и планеры отечественного производства:

Учебно-тренировочный самолет «М-4 Тарпан». Это — металлический двухместный моноплан с нижним расположением крыла. На нем установлен шестичилиндровый поршневой двигатель «ВН-6» типа «Боксер», мощностью 180 лошадиных сил. Самолет имеет современное оборудование.

Самолет «ПЗЛ-104 Вильга» предназначен для буксировки планеров, выбрасывания парашютистов; может использоваться и в других целях: как санитарный и хозяйственный. Металлический, трех-четырехместный, свободносущий моноплан, с верхним расположением крыла, оснащен двигателем «ВН-6Р».

Самолеты этого типа, предназначенные для буксировки планеров, будут иметь высокий потолок.

В аэроклубах и школах для начального обучения применялись планеры различных типов. Они будут заменены новым универсальным металлическим планером «Корморан». Это — двухместный учебный планер, обладающий высоким качеством. На нем можно будет выполнять все фигуры высшего пилотажа. «Кор-

моран» предназначается для рекордных полетов.

После окончания полного объема программы обучения на «Корморане» пилоты смогут повышать квалификацию на одноместном планере «Кобуз». Для этого планера характерны крылья ламинарного профиля, применение во многих элементах конструкции искусственных материалов. Предполагается дальнейшая эволюция этого планера.

Совершенствуется планер «Зефир», предназначенный для участия в мировом первенстве. Он оснащается тормозным парашютом многократного пользования.

Планеры для международных соревнований будут выпущены небольшими сериями. В аэроклубах уже появилась первая серия планера «Фока».

Предвидится сооружение одно- и двухместного планера для рекордных полетов с самостоятельным стартом, с мотором мощностью около 65 лошадиных сил.

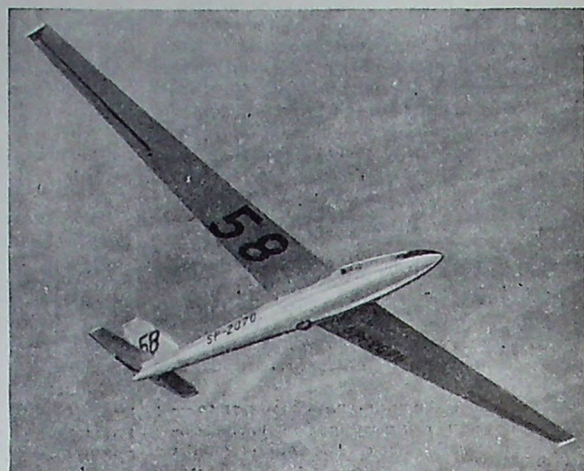
Планеры оснащаются приборами. Особенно важны из них: радиостанция с большим радиусом действия, кислородная аппаратура, искусственный горизонт и другие.

В числе вспомогательного оборудования — самоходная лебедка для запуска планеров. Она может использоваться в качестве тягача транспорта с планером. Аэроклубы получат также универсальные машины для перевозки планеров.

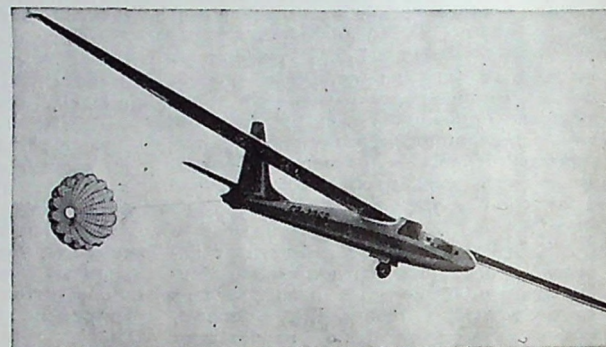
Пятилетний план даст возможность лучше готовить кадры авиации, всесторонне развивать польский авиационный спорт.

Е. КОНЕЧНЫЙ,
главный редактор журнала
«Крылатая Польша»,

М. ЖЕШОВСКИЙ



Планер «Фока».



Планер «Зефир».



Планер «Кобуз».



Самолет «М-4 Тарпан».



Самолет «ПЗЛ-104 Вильга».

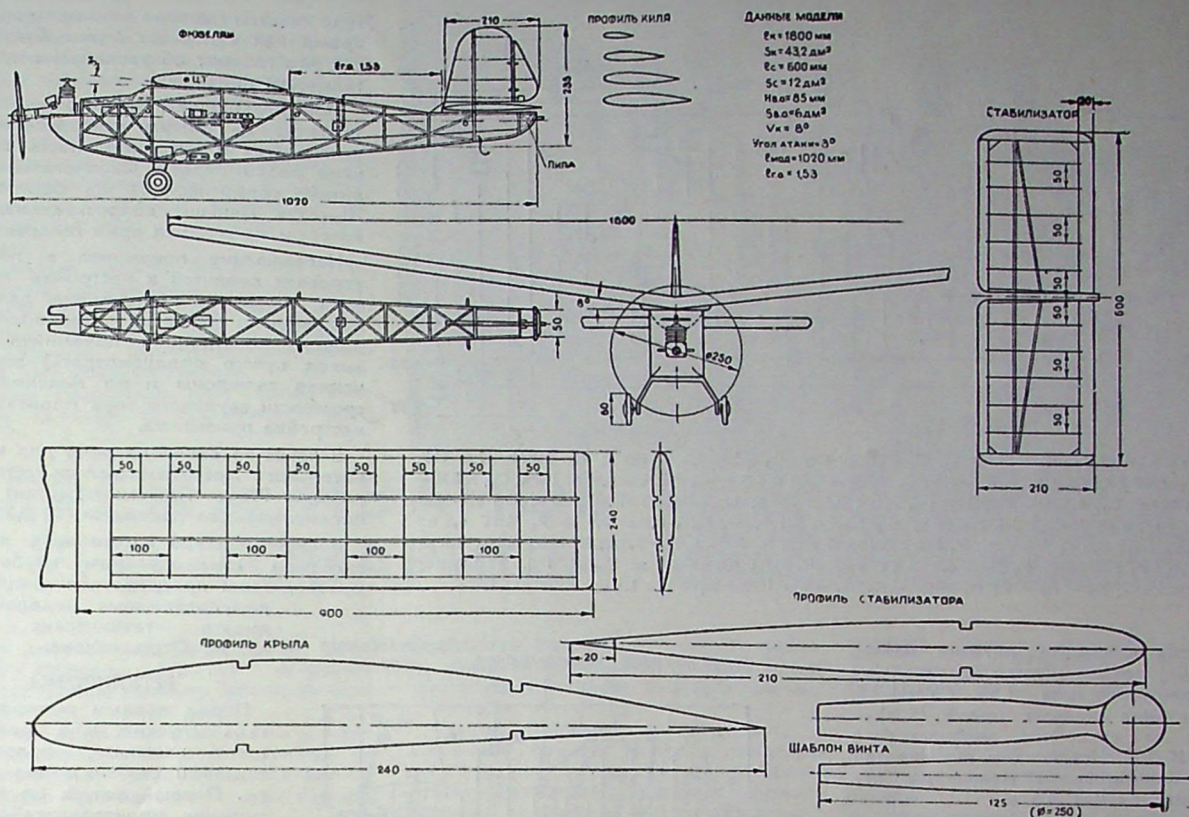


Рис. 1.

ПРОСТЕЙШАЯ ОДНОКОМАНДНАЯ МОДЕЛЬ

Московский авиамодельный клуб разработал схему простейшей радиоуправляемой однокомандной модели самолета, описание которой приводится ниже.

КОНСТРУКЦИЯ

Эта модель (рис. 1) — свободонесущий моноплан деревянной конструкции; изготовлена целиком из отечественных материалов. Относительно большая площадь стабилизатора обеспечивает ей хорошую продольную устойчивость.

Фюзеляж — наборной конструкции. Его поперечный набор состоит из фанерных шпангоутов толщиной 1—1,5 мм. Моторная рама из 10-мм фанеры. Носовая и корневая бобышки выполнены и выдолблены из липы (толщина стенок 2—3 мм). Продольный набор фюзеляжа — из сосновых стрингеров сечением 4×4 мм. Фюзеляж собирается на сосновом стапеле сечением 8—10 мм. В его носовой части находятся бамбуковые штырьки, предназначенные для крепления крыла и шасси, диаметром 4 мм, они привязаны нитками к шпангоутам. В хвостовой части имеются бамбуковые штырьки для крепления стабилизатора.

Крыло неразъемное, двухлонжеронной конструкции и прямоугольного вида в плане (центральный угол 8°). Нервыры крыла и стабилизатора из 1-мм

И. ГУБАРЕВ,
инженер Московского
авиамодельного клуба

фанеры, законцовки крыла из липы, выдолблены. Передняя и задняя кромки из липы. На модели установлен отечественный двигатель МК-128 с топливным бачком из резинового шарика. Ось двигателя смещена вниз на 3° и вправо на 2°. Воздушный винт: диаметр 250 мм, шаг 120 мм. Радиоприемник подвешивается на резиновых амортизаторах в средней части фюзеляжа под крылом. Питание для приемника расположено в носовой части фюзеляжа, что создает тридцатипроцентную центровку. Исполнительный механизм в задней части фюзеляжа.

Шасси из дюралюмина толщиной 3 мм, а колеса диаметром 60 мм выдолблены из 1-мм целлулоида. Общий полетный вес модели 2 кг.

РАДИОАППАРАТУРА

Принципиальная схема одноканального приемника приведена на рис. 2; монтажная схема на рис. 3 и 4. В качестве передатчика может быть использован любой, работающий в диапазоне 27—29 мгц, несущая которого промодулирована звуковым тоном 50—500 гц.

Мы применяем передатчик от аппаратуры РУМ-1.

Промодулированный звуковым тоном сигнал передатчика принимается антенной приемника и поступает на управляющую сетку лампы Л₁ (все лампы, примененные в приемнике, — 1П2Б). Каскад, собранный на лампе Л₁, работает в режиме сверхрегенератора с самогашением. Между первым и вторым каскадами помещен фильтр С₁Р₂, служащий для фильтрации полезного сигнала от частоты гашения.

Второй каскад, собранный на лампе Л₂, предназначен для усиления напряжения звуковой частоты до значения 1 ÷ 1,5 в.

Третья лампа работает в таком режиме: при отсутствии на ее управляющей сетке полезного сигнала лампа заперта, а при наличии такого сигнала полностью открыта. Такой режим обеспечивает наибольший перепад анодного тока (1,5+2 ма), то есть надежную работу чувствительного реле, включенного в ее анодную цепь.

В приемнике использован ряд деталей от аппаратуры РУМ-1.

НАЛАЖИВАНИЕ ПРИЕМНИКА

Прежде чем начать наладку приемника, необходимо убедиться в исправности как самих источников питания, так и подводящих проводов.

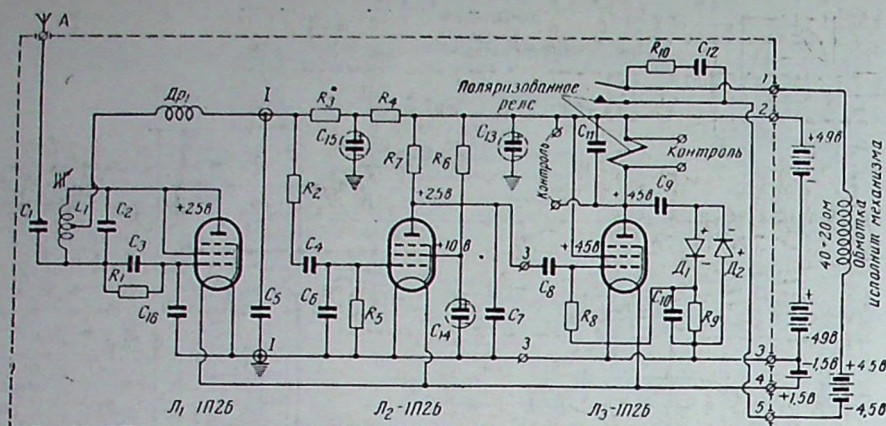


Рис. 2. С₁ КТК 2ПФ; С₂ КТК 3ПФ; С₃ КТК 35 ПФ; С₄ МБМ 0,05 × 160 в; С₅ МБМ 4700 ПФ; С₆ КДС - 6800 ПФ; С₇ КДС - 6800 ПФ; С₈ МБМ - 0,05 × 160 в; С₉ МБМ - 0,05 × 160 в; С₁₀ МБМ - 0,05 × 160 в; С₁₁ МБМ - 4700 ПФ; С₁₂ МБМ 0,1 × 160 в; С₁₃ ЭМ-М-2 МКФ × 60 в; С₁₄ ЭМ-М-2 МКФ × 60 в; С₁₅ ЭМ-М-2 МКФ × 60 в; С₁₆ КТК - 3 ПФ; R₁ МЛТ 0,5 вт 3,9 м; R₂ МЛТ 0,5 вт 47 ком; R₃ МЛТ 0,5 вт 160 ком; R₄ МЛТ 0,5 вт 47 ком; R₅ МЛТ 0,5 вт 3,0 м; R₆ МЛТ 0,5 вт 1,0 м; R₇ МЛТ 0,5 вт 240 ком; R₈ МЛТ 0,5 вт 470 ком; R₉ МЛТ 0,5 вт 1,2 м; R₁₀ МЛТ 0,5 вт 100 ом; R₁₁ - дроссели; Д₁ - Д9 - А; Д₂ - Д9 - А; J₁ - р/л ППЗБ; J₂ - р/л ППЗБ; J₃ - р/л ППЗБ.

В качестве источника питания накала лампы (Бн) рекомендуется использовать сухой элемент типа 1,58 СММЦ-2,5, а для питания анодных цепей (5 а) — батарею от слухового аппарата типа 49-САМЦ-0,25. Источником питания для реле исполнительного механизма является батарея КБС-4,5 в.

Наладживание приемника следует начинать с проверки работы электронного реле, для чего в анодную цепь лампы Л₃ включается миллиамперметр со шкалой от 0 до 5 ма. Конденсатор С₁₃ отсоединяется от R₆ и вход электронного реле точками «з—з» подключается к звуковому генератору (ЗГ—10) или к любому другому. Если отсутствует сигнал на входе электронного реле, миллиамперметр должен показывать ток 0,3—0,4 ма. При заземлении точки 4 миллиамперметр показывает ток 2—2,5 ма. Когда на вход электронного реле подается напряжение от звукового генератора 0,5—1 в частотой 100—500 гц, миллиамперметр показывает ток 2÷2,5 ма (при этом чувствительное реле срабатывает). Если необходимого перепада анодного тока нет, значит неправильно подключены диоды Д₁ и Д₂.

Правильно смонтированный каскад усиления напряжения (L_2) налаживания не требует. Его коэффициент усиления на частотах 100—500 гц порядка 20.

Налаживание сверхрегенеративного каскада в основном сводится к подбору величины сопротивления R_2 ; к точкам 1 и 1-1 подключается осциллограф типа ЭО-7, а сопротивление R_2 заменяется переменным сопротивлением 0,24—0,33 ом. При уменьшении сопротивления R_2 до 50 ком на осциллографе (ча-

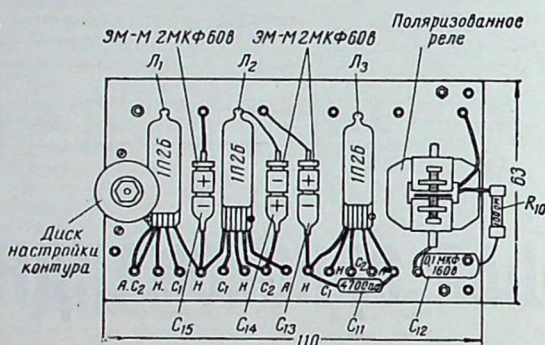


Рис. 3.

стота развертки около 20 гц) хорошо просматривается напряжение частоты гашения, промодулированной суперными шумами. При увеличении R_2 ампли-

туда частоты гашения уменьшается, в то время как суперные шумы будут расти, что говорит об увеличении чувствительности приемника.

При дальнейшем увеличении сопротивления R_2 режим сверхрегенерации усиливается и чувствительность приемника резко падает. Окончательная величина сопротивления R_2 берется на 20—25% меньше сопротивления, при котором произошел срыв генерации.

Налаживание приемника в полевых условиях сводится к настройке приемника на частоту передатчика, для чего параллельно обмотке чувствительного реле (в конструкции приемника такой выход нужно предусмотреть) подключаются телефоны и по максимальной громкости звукового тона производится настройка приемника.

В качестве силового реле для исполнительного механизма используется реле типа РП-2. Причем обмотки реле перематываются проводом ПЭ 0,35—0,4.

Радиоаппаратура изготовлена в Московском авиамodelьном клубе под руководством председателя секции радиоуправляемых моделей кандидата технических наук Ю. М. Отященко.

РЕГУЛИРОВКА

Перед первым регулировочным запуском надо проверить центр тяжести, положение крыла и стабилизатора модели. Первый запуск на планирование производится с рук. Для этого выбирают безветренную погоду. Отрегулировав модель на планирование с рук, можно приступить к ее моторным полетам на малых оборотах двигателя. При отклонении модели от прямой линии полета надо немного сместить мотор в противоположную сторону. Если она опускает или поднимает нос, также смещают мотор по вертикали. Двигаясь ровного полета, модель запускают в ветреную погоду с максимальными оборотами двигателя. Она устойчива в полете.

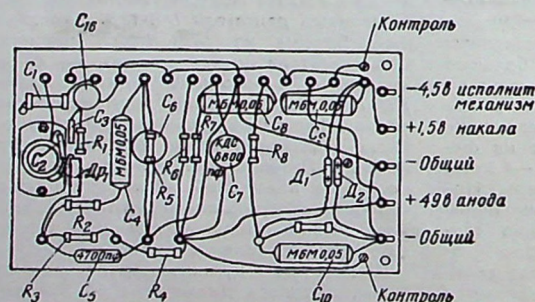
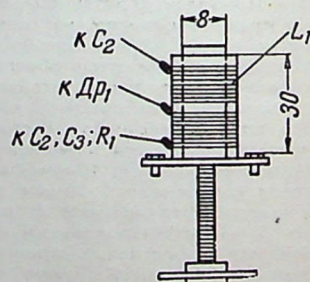


Рис. 4. L_1 — 18 витков проводом ПЭА-Ф 0,32 мм с отводом от середины.
Сердечник из алюминия А1-М.



СПОРТИВНАЯ ХРОНИКА

▲ Мастер спорта москвич М. Васильченко установил новый рекорд СССР по классу кордовых моделей самолетов с двигателями объемом цилиндра 5 см³. Его модель развила скорость 240 км/час. Прежний рекорд принадлежал мастеру спорта В. Евмененко и равнялся 223,6 км/час.

▲ Состоялись соревнования юных авиа-моделистов Ленинградского, Краснопресненского и Тимирязевского районов столицы. В каждой команде было по 6 участников. Запускались модели свобод-

ного полста. Первое место заняла команда Ленинградского района — 2113 очков.

да Звенигородского района — 2113 очков.

▲ 85 школьных команд оспаривали личное-командное первенство Баку по командным моделям. Победили авиамоделисты 6-й школы (инструктор А. Мещеряков). В личном зачете впереди А. Матрусов (2 тура — 210 очков).

Как ни странно, а начну с детского сада. Именно в детском саду я познакомилась с Сереей Ивановым. Непривычно было видеть рослого юношу в кругу малышей, сосредоточенно вырезающего из плотной бумаги плоские самолетики и с азартом потом запускающего их высоко к потолку.

— Это мой брат,— доверительно сообщила маленькая девочка в красном платьице.— Он делает модели, а потом, как вырастет, настоящий самолет сделает.

Бумажный самолет, описав круг, благополучно приземлился. Сергей помог одеться сестренке, попрощался с малышами и зашагал с нею по улице.

— Хороший парнишка,— улыбнулась вслед ему воспитательница.

И она рассказала, как Сергей ежедневно приходит за сестренкой Леной.



СЕРЕЖА ИВАНОВ И ЕГО ТОВАРИЩИ

кой в детский сад. Никогда не откажется починить игрушку, исправить входные двери, наладить электрический утюг.

Да что в детском саду, дома у Сергея немало обязанностей. Мастер на все руки, как зовут его в семье, он смастерил кухонную полку для посуды, табуретки и аптечку.

У Сережи, семиклассника из 809-й школы, есть большое увлечение. Вот и сейчас, едва войдя в дом, он тут же сел за математические расчеты. Длинные столбцы цифр ложатся на бумагу.

Арсений Михайлович — отец Сергея — доволен упорством сына и всячески поощряет его увлечение.

Но вот Сережа победоносно запел:

Самолеты есть разные в мире,
Знаю птиц я немало стальных,
Но с машиной Ту-104

Ни одна не сравнится из них...

— Нашел? — подходит к нему отец (он преподает физику в школе). — А ну-ка давай пересчитаем вместе.

Две головы склоняются над расчетами.

— Все правильно,— медленно произносит Арсений Михайлович.— А теперь чай пить.

Сережину увлечение авиамоделизмом разделяет вся семья. Четыре года назад, когда он приносил домой купленные в магазине посылки схематических моделей самолетов и квартира Ивановых превращалась в подобие мастерской, мама бывала недовольна.

— У конструктора порядок и аккуратность на первом месте должны быть,— повторяла она, шагая через груды планок, бумаги и стружку.

Но конструирование не очень удавалось Сереже. А самое главное—это маленькая сестренка, которая тогда только начала ходить. Она часами прожигала рядом с братом, молча наблюдая за его работой. Стоило только отвернуться, как она хватала хрупкое, как у кузнечика, крыло аэроплана.

Раздавался негромкий треск. А девочка невинно заглядывала в глаза брату, протягивала половину бывшего крыла:

— Тебе.

Сергей перенес свою работу в школьный кружок. Нелегко рождалась новая модель. Городские соревнования приближаются. На выручку пришли старшие кружковцы, инструктор.

Руководитель кружка приучил Сергея экспериментировать, упорно тренироваться, беспрерывно улучшать качество полета модели.

Началась подготовка к Московским городским соревнованиям авиамоделистов-школьников. А вскоре настал и день, когда прозвучала команда:

— На старт!

На этих соревнованиях Иванов

Сережа Иванов (справа) и Володя Кварталов.

Фото В. Антонова

успешно выступил: он занял второе место.

Взволнованно Сергей делился с товарищами своими планами:

— Теперь буду строить новую таймерную модель.

В коллективе ДОСААФ 809-й московской школы немало авиамоделистов. Они умело сочетают учебу с занятиями в кружке.

Витя и Игорь Голубевы — братья. Оба строят модели планеров. На Московских городских соревнованиях завоевали призовые места. Игорь — первый помощник инструктора кружка.

Копеев Саша из шестого класса, семиклассник Володя Прохоренко и другие ребята известны в школе как трудолюбивые авиамоделисты. Строители моделей смонтировали циркулярную пилу в столярной мастерской, к верстакам подвели электричество, изготовили розетки для настольных ламп. Столяры и маляры, они владеют искусством клеить и паять, терпеливо чертить и выпиливать из фанеры.

Ребята начали строить маленькие ракеты. Недавно они запустили модель одноступенчатой ракеты. И вот она молниеносно взвилась в небо. Глядя на ее полет, присутствовавшая при запуске Леночка восхищенно сказала:

— Как Гагарин! Как Герман Титов. Я сама в кино видела. Точно так!

Ум и воля ребят направлены на полезное, интересное дело, на развитие природных дарований. Занятия в кружках ДОСААФ служат высокой цели — воспитанию нового человека.

НОВОЕ ДОПОЛНЕНИЕ К РАЗРЯДНЫМ НОРМАМ

Президиум Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР удовлетворил просьбу ЦК ДОСААФ СССР о внесении дополнения в разрядные нормы Единой всесоюзной спортивной классификации 1961—1964 гг. по планерному спорту, включив в число норм для мастеров спорта наряду с «выигрышем высоты» также «скоростной полет по 100-км треугольному маршруту со скоростью не менее 50 км в час».

Таким образом, при отсутствии метеорологических условий для выполнения норматива «выигрыш высоты» его в программе соревнований можно заменять выполнением «скоростного полета по 100-км треугольному маршруту со скоростью не менее 50 км в час».

Е. САПОЖНИКОВ,
мастер спорта СССР

З. БАХМАЧ

Москва, 809-я школа

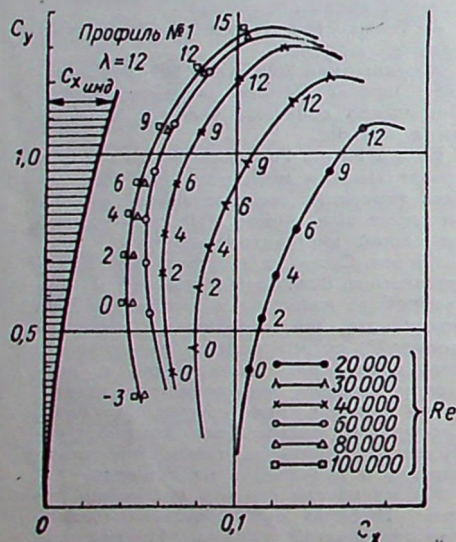
ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОГО УДЛИНЕНИЯ КРЫЛА МОДЕЛИ СВОБОДНОГО ПОЛЕТА

Инженер Т. РУДЕНКО

При проектировании крыла летающей модели спортсмен обязан решить сложную задачу — выбрать правильную форму крыла в плане. Эта задача должна быть подчинена основной цели: обеспечить минимальную скорость снижения модели.

Сопротивление модели складывается из профильного сопротивления крыла, индуктивного сопротивления крыла и вредного сопротивления не несущих частей модели.

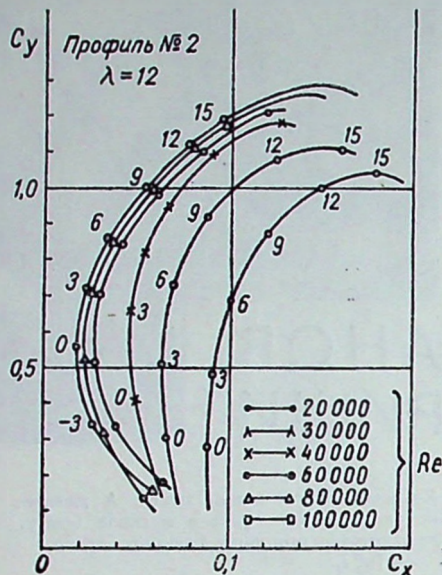
$$C_{x\text{мод}} = C_{x\text{пр}} + C_{x\text{инд}} + C_{x\text{врт}}$$



Профиль №1 (ХАИ-9)

X	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Yв	2,05	5,0	6,3	8,2	10,5	11,6	11,65	10,5	8,85	6,1	5,85	3,1	0
Yн	2,05	4,45	4,7	4,05	2,7	1,6	2,4	3,0	3,3	3,15	2,45	1,45	0

Рис. 1.



Профиль №2 (ХАИ-7)

X	0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Yв	1,3	3,5	4,8	6,2	8,1	9,3	9,7	9,45	8,85	7,75	6,1	3,9	0,4
Yн	1,3	2,25	0	0,2	1,6	2,9	3,7	4,3	4,5	4,4	3,7	2,2	0

Рис. 2.

где

$$C_{x\text{пр}} = f(Re) \text{ и } C_{x\text{инд}} = \frac{1+\delta}{\pi\lambda} C_y^2$$

Коэффициент профильного сопротивления крыла $C_{x\text{пр}}$ зависит в значительной степени от числа Рейнольдса Re . Для моделей планеров А-2, А-1 и резиномотормных моделей крыло работает в диапазоне чисел $Re = 30000 \div 80000$. На рис. 1 и 2 показаны профили и их поляры при разных числах Re , полученные путем продувок в аэродинамической трубе Харьковского авиационного института.

Коэффициент индуктивного сопротивления зависит от удлинения крыла λ , под которым понимают отношение квадрата размаха к площади крыла. Влияние формы крыла в плане, учтенное коэффициентом δ , невелико. Чтобы не увеличивать профильное сопротивление, законцовки следует делать с минимальным сужением.

На рис. 1 часть сопротивления крыла, составляющая индуктивное сопротивление, заштрихована. $C_{x\text{врт}}$ — коэффициент вредного сопротивления фюзеляжа, стабилизатора и других не несущих частей

модели. В расчетах коэффициент принят равным $C_{x\text{врт}} = 0,005$.

На моделях свободного полета обычно применяют заднюю центровку и несущие профили на стабилизаторах. Чтобы упростить расчеты, мы решили пренебречь несущими свойствами оперения. Улучшение летных качеств реальных моделей за счет подъемных сил оперения идет в "запас" и на картину изменения скорости снижения от удлинения не оказывает влияния.

Известно, что крылья большого удлинения обладают меньшим индуктивным сопротивлением. Однако уменьшение хорды крыла для увеличения удлинения λ при заданной площади крыла S не всегда приводит к положительному результату, так как при этом, из-за уменьшения числа Re , увеличивается профильное сопротивление (рис. 3).

$$Re = \frac{vb}{\nu} = \frac{v}{\nu} \sqrt{\frac{S}{\lambda}}$$

где v — скорость модели в м/сек,

$\nu = 1,45 \cdot 10^{-6} \frac{\text{м}^2}{\text{сек}}$ коэффициент кинематической вязкости воздуха,

b — хорда крыла в м,

S — площадь крыла в м².

Коэффициент профильного сопротивления крыла косвенно зависит от нагрузки на крыло p (кг/м²), которая определяет

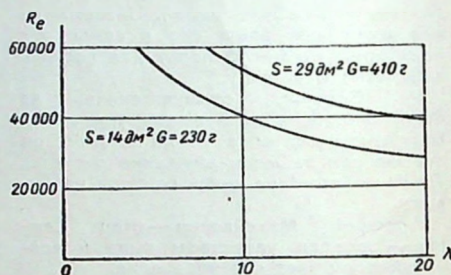


Рис. 3.

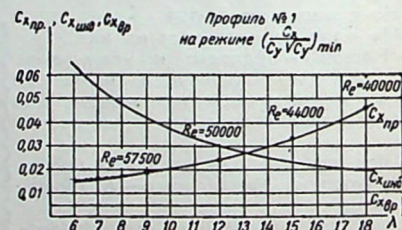


Рис. 4.

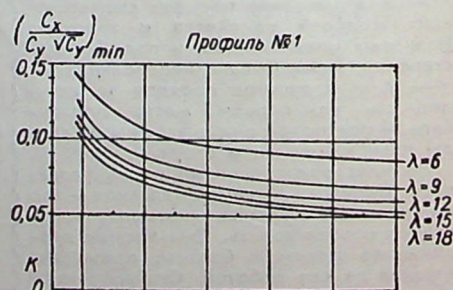


Рис. 5.

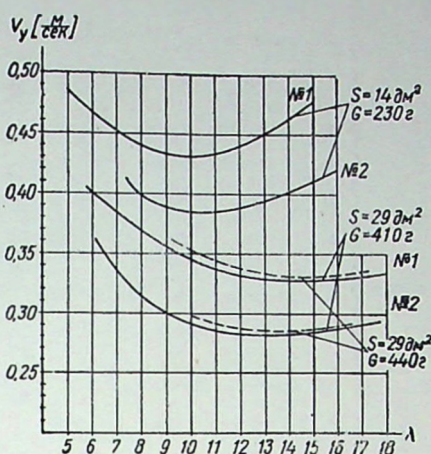


Рис. 6.

скорость полета v , а следовательно, и число Re

$$Re = \frac{v}{\nu} \sqrt{\frac{s}{\lambda}} = \frac{4}{\nu} \sqrt{\frac{p}{C_y}} \sqrt{\frac{s}{\lambda}}$$

Задача моделиста состоит в выборе такой комбинации составляющих сопротивления (рис. 4), чтобы при заданной площади крыла и весе модели скорость снижения модели V_y была минимальной.

$$V_y = \frac{VC_x}{C_y} = 4 \frac{C_x}{C_y} \sqrt{\frac{p}{C_y}}$$

Отсюда видно, что необходимо обеспечить минимальное значение коэффициента мощности $\frac{C_x}{C_y \sqrt{C_y}}$. Зависи-

мость этого коэффициента от числа Re и удлинения крыла λ для профиля № 1 дана на рис. 5.

Подставив в графике на рис. 5 вместо числа Re соответствующие ему удлинения λ по рис. 3, мы получим зависимость скорости снижения от удлинения (рис. 6).

Анализ графика дает возможность сделать такие выводы: для моделей планеров класса А-2 оптимальное удлинение равно $\lambda = 13 \div 15$; для резиномоторных моделей и моделей планеров класса А-1 оптимальное удлинение $\lambda = 9 \div 10$. Для профилей, сопротивление которых менее сильно зависит от числа Re , оптимальное удлинение будет больше. Оптимальное удлинение зависит от нагрузки на крыло p (рис. 7). При увеличении нагрузки оптимальное удлинение также увеличивается.

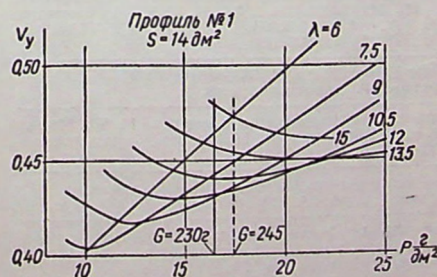


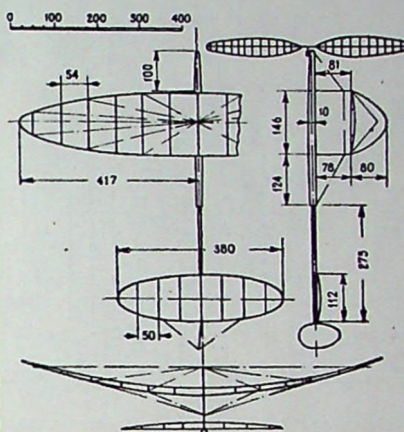
Рис. 7.

Из практики зарубежного авиамоделизма

РЕКОРДНАЯ КОМНАТНАЯ МОДЕЛЬ

Мировой рекорд продолжительности полета комнатной резиномоторной модели — 44 мин. 20 сек.

Чертеж этой модели — на рисунке. Вес всей модели без резины — 0,85 г, вес крыла — 0,3 г, фюзеляжа с креплениями и оперением — 0,4 г и винта — 0,15 г. Резина — 1 нитка пирелли 1,7X1,3 мм. Число оборотов в рекордном полете — 1830. Винт, как и вся модель, обтянут микропленкой.



Его диаметр — 480 мм, шаг — 740 мм и наибольшая ширина лопасти — 55 мм. Запускалась модель в помещении высотой 44 м, причем высота полета доходила до 42 м.

ДВИГАТЕЛЬ С КАЛИЛЬНЫМ ЗАЖИГАНИЕМ

Этот двигатель «Ти-Ди» (2,5 см³) имеет хорошие характеристики, резко отличающиеся в зависимости от состава топливной смеси. При топливе с 40% нитрометана двигатель развивает мощность 0,434 л. с. при 15 600 об/мин. При тех же оборотах, но со смесью без нитрометана мощность двигателя — 0,33 л. с. Двигатель имеет распределение через вал и несимметрично расположенный во всасывающем патрубке карбюратор.

БЕЗ ПОМОЩНИКА

Венгерские спортсмены предлагают способ запуска модели планера без помощника. Модель подвешивается к одинарной или двойной подвеске (рис. 1 и 4) за крючок, прикрепленный к спинке крыла у центра ее тяжести. Другой конец подвески прикреплен к перекладине или к вершинам деревянных стоек (рис. 4). Крыло фиксируется направляющими, также прикрепленными к стойкам. При натяжении леера (рис. 2 и 3) подвеска соскакивает с крючка и модель совершает на леере обычный взлет.



Рис. 1.

ИНТЕРЕСНЫЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

Подвижная моторама для удобной регулировки положения оси тяги двигателя предложена английскими авиамоделистами (рис. 1). Она состоит из двух дюралевых пластин, крепящихся на оси (1) к фюзеляжу. Второе место крепления — прорезь в пластине, через которую проходит прижимной винт (2).

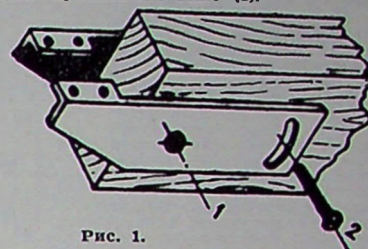


Рис. 1.

Приспособление для заводки резиномотора без помощника предлагают венгерские авиамоделисты (рис. 2). Оно удерживается на месте с помощью штыря, вбиваемого в землю. Ось заводимого резиномотора всегда совпадает с осью фюзеляжа независимо от роста спортсмена или положения его рук.

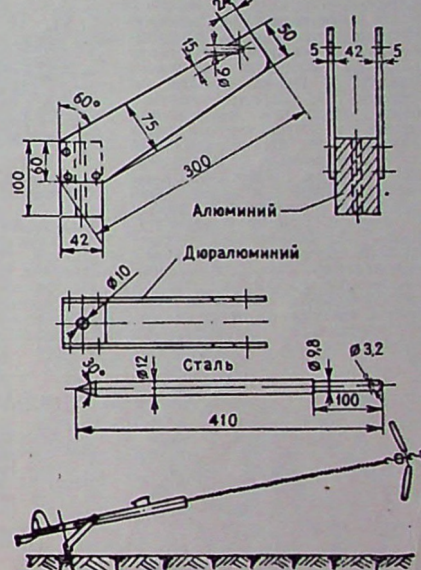


Рис. 2.

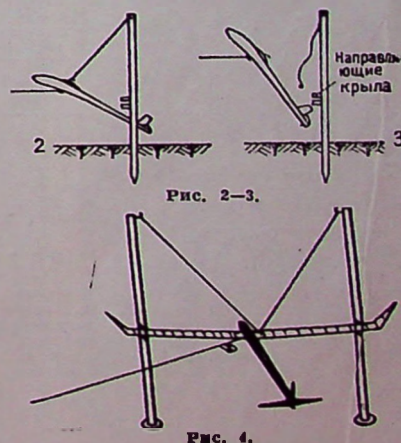


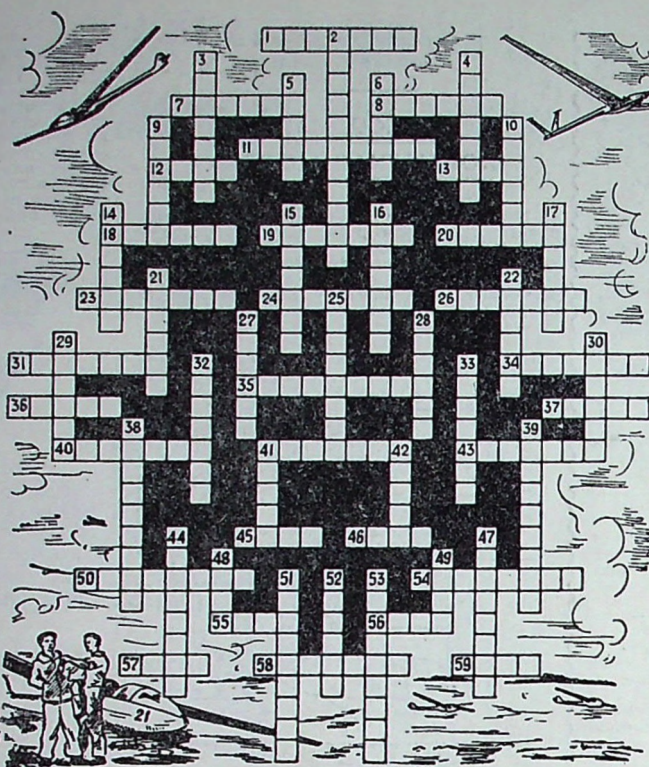
Рис. 2-3.

Рис. 4.

КРОССВОРД „Планеризм“

По горизонтали: 1. Деталь лебедки. 7. Один из признаков вертикальных воздушных потоков. 8. Помещение для пилота. 11. Советская планеристка, установившая мировые рекорды дальности по прямой. 12. Линейный ориентир. 13. Чертеж местности. 18. Наивысшее спортивное достижение. 19. Буксировщик. 20. Руль. 23. Защитное приспособление. 24. Известный литовский обществ.-конструктор планеров. 28. Вид полета на планере. 31. Путь. 34. Приспособление на руле, облегчающее управление. 35. Вид спорта. 36. Неблагоприятное метеорологическое явление. 37. Летчик. 40. Конструктор самолетов и планеров. 41. Деталь к буксирному тросу. 43. Преодоление какого-либо пространства на летательном аппарате. 45. Просвет в облачности. 46. Строй. 50. Название планера. 54. Планер. 55. Время, выгодное для вылета планера. 56. Сила, благодаря которой планер запускается в воздух. 57. Маршрут. 58. Указатель прибора. 59. Стабилизирующая плоскость.

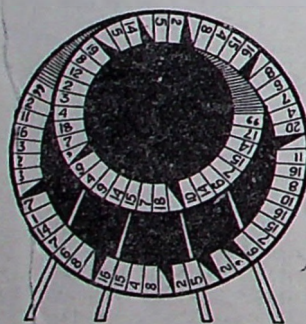
По вертикали: 2. Средство запуска планера. 3. Устройство для механизированного запуска планера. 4. Часть крыла. 5. Передвижение по воздуху. 6. Складка местности, создающая воздушный поток. 9. Вид восходящего потока. 10. Приспособление для натяжки расчалки. 14. Группа, занимающаяся планеризмом. 15. Спасательное оснащение пилота. 16. Победитель на соревнованиях. 17. Известный планерист и заслуженный летчик-испытатель. 21. Расстояние от земли вверх. 22. Буква иностранного алфавита, которой назван один из авиационных материалов. 25. Известный планерист-ре-



кордемен. 27. Команда, обслуживающая самолет, планер. 28. Расстояние между крайними точками крыла. 29. Ограничивающая линия крыла. 30. Аэролак. 32. Наружное покрытие планера. 33. Отделение планера от буксирного троса. 38. Метеорологические условия, благоприятствующие возникновению вертикальных воз-

душных потоков. 39. Конструктор планероп. 41. Движение воздуха. 42. Специальная схема аэродрома. 44. Степень быстроты полета планера. 47. Потеря высоты в полете. 48. Непокойное состояние атмосферы. 49. Углубление в основании облака. 51. Планерист. 52. Летательный аппарат. 53. Определенное движение воздуха.

КРИПТОГРАММА



ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 7)

КРОССВОРД

По горизонтали: 4. Гагарин. 7. Карта. 8. Юрьев. 11. Штопор. 12. Павлов. 13. Очки. 14. Хром. 17. Виплан. 18. Прыжок. 21. Кокус. 22-24. Сухой. Гуревич. По вертикали: 1. Ракета. 2. Такт. 3. Фигура. 5. Камоп. 6. Редан. 9. Уточник. 10. Мосолов. 15. Капот. 16. Аргон. 19. Супрун. 20. Душкин. 23. Шлем.

ВИКТОРИНА «КОСМОС»

1. 384 тысячи км. 2. Плутон. 3. Космодром Байконур. 4. Юпитер. 5. В Вавилоне, Египте, Индии, Китае.

ЗАДАЧА

«ПО ЗАМКНУТОМУ КРУГУ»

Известно, что меридианы к северу сближаются, а к югу — удаляются один от другого. Следовательно, участок полета на запад был длиннее, нежели на восток. Эта разница составила примерно 73 км.

Ребус



Делом ответим на призыв партии!	1
Г. Титов. Везде молодежь, и все от рождения крылаты	2
П. Балакин. Сестры Оленихи	4
Ф. Агальцов. О тех, кто на страже	5
Н. Троицкий. Ракетопосец над морем	7
М. Львов. За братом — брат	8
Ю. Зельвенский. На небесных стадионах	10
И. Жарковский. Западные спортсмены	12
И. Шамоп. Служу Советскому Союзу!	14
От модели до Ту-114	16
Вл. Смолин. Ветры дальних странствий	16
А. Винокуров. Восемь медалей Виктора Шпырева	17
Б. Подошва. Особенности пилотирования планера А-13	18
В. Наумов. С первой секунды	19
А. Васин. С кинокамерой в свободном падении	20
Фильм о грядущем подвиге Д. И. Менделеев — воздухоплаватель	21
С. Визгунов. Гидроудары и их предупреждение	22
В авиационной спортивной комиссии	22
Для нас, авиационные спортсмены	23
А. Ворожейкин. Истребители	24
Е. Конечный. М. Жешовский. Новые польские спортивные планеры и самолеты	26
И. Губарев. Простейшая однокомандная модель	27
З. Бахмач. Сережа Иванов и его товарищи	29
Е. Сапожников. Новое дополнение к разрядным нормам	29
Т. Руденко. Выбор оптимального удлинения крыла модели свободного полета	30
Из практики зарубежного авиамоделизма	31

На 1-й стр. обложки: Истребители. Фото К. Куличенко.

На 4-й стр. обложки: Вертолет-кран конструкции М. Л. Милля. Фото С. Кашникова.

В помощь авиамodelисту

В. Матвеев. Простейшая кордовая модель самолета

Редакционная коллегия:

Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), А. И. ИВАНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ

Художественный редактор Е. Аграновский
Корректор Т. Александрова

Сдано в производство 6/VI 1962 г. Подписано в печать 14. VII 1962 г. Бум. 60x92/8. 2¹/₂ л. Г-81 062 Тир. 50 000 экз. Издательство ДОСААФ. Цена номера 30 коп. Зак. 394

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

Московская типография № 4 Управления Полиграфической промышленности Мосгорсопнархоза. Москва, ул. Баумана, Денисовский пер., д. 30.



7



8

(Окончание. Начало см. на 2-й стр. обложки)

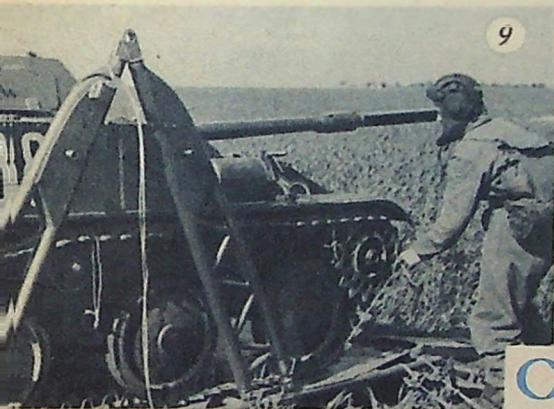
Представление о размерах купола грузового парашюта дает этот снимок (6). Лишь минуту-другую ждет приземлившаяся техника своих хозяев (7, 8, 9, 10).

С воздуха, без промедления, — в бой. Таков закон гвардейцев-парашютистов. Нарастающая скорость, идет на сближение с «противником» самоходная артиллерийская установка гвардии старшего сержанта В. Петрова (11). Комсомольский экипаж (слева направо): механик-водитель гвардии сержант А. Зачетнов, заряжающий гвардии ефрейтор Ю. Котляров и гвардии старший сержант В. Петров — завоевал звание отличного. Образцово выполнили артиллеристы задачу и в этот день. Они действовали так, как их старшие товарищи в годы Великой Отечественной войны, когда на решающих участках фронта мужественно сражались за Родину. Конечно, сегодняшний бой — учебный, но именно в дни мирной учебы парашютисты учатся тому, что необходимо на войне.

Сближение с «противником» закончено. Все боевые средства десантников готовы к обороне



6



9

занятого плацдарма. Прильнул к прицелу орудия командир самоходной артиллерийской установки гвардии сержант И. Пятаков (12). Решимость и спокойствие отличает этого воина. Безошибочными будут его выстрелы. «Противнику» не вклиниться в боевые порядки парашютного десанта.

«Бой» был горячим, потребовал большого количества боезапаса. Это не смутило гвардейца Ю. Моргуна (13). Он быстро и четко перезарядил орудие и обеспечил бесперебойный огонь по «противнику».

За действиями парашютистов неотрывно наблюдал командующий. Их организованность при выброске, уверенный огонь с воздуха и высокая мобильность при захвате и обороне плацдарма получили высокую оценку. В принятой радиোগрамме командования говорилось:

— За умелые действия в воздухе и на земле объявляю благодарность гвардейцам-парашютистам.

Текст М. Лялова
Фото Б. Антонова



11



10



12



13

С НЕБА — В БОЙ

57
П.ЯШ.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКЕ
9 1.12 1950

