



У АВИАЦИОННЫХ СПОРТСМЕНОВ
НАСТУПИЛА ГОРЯЧАЯ ПОРА.
ИДУТ ИНТЕНСИВНЫЕ
ТРЕНИРОВКИ, СОРЕВНОВАНИЯ.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

ИЮЛЬ

7

1982

НА БЛАГО НАРОДА

С творческим подъемом, вдохновенно и напряженно работают в эти дни советские люди. Решения майского (1982 года) Пленума Центрального Комитета партии, глубокий и содержательный доклад на нем Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева о Продовольственной программе встретили горячую поддержку и одобрение трудящихся, вызвали новую волну патриотического подъема.

На пленуме всестороннему анализу были подвергнуты итоги развития агропромышленного комплекса страны, раскрыты основные направления его дальнейшего движения вперед, пути и средства реализации Продовольственной программы. Доклад товарища Л. И. Брежнева явился крупным вкладом в научный коммунизм, в теорию аграрного вопроса на современном этапе, в практику решения продовольственной проблемы.

Главная цель программы, принятой на майском Пленуме ЦК КПСС, состоит в том, чтобы в короткие сроки надежно обеспечить население страны продуктами питания. Партия видит в этом первостепенную экономическую, актуальную социально-политическую задачу. Забота о народном благе, удовлетворении жизненно важных запросов советских людей было и остается важнейшим в деятельности КПСС.

Предусмотрено дальнейшее повышение эффективности работы сельского хозяйства и связанных с нею отраслей промышленности, транспорта и торговли. Среднегодовое производство зерна будет доведено в очередной пятилетке до 250—255 млн. тонн, мяса — до 20—20,5 млн. тонн, молока — до 104—106 млн. тонн, овощей — до 37—39 млн. тонн. Увеличиваются поставки сельскому хозяйству машин, минеральных удобрений, строительных материалов, возрастают энергетические мощности, принимаются меры по социальному переустройству села. На эти цели в 80-е годы намечается направить примерно 160 млрд. рублей. Как видим, принята поистине крупномасштабная долговременная научно обоснованная программа деятельности.

Выполнение Продовольственной программы стало поистине общенародным делом. На заботу партии трудящиеся нашей Родины отвечают вдохновенным трудом. На колхозных полях, в заводских цехах, на транспорте, в торговле, по всей стране все шире разворачивается в

эти дни соревнование, борьба за производство высококачественных продуктов питания. В эту деятельность активно включились все трудовые коллективы и общественные организации.

В осуществлении принятых партией решений принимают самое деятельное участие и коллективы оборонного Общества, наши авиационные организации, спортивная общественность. Уже сейчас в первичных организациях, авиационных клубах ДОСААФ развернулась широкая пропагандистская работа по разъяснению и глубокому изучению документов майского Пленума ЦК КПСС, доклада товарища Л. И. Брежнева.

В Волчанском авиационном училище летчиков ДОСААФ, Ростовском аэроклубе, Паневежском и ряде других авиаспортивных клубов состоялись политинформации и доклады по материалам майского Пленума ЦК КПСС, встречи с передовиками сельского хозяйства, деятелями науки и культуры, партийными и советскими работниками. Здесь позаботились о подготовке пропагандистского актива. С руководящим составом, с членами групп докладчиков и политинформаторами, руководителями групп политзанятий проведены совещания и инструктивные семинары. Вся эта работа тщательно спланирована и продумана, к ней привлечен широкий круг актива.

Глубоко раскрыть значение принятых решений, наметить практические меры по активному участию в их реализации — одна из важнейших задач. При изучении партийных документов следует подчеркивать, что они проникнуты заботой о благе советского народа. В агитационно-массовой работе надо умело использовать все формы: беседы и доклады, семинары и собеседования, встречи и экскурсии, применять технические средства пропаганды, оформить наглядную агитацию. Особое внимание должно быть уделено политическим занятиям. Следует раскрыть значение решений партии для укрепления экономического могущества нашего государства, показывать конкретный вклад коллектива в осуществление Продовольственной программы.

Вся эта работа должна способствовать тому, чтобы преподаватели и инструкторы, курсанты, спортивная общественность глубоко осознали свою роль, свои конкретные задачи в выполнении программы, определенной Пленумом ЦК КПСС. Правильно поступают там, где с

первых же дней осуществляют практические меры по борьбе с потерями продовольствия, совершенствуют работу столовых и буфетов, повышают рентабельность подсобных хозяйств. Именно на это направили свое внимание коллективы подмосковного авиаремонтного завода, некоторых аэроклубов.

Вместе с тем, не везде еще проявляется рачительная забота о бережном отношении к продуктам питания, к хлебу, не всегда по-хозяйски используются отведенные земли. Встречаются еще факты, когда на аэродромах и площадках несвоевременно скашиваются травы. На некоторых предприятиях и в клубах ДОСААФ слабо развито среди рабочих и служащих огородничество и садоводство, подсобное хозяйство. Важно также, не ослабляя внимания к выполнению программ летной подготовки и спортивной работы, изыскать резервы для оказания помощи селу техникой.

Многое могут сделать авиационные клубы, первичные организации ДОСААФ крупных предприятий по оказанию помощи сельским организациям ДОСААФ в развитии спортивной работы, развитии авиационных видов спорта, прежде всего авиамоделизма, парашютизма, дельтапланеризма. Активная пропаганда авиационных знаний, создание новых кружков и секций, школ юных летчиков должны способствовать расширению и углублению технических знаний молодежи, ее закреплению на селе, решению социальных задач, стиранию граней между городом и деревней. Помощь и инструктирование на местах, организация соревнований, показательных выступлений, личное участие спортсменов в сельскохозяйственных работах, развитие клубов и кружков в деревне — эти и другие формы участия в жизни нашего сельского населения должны стать постоянными в деятельности авиационных организаций. Будет правильно, если ведущие спортсмены, клубы возьмут шефство над сельскими коллективами оборонного Общества, окажут им методическую помощь, активнее привлекут сельскую молодежь к занятиям авиационным спортом.

Поистине с революционным размахом штурмует наша Родина новые рубежи, прокладывая дорогу к будущему, к коммунизму. Долг каждого коллектива оборонного Общества, каждого члена ДОСААФ в ответ на заботу партии внести свой вклад в выполнение намеченной программы, сделать все, чтобы крепло экономическое и оборонное могущество нашей любимой Отчизны.

На благо народа	
В первичные организации, в кружки, товарищи мастера!	1
Всегда в готовности	2
Г. Олейниченко. Гласность соревнований	4
Советский Азербайджан	5
XIX съезд ВЛКСМ	6
А. Мотеюнайте. Аэроклуб — мой дом	7
Ю. Уткин. Когда случай особый...	8
П. Третяк. Быть ли секции?	10
А. Сергеев. Вой в тылу «противника»	11
Советская Грузия	12
Авиационные старты-82	12
А. Швачко. Умей владеть собой	13
Дружба крепнет	15
Г. Максимов. Эстафета пилотируемых полетов продолжается	17
К. Грибовский. «Осоавиахимовский конструктор»	18
А. Григорьев. Под крылом авианосца	21
А. Слесаренно. Влюбленная в небо	22
Г. Кобылянский. Предполетный режим	22
П. Старостин. Три года спустя	24
И. Соколов. Сквозь облака и годы	26
Сильным покоряются высоты	28
А. Хафизов. Школьник изучает самолет	28
А. Самыличев. Самостраховка дельтапланериста	29
С. Рахманнин. Применяем синтетические материалы	31
В. Хохлов. Юные ракетчики	31
В. Эммененко. Больше экспериментировать!	32
В. Бирюлин. Разведку ведут беспилотные винтокрылые аппараты	33

На 1-й стр. обл.: руководитель авиамодельного кружка кандидат в мастера спорта А. Рыжков (Свердловск); мастер спорта Н. Мареева (Москва); летчик-инструктор мастер спорта А. Кольцов и его воспитанники Г. Делова, Т. Алякина, И. Тряпцова (Тула); студентка М. Радик, спортсменка 1-го разряда (Таллин).
Фото В. РУБАНА и В. ТИМОФЕЕВА

Главный редактор
Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН,
Н. Н. ГУСЬКОВ, А. П. КОЛЯДИН,
Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь),
А. Ф. МАЛЬНОВ, И. А. МЕРКУЛОВ,
А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ,
Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН,
Ю. Н. УТКИН, Ю. Л. ФОТИНОВ,
М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.05.82 г.
Подписано в печать 11.06.82 г.
60×90¹/₈, 5 п. л. Г-50816.
Тираж 55 000. Зак. 1750.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

В ПЕРВИЧНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, В КРУЖКИ, ТОВАРИЩИ МАСТЕРА!

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ВЕДУЩИХ
АВИАЦИОННЫХ СПОРТСМЕНОВ ДОСААФ

Авиационные спортсмены вместе со всем советским народом готовятся достойно отметить 60-ю годовщину образования Союза Советских Социалистических Республик. Нам есть о чем рапортовать в славный юбилей Родине Октября. За последние годы в оборонном Обществе подготовлено немало спортсменов-летчиков, вертолётчиков, планеристов, парашютистов, авиамоделистов. Многие из них отмечены государственными наградами.

Авиационные спортсмены вносят правки в таблицу мировых рекордов. Только за последние десять лет в СССР установлено 582 рекорда, из них 311 мировых. По числу рекордов, зарегистрированных Международной авиационной федерацией (ФАИ), Советский Союз занимает ныне первое место. Ему принадлежит 350 рекордов из 879. Ни одна другая авиационная держава не имеет такого количества рекордов. На международных встречах авиационными спортсменами нашей страны в десятой пятилетке завоевано 729 медалей.

Ежегодно на старты соревнований выходят сотни тысяч авиационных спортсменов. Успешно развивается один из массовых и самых молодых видов авиационного спорта — дельтапланеризм. Повысилось мастерство авиационных спортсменов. Выращен новый отряд мастеров спорта, спортсменов 1-го разряда.

Прошел почти год со дня выхода в свет постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». Сделано, как видим, немало. Но достигнутые успехи нас сегодня удовлетворить не могут.

На VII пленуме ЦК ДОСААФ СССР отмечалось, что масштабы и качество технических и военно-прикладных видов спорта еще не полностью отвечают современным требованиям. Не получили широкого развития авиационный моделизм, недостаточно активно развивается парашютный спорт, дельтапланеризм.

Главная причина недостатков в развитии массовости кроется прежде всего в слабой оборонно-спортивной работе многих первичных организаций Общества. Путь к массовости спорта лежит только через наши первичные организации, трудовые коллективы, через кружки и секции. И тут работы непочатый край. Дальнейшее развитие спорта в первичных коллективах сдерживается из-за недостатка квалифицированных общественных инструкторов, тренеров, организаторов кружков и секций. Между тем в клубах много мастеров, тренеров, которые могут оказать решающее влияние на подъем массовости авиационных видов спорта.

Валентина ЯИКОВА,
заслуженный мастер спорта СССР,
абсолютная чемпионка мира
по высшему пилотажу.
Татьяна СТЕКОЛЬНИКОВА,
заслуженный мастер спорта СССР,
абсолютная чемпионка
Советского Союза
по вертолётному спорту.
Валерий ЖУРАВЛЕВ,
мастер спорта,
двукратный абсолютный чемпион
Советского Союза
на реактивных самолетах.
Виктор СМОЛИН,
мастер спорта СССР
международного класса,
абсолютный чемпион Европы
по самолетному спорту.
Николай УШМАЕВ,
заслуженный мастер спорта,

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, решение VII пленума ЦК ДОСААФ по многому обязывают ведущих спортсменов, тренеров. Наш долг — помочь сделать авиационный спорт более массовым. Нашим девизом должно быть: «Место мастера спорта — в трудовом коллективе!».

Многие из тех, кто подписал это письмо, постоянно и плодотворно работают в первичных организациях ДОСААФ. Абсолютный чемпион Европы по самолетному спорту мастер спорта СССР международного класса Виктор Смолин на протяжении ряда лет успешно ведет занятия во Дворце пионеров. Им выращены замечательные спортсмены. Мастер спорта СССР международного класса Ольга Баженова из Ворошиловграда на общественных началах занимается с начинающими парашютистами. Полезную инициативу проявили ведущие мастера-парашютисты, не раз выступавшие в составе сборной страны. Они взяли на себя почетную обязанность — помогать авиационным клубам ДОСААФ в совершенствовании учебно-воспитательной и тренировочной работы. Их твердые знания, организаторские способности окажут добрую услугу секциям и кружкам.

Что может быть почетнее для ведущего спортсмена, нежели вести работу в клубе, в первичной организации ДОСААФ, растить молодых спортсменов, передавать им свой богатый опыт. И на основе массовости — поднимать мастерство, вносить свой вклад в завоевание мировых первенств.

Хорошие возможности для плодотворной работы мастеров, тренеров в трудовых коллективах созданы в период VIII летней Спартакиады народов СССР. Участие в подготовке к соревнованиям по техническим, военно-прикладным видам спорта будет способствовать развитию массовости и мастерства.

Скоро в первичных организациях начнутся отчеты и выборы. Несомненно, они привлекут внимание общественности и более массовому развитию военно-технических и прикладных видов спорта. И тут мы, авиационные спортсмены, не должны оставаться в стороне. Наш долг — внести свой вклад в подготовку к IX съезду ДОСААФ СССР.

Пусть развиваются авиационные виды спорта, множатся ряды спортсменов. Поможем первичным организациям ДОСААФ предприятий и строок, колхозов и совхозов, средних школ, техникумов и вузов создать новые кружки и секции! Шире внедрим в авиационный спорт общественные начала!

Ознаменуем 60-летие Союза Советских Социалистических Республик, а также предстоящий IX съезд ДОСААФ СССР новыми победами, рекордами во славу Родины.

абсолютный чемпион мира
по парашютному спорту,
Валентина ЗАКОРЕЦКАЯ,
заслуженный мастер спорта,
многократная чемпионка
и рекордсменка мира
по парашютному спорту.
Антанас РУКАС,
мастер спорта СССР
международного класса,
неоднократный призер
всесоюзных и международных
соревнований по планерному спорту.
Андрей ИЛЬИНОВ,
мастер спорта,
чемпион Советского Союза
по скоростным моделям самолетов.
Андрей КАРЕТКИН,
абсолютный чемпион
Советского Союза
по дельтапланерному спорту.

ПРАЗДНИК ВОЗДУШНЫХ ДЕСАНТНИКОВ

В АВГУСТЕ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫЕ ВОЙСКА ОТМЕЧАЮТ СВОЙ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ. ЭТУ СЛАВНУЮ ДАТУ ГВАРДЕЙЦЫ-ДЕСАНТНИКИ ВСТРЕЧАЮТ НОВЫМИ ДОСТИЖЕНИЯМИ В ОВЛАДЕНИИ ВОЕННЫМ ДЕЛОМ, В УМЕНИИ ПРИМЕНЯТЬ ВВЕРЕННОЕ ИМ ОРУЖИЕ И БОЕВУЮ ТЕХНИКУ, УСПЕХАМИ, КОТОРЫЕ ПРИУМНОЖАЮТ СЛАВУ ГЕРОЕВ-ФРОНТОВИКОВ.

БЕЗЗАВЕТНО ПРЕДАННЫЕ РОДИНЕ, КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ, ОНИ ВСЕГДА ГОТОВЫ С ЧЕСТЬЮ ВЫПОЛНИТЬ ПРИКАЗ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА. В РАТНЫХ БУДНЯХ ДЕСАНТНИКИ ПРОЯВЛЯЮТ ПОЛИТИЧЕСКУЮ СОЗНАТЕЛЬНОСТЬ, СТОЙКОСТЬ, ВЫСОКИЕ МОРАЛЬНО-БОЕВЫЕ КАЧЕСТВА. ЭТО ПОДТВЕРЖДАЛОСЬ НА МНОГИХ УЧЕНИЯХ, А ТАКЖЕ В АФГАНИСТАНЕ, ГДЕ В СОСТАВЕ ОГРАНИЧЕННОГО КОНТИНГЕНТА СОВЕТСКИХ ВОЙСК ВЫПОЛНЯЮТ СВОЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ ДОЛГ, ОКАЗЫВАЮТ БРАТСКУЮ ПОМОЩЬ В ЗАЩИТЕ ЗАВОЕВАНИЙ РЕВОЛЮЦИИ ОТ ВНЕШНЕЙ АГРЕССИИ.

☆☆☆

Когда с вещами на вокзал
Мы шли из райвоенкомата,
Товарищ, помню, мне сказал:
— В десанте служба трудновата!

И в правде тех негромких слов
Я, став солдатом, убедился:
От переходов, марш-бросков
Порой бывало с ног валился.

Но шел вперед упрямо я,
Палил ли зной иль вьюги выли...
И эти трудности меня,
Как сталь, с годами закалили.

Я бороздил небес простор,
Ходил в заснеженные дали,
Вел с облаками разговор —
И жить без них смогу едва ли.

Горжусь, что вот уж двадцать лет
Я — в списках гвардии крылатой.
И войск родней на свете нет,
Хоть служба в них и трудновата.

Гвардии прапорщик
И. КРЮЧКОВ



ВСЕГДА В ГОТОВНОСТИ

Фото В. СУХОДОЛЬСКОГО,
Л. ЯКУТИНА

● Гвардейцы из батальона Л. Аршинова.

● Гвардии сержант Виктор Чечнев, отличник боевой и политической подготовки.





● Снимки с учений.



ГЛАСНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

ОБОРОННОЕ ОБЩЕСТВО. ОТ СЪЕЗДА К СЪЕЗДУ

У Кинель-Черкасского аэроклуба сложившиеся традиции. С момента его организации, с 1960 года, в Вооруженные Силы СССР идет отсюда хорошее пополнение авиаторов-специалистов, преданных нашей Коммунистической партии и Советскому правительству, хорошо знающих профессию, готовых в любую минуту выступить на защиту Родины.

За последние годы, особенно после VIII съезда ДОСААФ СССР, в аэроклубе произошли значительные перемены: укрепилась материально-техническая база, усовершенствовался процесс обслуживания авиатехники, стал более зрелым трудовой коллектив, умеющий решать сложные задачи летной и теоретической подготовки, работать эффективно и качественно, без летных происшествий по вине личного состава.

В 1979 и 1980 годах за успехи в подготовке специалистов для Вооруженных Сил СССР аэроклуб дважды удостаивался переходящего Знамени ВВС СССР. В 1981 году выступил инициатором социалистического соревнования за повышение эффективности и качества работы и успешно справился с этой задачей. Шестьдесят процентов личного состава аэроклуба — ударники коммунистического труда, десять процентов — награждены Почетными грамотами ЦК ДОСААФ СССР, обкома ДОСААФ, а товарищи И. Мясников, Ю. Носкачев, В. Есин, Б. Захаров, А. Надейкин, К. Де — орденами и медалями СССР.

Одним из важнейших факторов наших успехов является социалистическое соревнование. Как мы его организуем?

Перед новым учебным годом каждый член коллектива берет личные обязательства. На основе их составляются обязательства групп, подразделений, а уже потом и аэроклуба. Принимаются они на общем собрании коллектива.

Взятие личных обязательств — дело большое, ответственное. Перечень вопросов, по которым рекомендуется соревноваться, разрабатывают партком вместе с месткомом. Предусматривается овладение основными и смежными специальностями, наставничество, повышение образования в вечерних школах и вузах, сдача норм ГТО, участие в проведении лотереи ДОСААФ, дежурство в добровольной народной дружинке. Большое внимание уделяется повышению идейного и культурного уровня, формированию высоких морально-нравственных качеств.

Социалистическое соревнование эффективно только тогда, когда обеспечены его гласность, сравнимость результатов, обобщение передового опыта и осведомление его в практику других. Особое внимание мы уделяем этому в период подготовки к 60-летию СССР.

Расскажу, как у нас организуется эта работа.

...Аэродром. Сегодня начало полетов с курсантами. Впервые приступают они к выполнению контрольно-вывозной программы. Проведена разведка погоды, летно-технический состав построен для получения предполетных указаний. В этот момент по системе громкоговорящей связи передается радиогазета. Секретарь партийной организации подразделения П. Ширнин сообщает результаты социалистического соревнования курсантов за право первым подняться в воздух на реактивном самолете. В упорной борьбе этого права добились курсанты С. Гапонов, В. Лавринов, Ю. Гулицкий.

Называются фамилии летчиков-инструкторов: Ю. Юрченко, М. Самусенко, В. Серафонтова, чьи экипажи подошли к началу полетов с отличными результатами по теоретической и наземной подготовке, а также передовых техников: А. Тарабрина, Е. Дария, Л. Устабашиди, А. Ольховского, В. Долгополова, Е. Кыпина, победивших по результатам зимней учебы и подготовки самолетов к полетам. Передача короткая, всего 3—5 минут, но емкая по содержанию. Она воодушевляет и нацеливает людей на качественное выполнение задач летного дня.

Соревнование организуется и в процессе летного дня. Между экипажами — за отличный итог проведенных полетов, между курсантами — за отличное выполнение отдельных упражнений, между техниками — за безотказную работу авиатехники, выполнение запланированного налета. Итог подводится в конце летной смены, результаты сообщаются по громкоговорящей связи.

Закончилась неделя. Командир подразделения Г. Аброськин на собрании летчиков и курсантов подводит итоги работы, называет победителей соревнования, анализирует успехи и недостатки, ставит задачу на следующую неделю, называет экипажи, победившие в соревновании за неделю, лучших летчиков и курсантов. Результаты работы за неделю освещаются в боевых листах, специальном графике, в стенных газетах.

Прошел месяц. На собрании личного состава аэроклуба зачитывается приказ начальника по итогам работы, подробно анализируются успехи и недостатки работников каждой службы, подразделений. В нем — фамилии победителей соревнования. Отличившимся коллективам вручаются переходящие Красные знамена и вымпелы.

Подведение итогов соревнования за месяц в аэроклубе проводится следующим образом. Штаб аэроклуба во главе с А. Плотниковым собирает материал для подведения итогов и представляет его начальнику аэроклуба, его заместителям и председателю местного комитета. Рассматривается выполнение лет-

ного плана, состояние трудовой дисциплины, безопасность полетов, охрана труда и техника безопасности, спортивная, общественная, рационализаторская деятельность и другие вопросы. Результаты являются исходными данными для итогового приказа за месяц.

Социалистическое соревнование — не самоцель. Оно служит для решения главной задачи — выполнения плана летной подготовки. Форм и методов организации соревнования великое множество, но цель одна — чтобы каждый работник ответственно и с душой относился к делу, к выполнению служебного долга и взятых обязательств. Движущей силой, способствующей работе с огоньком, является, безусловно, высокое самосознание, но немалое значение имеет и внимание к человеку, к его радостям и горестям, к его нуждам и запросам. Не может человек оставаться равнодушным, если в трудную минуту ему помогли, в день рождения поздравили, выпустив для этого специальный бюллетень, а в конце трудового месяца сообщили о нем по местному радио и в фотогазете, имя его занесли на Доску почета или в Книгу почета аэроклуба...

В честь победителей соревнования каждый месяц у штаба аэроклуба, на мачте загорается красная звезда трудовой славы, у основания которой на красном стенде названы фамилии командира, секретаря комсомольской организации передового подразделения. На видном месте установлен общий стенд итогов по месяцам, где указаны все службы и подразделения, дана оценка работы по элементам. Здесь наглядно видно, почему одни сдали свои позиции, а другие улучшили.

О победителях социалистического соревнования говорят специальные красочные бюллетени. В них помещается фотография передовиков, описывается их стиль и методы работы. Так обеспечивается гласность соревнования, обобщение и передача опыта. Такие бюллетени выпускались в честь летчиков-инструкторов К. Де, Н. Полякова, В. Саломатова, техников Н. Уленкова, Ф. Малова, шофера А. Бугакова.

Областной комитет ДОСААФ, обобщив опыт лучшего подразделения аэроклуба — многократного победителя соревнования, издал листовку, рассказывающую о подготовке авиационных специалистов. Этот опыт стал достоянием других учебных организаций ДОСААФ нашей области.

В одном из классов аэроклуба на стенде — снимки наших лучших методистов: М. Гордеева, П. Маженкова, А. Симонина, Г. Воинского, О. Бондаренко и многих других. Все они — летчики первого класса, ударники коммунистического тру-

да. Умело сочетают в своей работе методы обучения и воспитания курсантов, щедро делятся своим опытом с молодыми летчиками, активно участвуют в общественной жизни клуба, являются примером для подразделения. Это наши маяки.

Организация социалистического соревнования — дело живое, творческое. Оно не терпит формализма. Надо прямо сказать, что среди некоторой части работников в прошлом бытовало мнение, что можно обойтись и без обязательств. Трудись, выполняй все, что предписано инструкциями и функциональными обязанностями, и дело с концом. Принятые хорошие обязательства порой лежали в папках, и даже те, кто их принял, забывали о них. Сейчас у нас этого нет. Партийный и административный спрос с руководителей, контроль за ходом соревнования способствуют оживлению работы и, как следствие, улучшению производственных показателей.

Всю многогранную работу, связанную с соревнованием, подведением итогов, организацией гласности и обобщением опыта, осуществляют руководство клуба, партком совместно с местным комитетом профсоюза. Секретарь парткома Ю. Десюненко и председатель месткома А. Меньших работают в тесном контакте. Общее руководство и направленность в организации соцсоревнования осуществляет заместитель начальника аэроклуба по политике Н. Фисенко. Практически он опирается на секретарей парторганизаций служб и подразделений, на совет клуба и совет библиотеки.

Многое в организации соревнования зависит от командира подразделения, начальника службы. Для помощи руководителям этих коллективов, для их учебы в вопросах организации и руководства соревнованием у нас систематически по пятницам проводятся производственные совещания с руководящим составом. На них наряду с многими вопросами жизни и деятельности аэроклуба разбирается и ход социалистического соревнования. Это позволяет регулярно обмениваться мнениями о формах и методах реализации взятых обязательств как отдельными коллективами, так и аэроклубом в целом.

Социалистическое соревнование является тем рычагом, с помощью которого мы поднимаем коллектив, всех работников аэроклуба на добросовестный труд, повышение личной ответственности, на преодоление трудностей в многогранном процессе летного обучения и воспитания авиационных специалистов.

Вся партийно-политическая, профсоюзная и комсомольская работа у нас тесно переплетается с вопросами социалистического соревнования, ибо последнее является сутью всей практической деятельности каждого члена нашего коллектива.

В настоящее время, готовясь к IX Всесоюзному съезду ДОСААФ, аэроклуб уверенно набирает темпы в работе. Месячные планы летной подготовки регулярно выполняются. В коллективах чувствуется деловитость и боевой настрой. Люди прилагают все силы, чтобы 60-летие образования СССР встретить новыми успехами в подготовке авиационных специалистов.

Г. ОЛЕЙНИЧЕНКО,
начальник аэроклуба

Кинель-Черкассы



**В СЕМЬЕ
ЕДИНОЙ**

СОВЕТСКИЙ АЗЕРБАЙДЖАН

Его земли щедро одарены природными богатствами. В недрах находятся почти все элементы таблицы Менделеева. И все же главный дар природы — нефть и газ. Ажурная стальная вышка составляет сердцевицу Государственного Герба Советского Азербайджана. Нефтяные вышки — характерная примета пейзажа Апшеронского полуострова.

В суровые годы Великой Отечественной войны страна получала от нефтяников Азербайджанской ССР три четверти всей добываемой тогда в стране нефти. «В создании превосходства Советской Армии над врагом на море, суше и в воздухе, в выдающиеся стратегические операции советских бронетанковых войск и авиационных соединений внесли немалый вклад бакинские нефтяники, — говорил Л. И. Брежнев. — В самых трудных условиях они бесперебойно снабжали горячим топливом армию и народное хозяйство страны».

Сейчас у нас имеются Самолтор, нефтяные подземные резервы Поволжья, многие другие кладовые горючего. Однако нефтяной Баку по-прежнему в трудовом строю, как солдат на посту.

Нефтяные вышки с Апшерона давно шагнули в открытый седой Каспий. В ста километрах от столицы республики героическим трудом разведчиков, буровиков, эксплуатационников построен город на сваях — Нефтяные Камни. По широкому его эстакадам высоко над водой, словно по проспектам, снуют автомашины, на площадках садятся вертолеты, у причалов швартуются нефтевозы. Из-под морских глубин ныне извлекается две трети нефти и девяносто процентов газа от общей добычи в Азербайджане.

Бакинских мастеров добычи «черного золота» хорошо знают не только на нефтепромыслах Сибири, Поволжья, Дальнего Востока, но и на Кубе, в Индии, во Вьетнаме.

Не только нефтью и газом знаменит Азербайджан. За годы Советской власти в братском созвездии союзных республик он превратился в край крупной многоотраслевой индустрии, высокоразвитого сельского хозяйства и самобытной социалистической культуры.

Современный Азербайджан — это черная и цветная металлургия, нефтяное машиностроение, электротехника, нефтехимия. Рабочий класс республики производит прокат и трубы, синтетический каучук и минеральные удобрения, покрышки для автомобилей, электродвигатели. Продукция республики идет в Закарпатье и на Сахалин, на берега Ледовитого океана и за Каспий, в знойную Туркмению. Свыше

300 видов промышленных изделий Азербайджана экспортируется в более чем 80 государств мира.

За 60 лет выпуск продукции промышленности возрос более чем в 15 раз. Объем промышленного производства только в минувшем десятилетии увеличился более чем вдвое. Девятая и десятая пятилетки для республики — это годы коренного перелома в социально-экономическом развитии, бурного расцвета всех отраслей промышленности, сельского хозяйства, культуры, науки, годы уверенного восхождения на этапе развитого социализма.

★ ★ ★

С каждым годом молодеет, становится все краше древний многонациональный уголок Советской Родины. Обновляются города с вековой историей, такие, как Баку, Кировабад, Ленкорань, Хачмас, растут, поднимаются ввысь этажи жилых корпусов новых индустриальных центров.

Азербайджан не только отменный труженик. На фронтах минувших огненных битв его сыны проявили массовый героизм и отвагу, сотни тысяч их награждены орденами и медалями. 122 воина удостоены звания Героя Советского Союза. Среди них воспитанники республиканского аэроклуба летчики В. Баландин, А. Кулиев, Н. Швердьяев, Г. Седов, П. Климов, В. Ковалев, Н. Сухов. Бакинский аэроклуб окончил дважды Герой Советского Союза морской летчик-штурмовик Нельсон Степанян.

На героических традициях тех, кто в республиканском аэроклубе крепил свои крылья, проявил отвагу, мастерство в боях с врагом, воспитывается современное поколение авиаторов и парашютистов.

На заре Советской власти Владимир Ильич Ленин мечтал видеть Азербайджан образцовой социалистической республикой, считал, что это будет лучшей пропагандой за наше дело на всем Востоке.

Все преобразования, которые произошли в облике Советского социалистического Азербайджана, — результат ленинской национальной политики, плоды многолетней взаимопомощи и дружбы всех советских наций и народностей. Под руководством Коммунистической партии трудящиеся Азербайджана идут плечом к плечу со всеми советскими народами путем созидания и счастья.

★ ★ ★

ХІХ СЪЕЗД ВЛКСМ



Съезд Ленинского комсомола стал важным политическим событием в жизни нашей страны. Глубокая, яркая и содержательная речь товарища Л. И. Брежнева, его участие в работе комсомольского форума придали всей деятельности съезда особую приподнятость и целеустремленность. Съезд еще раз продемонстрировал непоколебимую верность нашей советской молодежи идеям партии, ее замечательным традициям, их готовность строить и защищать коммунизм.

В эти дни комсомольцы — на передовых рубежах коммунистического строительства, там, где более всего нужны их горячие сердца и крепкие руки. Настойчиво и упорно работают они по претворению в жизнь задач, поставленных ЦК КПСС, товарищем Л. И. Брежневым, определенных XIX съездом ВЛКСМ. Под руководством партийных организаций, совместно с профсоюзами и комитетами ДОСААФ комсомольские организации совершенствуют военно-патриотическое воспитание молодежи, готовят достойную встречу 60-летию образования СССР.

Надежный резерв и боевой помощник партии — Ленинский комсомола делает все, чтобы крепко могущество Страны Советов.

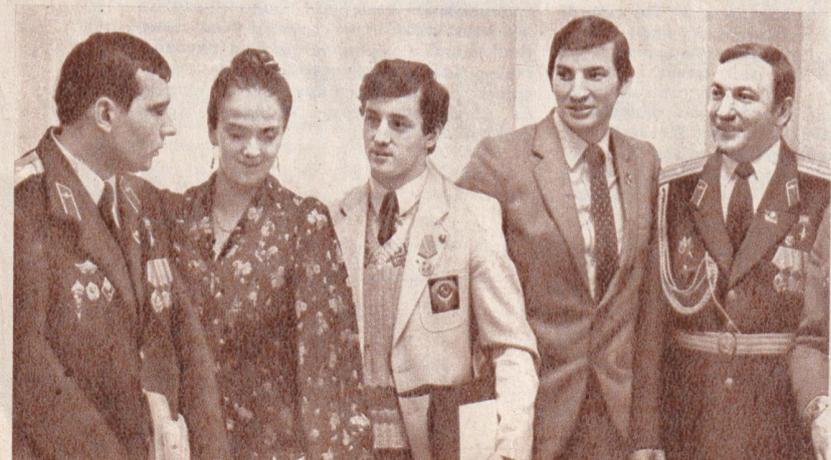
На снимках:

XIX съезд ВЛКСМ приветствуют воины славных Вооруженных Сил. Председатель ЦК ДОСААФ СССР Герой Советского Союза адмирал флота Г. М. Егоров среди делегатов.

Почетный гость съезда — бывшая летчица Герой Советского Союза Е. А. Жигуленко и делегат съезда Герой Социалистического Труда Мзаури Кардова, знатный грузинский чаевод.

Делегаты съезда (слева направо): Герой Советского Союза капитан С. Козлов, прославленные советские спортсмены И. Дерюгина, Б. Мануц, В. Третьяк, Герой Советского Союза В. Щербанов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



АЭРОКЛУБ — МОЙ ДОМ

- **ВОЛЯ, УПОРСТВО И НАСТОЯЧИВОСТЬ — КАЧЕСТВА СПОРТСМЕНА**
- **ДИСЦИПЛИНА — ЗАЛОГ УСПЕХА**
- **ИНСТРУКТОР — НАСТАВНИК И ВОСПИТАТЕЛЬ**

Пятый год занимаюсь в Вильнюсском аэроклубе самолетным спортом. Налетала 250 часов на Як-18А, Як-52 и Як-50, имею 1-й разряд по высшему пилотажу. С интересом наблюдаю за однолюбниками — такими же, как и я, спортсменами и спортсменками, инструкторами, посвятившими себя летному обучению молодежи. Меня как будущего педагога (в этом году заканчиваю Вильнюсский университет) волнуют воспитательные аспекты самолетного спорта. Этими мыслями хотелось бы поделиться с читателями журнала, особенно теми из них, кто мечтает о небе.

Успех в летном обучении, высокие результаты на соревнованиях во многом зависят, как я убедилась, от умения мобилизовать в нужную минуту свои силы. Высший пилотаж требует сегодня от спортсмена предельной собранности при выполнении задания, полной отдаче физических и духовных сил. Для достижения этих качеств требуется настойчивость, если хотите — упорство. Все это приходит в повседневных тренировках ценой тяжелого, кропотливого труда. В этом процессе велика, конечно, роль самовоспитания. Однако решающее влияние на спортсмена оказывают старшие опытные товарищи, инструкторы, тренеры. Их слово, напутствие воспитываются как непреложный закон.

Большим авторитетом пользуются у курсантов и спортсменов нашего клуба командиры звеньев Р. Полинаускаене, С. Мачак. Они обучили и воспитали десятки курсантов, ставших впоследствии отличными спортсменами. В их числе — мастера спорта СССР В. Светикайте, Р. Алексеюс, Ч. Блажевичюс, В. Гедминайте, Р. Паксас, мастер спорта СССР международного класса Ю. Кайрис.

Каждый год в аэроклуб приходят десятки юношей и девушек. Их объединяет — с первого дня пребывания в клубе — стремление летать.

Новичков легко отличить от остальных. На их лицах — удивление, восхищение, любопытство. И почти у каждого в душе вопрос: «Сумею ли я летать?..» По себе знаю, первые дни в аэроклубе — самые прекрасные дни, когда вдохновенные мечтой люди готовы отдать все для ее осуществления. Вот спортсменка Н. Садаускайте совершила первый самостоятельный полет. Приземлившись и выключив двигатель, в при-

сутствии курсантов целует пропеллер. Этот ритуал стал у нас доброй традицией. Многие в аэроклубе остаются надолго, и полеты для них — это уж не какая-то неопределенная мечта, а постоянное любимое занятие и даже потребность.

Многие, но не все. Некоторые из начинающих прекращают обучение. Причины вроде бы немало: одни не могут совместить работу или учебу с полетами, другие недовольны тем, что, кроме полетного обучения, приходится выполнять работы на аэродроме, связанные с улучшением материальной базы клуба, у третьих — «семейные обстоятельства». Не хотела бы эти причины назвать вескими. Главное — твое отношение к полетам: или это только мимолетное увлечение, и тогда ему не суждена долгая жизнь, или неотъемлемая часть твоего жизненного пути, без которой нарушился бы нормальный ритм и образ жизни.

Хочется сказать юношам и девушкам: если есть твердое желание и потребность в полетах, если любишь небо — не отступай!

Да, полеты действительно нелегко совмещать с работой, с учебой, приходится от многого отказываться, кое-чем даже пожертвовать, вместо беззаботного отдыха все свободное время проводить на аэродроме. Но тем и прекрасен авиационный спорт, что, отдавая ему полностью самого себя, взамен получаешь во много раз больше. Тот, кто с гордостью произносит «Наш аэроклуб», должно не сомневаться — останется в нем надолго, будет активным пропагандистом спорта.

В клуб приходит, как правило, сформировавшаяся молодежь, но высший пилотаж вводит свои «поправки», к которым, в первую очередь, можно отнести волевую закалку. Пилоту надо обладать недюжинной волей, терпением, упорством, уметь переносить трудности. Вот почему при обучении уделяется много внимания формированию этих качеств. На тренировках и соревнованиях вырабатываем такое важное свойство пилотажа, как способность регулировать свое эмоциональное состояние, в любой сложной летной ситуации быть готовым быстро принять правильное решение. Ведь грамотно управлять самолетом — это значит уметь в совершенстве владеть собой.

Я и мои подруги крепко-накрепко уяснили: в аэроклубе все начинается с дисциплины. Она — залог спортивных достижений. Есть талантливые люди, но не каждый становится хорошим спортсменом. Только те, для кого летная дисциплина станет повседневным правилом, смогут добиться хороших результатов. Но значение дисциплины этим не ограничивается. Надо, чтобы спортсмены и за пределами аэроклуба выделялись среди своих сверстников аккуратностью, собранностью, были примером для всех.

Специфика летного обучения развивает у людей повышенную требовательность к любой работе, нетерпимость к недостаткам. У наших девушек и юношей — хозяйское отношение к труду. Для нас аэроклуб стал вторым домом, мы постоянно его благоустроиваем, поддерживаем чистоту и порядок, стараемся, чтобы на каждом участке было уютно и красиво. Много здесь делается руками самих ребят. Мы, спортсмены, помогаем авиатехникам при подготовке самолетов к полетам, учимся у них

трудолюбию. Пример добросовестности в работе показывают техники В. Володка, В. Ярушевский, Э. Князевичюс. Особенно хочется отметить техника-бригадира Ч. Микелевича. За успехи, достигнутые в выполнении заданий десятой пятилетки, он награжден медалью «За трудовое отличие». Всех нас объединяет радость коллективного труда. Чувство коллективизма вырабатывает ответственность за качество выполненной работы.

Ответственность за формирование спортивных характеров лежит на плечах тренера. Он — самый близкий друг и наставник. Спортсмены видят в своем тренере сильную личность, человека высоких нравственных принципов и волевых качеств, высокой идейной убежденности. Они знают: тренер справедлив в своих решениях, требователен к себе и к другим. Именно таким наставником молодежи зарекомендовал себя старший тренер Литовской ССР по самолетному спорту П. Винцикас. Он умеет вовремя распознать своего воспитанника, определить его внутреннее состояние, предугадать, как оно будет развиваться дальше, как повлияет на спортивные результаты. Он готов в нужную минуту помочь спортсмену освободиться от нежелательного напряжения и волнения, зажечь уверенность в свои силы. Я благодарна своему тренеру за постоянную учебу. Взаимное доверие, открытость и уважение тренера и спортсмена обеспечивает единство процесса обучения и воспитания.

Мы часто говорим о романтике полета. Именно в полете испытываешь ни с чем не сравнимое ощущение счастья, риска, скорости, победы над своими слабостями. Может быть, поэтому люди, связанные с авиацией, владеющие высшим пилотажем, вспоминают свой летный спортивный путь как самый яркий и дорогой этап жизни.

А был ли хоть чем-то полезен аэроклуб для тех, кто так и не смог преодолеть всех преград на пути к высшему спортивному мастерству? Да, несомненно, был. И пусть они не стали чемпионами, но общение с авиацией помогло освободиться им от пассивности, равнодушия, научило правильно оценивать свои поступки, глубже понимать сущность человеческого достоинства.

Мне кажется, что здесь, в аэроклубе успешно решается одна из самых главных и сложных задач — формирование будущего человека — борца и активного создателя жизни, гармонично сочетающего в себе трудолюбие и организованность, идейную убежденность, духовную красоту и физическое совершенство.

А. МОТЕЮНАЙТЕ,
Вильнюс спортсменка 1-го разряда

Рисунки наших читателей

Рис. мастера спорта
Б. Шакурского,
г. Симферополь



За безопасность полетов КОГДА СЛУЧАЙ ОСОБЫЙ

Курсант Кинель-Черкасского аэроклуба Виктор Ерохин выполнял первый самостоятельный полет по кругу на реактивном самолете. Позади — вывозные с летчиком-инструктором, напряженная работа. Впереди — обретение опыта, мастерства.

Вообще полет по кругу не так уж и сложен. Но первый самостоятельный требует особого внимания, осторожности, бдительности. И курсант знает, что надо быть начеку. Полет есть полет, неожиданности вполне вероятны. Так и случилось. В возникшей неожиданно сложной ситуации курсант не растерялся, немедленно доложил об этом на землю и тут же сказал, где он находится. Зная местоположение самолета и его высоту, руководитель полетов А. Соловьев быстро оценил сложившуюся обстановку, подал единственно правильную команду, которая была немедленно выполнена. Полет закончился благополучно. Причина неисправности техники выяснена.

Однако не всегда все хорошо кончается. Так, в одном из аэроклубов при возникшем осложнении обстановки руководитель полетов не смог быстро и правильно оценить обстановку, промедлил с подачей необходимых команд. Доклад летчика застал его врасплох, и в силу своей психологической неподготовленности к действиям в особых случаях он потерял драгоценное время, не смог оказать действенной помощи.

Руководитель полетов — центральная фигура во всем процессе летного обучения, во всем комплексе мероприятий по его организации. На нем лежит самый тяжелый груз ответственности за безопасность полетов. Чтобы предвидеть, как поступит тот или иной летчик в неожиданной, усложненной ситуации, он должен хорошо знать уровень его подготовки, особенности характера, индивидуальные летные особенности, интересы, стремления, трезвость в оценке своих возможностей. Обязан знать также воздушную и метеорологическую обстановку, как в районе полетов своего аэродрома, так и запасных, уметь твердо и грамотно управлять экипажами на земле и в воздухе, быть готовым в любой момент оказать летчику квалифицированную помощь. Иными словами, он должен быть верным стражем законов летной работы, изложенных в руководящих документах ДОСААФ СССР.

Однако анализ предпосылок к летным происшествиям показывает, что некоторые руководители полетов не всегда оказываются на высоте современных требований. По их вине еще происходят предпосылки к летным происшествиям. Это связано, как с личной их недисциплинированностью, нарушением требований документов, регламентирующих летную работу, так и со слабой подготовкой, недостатком знаний, навыков, а порой и непрочными морально-психологическими качествами. Не обладая знаниями, опытом, такой руководитель подчас не только не может локализовать внезапно возникшую аварийную ситуацию, а нередко и сам становится ее источником, усугубляет сложившуюся обстановку.

Вот почему совершенствование подготовки этой категории руководящего состава выдвигаются ныне как одна из важнейших задач в борьбе с предпосылками к летным происшествиям.

Рассмотрим, из чего складывается работа с руководителями полетов. Первое — воспитание чувства ответственности за безопасность полетов, исполнительности и высокой требовательности к строгому выполнению летных норм и правил, установленных наставлениями, инструкциями и методическими пособиями. При этом используются самые различные формы: занятия, как в период сборов, так и в ходе освоения новых упражнений курса летной подготовки, разборы предпосылок, имевших место в своем и других авиационных клубах.

Второе — формирование навыков и психологической устойчивости к аварийной обстановке. Это классно-групповые упражнения, стажировки, комплексные тренировки с использованием действующих средств связи.

Таково общее направление подготовки. В авиационных организациях ДОСААФ оно сложилось давно, особенно в теоретическом плане. На сборах изучаются руководящие документы, правила безопасности при полетах в районе аэродрома и аэродромного узла, инструкции по использованию радиотехнических средств для управления полетами и т. д.

Вместе с тем работа по формированию навыков, умению руководителя полетов оценивать обстановку, принимать решение и хладнокровно управлять экипажами в условиях аварийной обстановки поставлена, в силу объективных причин, несколько хуже.

В самом деле, несмотря на большой объем тренировок, должного эффекта они порой не дают, ибо проводятся, в основном, в простых, обычных условиях. Действия же в условиях аварийной обстановки отрабатываются лишь в ходе групповых упражнений и тренировок с применением действующих средств связи, то есть периодически и, как правило, на сборах, где из-за недостатка времени вводится в процессе обучения не максимально возможное число особых случаев, а только часть их. Следовательно, необходимы такие формы подготовки руководителей полетов, которые бы в большей мере способствовали развитию и закреплению необходимых навыков. Что же можно рекомендовать?

Чтобы ответить на этот вопрос, надо представить себе условия, в которых оказывается руководитель полетов при возникновении аварийной ситуации. Во-первых, аварийная ситуация всегда возникает внезапно, независимо от времени летной смены и местонахождения самолета. Во-вторых, она может возникнуть на самолете, управляемом, как начинающим, так и опытным летчиком. В-третьих, она до предела усложняет обстановку, отличается высокой динамичностью событий и, следовательно, требует быстроты действий как от летчика, так и от руководителя полетов.

Что в такой обстановке является главным, решающим? Постоянная готовность руководителя полетов быстро ее оценить и принять решение, его умение управлять экипажами. Но быстрота ее оценки зависит от времени получения полной информации с борта самолета. Не медля, не теряя ни секунды, летчик обязан сообщить о случившемся. Но прежде, чем сообщить, он должен правильно оценить обстановку.

Предположим, прибор показывает падение оборотов турбины. Что неправильно, двигатель или прибор? Ошибка недопустима, ибо, в этом случае и в зависимости от обстановки, руководитель может дать следующие совершенно различные команды: или спокойно заходить на посадку, или включить изолирующий клапан, или катапультироваться.

Итак, время в условиях аварийной обстановки — фактор исключительно важный. И наша задача — добиться сокращения времени, потребного для локализации этой обстановки. Достигнуть этого можно прежде всего дополнительными тренировками к действиям в особых случаях. Речь идет о комплексном, совместном тренаже руководителя полетов и летного состава. Такие тренажи с успехом проводятся в Калужском аэроклубе. Здесь считают, что комплексный тренаж может проводиться, как с целью обучения летчиков и руководителей, так и с целью контроля их готовности к предстоящим полетам. Исходя из этого, тренаж можно проводить в ходе предварительной подготовки в отведенное для этого время, а лучше

всего при контроле готовности. Главное здесь то, что тренаж проводится накануне каждого летного дня.

Для комплексного тренажа необходимо дополнительное оборудование — проводные средства для связи класса тренажеров и класса подготовки руководителя полетов, то есть для связи с «летающими» на тренажерах экипажами. В тренаже участвуют: руководитель полетов, курсанты и летчики-инструкторы. А возглавлять комплексный тренаж может начальник аэроклуба, его заместитель по летной подготовке или командир подразделения, готовящегося к полетам.

Место руководителя тренажа — в любом из этих классов. В качестве варианта оно может быть за одним из пультов тренажера летчика и оборудуется приемным устройством для контроля за переговорами с экипажами. Отсюда, путем выключения приборов или введением неисправностей в работу техники, руководитель тренажа дает вводные летчику, выполнявшему «полет» на тренажере. О замеченных неисправностях летчик докладывает руководителю полетов и выполняет его команды. Контроль за их действиями осуществляется прослушиванием радиообмена по циркулярной связи и показаниям приборов на пульте инструктора.

Комплексные тренажи — одна из самых эффективных форм совершенствования руководителя полетов. Все действия отрабатываются в реальном масштабе времени, в динамике событий, в условиях полета, наиболее близких к настоящим, то есть экипажи отрабатывают упражнения плановой таблицы, составленной на предстоящий летный день. В то же время здесь имеется возможность при необходимости остановить «полет», разобрать его, повторить выполнение того или иного элемента.

Комплексные тренажи значительно повышают качество подготовки всего летного состава, позволяя осуществлять более эффективный контроль готовности к летному дню.

К сожалению, не во всех клубах имеются такие тренажеры. Там, где их нет, комплексный контроль можно проводить методом розыгрыша. Начальник аэроклуба (его заместитель, помощник), осуществляющий контроль готовности, в план его включает вводные для летчиков, руководителя полетов, а если ему самому предстоит возглавить полеты, то и для себя. В этом случае, выполняя ту и другую функции, он акцентирует свое внимание на действиях не контролирующего, а руководителя, то есть непосредственно, как и на предстоящих полетах, управляет действиями экипажей.

Можно ли обычные полеты использовать для отработки действий в особых случаях? Можно и нужно, но не тогда, когда в воздухе много самолетов и летают курсанты. Согласитесь, доклад об отказе техники в воздухе взбудораживает людей, отвлекает их от выполнения полетного задания, заставляет волноваться за исход случившегося. Лучше всего подобный

тренаж выполнять во время разведки погоды.

В Кинель-Черкасском аэроклубе, где начальником Г. Олейниченко, это стало своего рода традицией. В качестве руководителя полетов и летчика, «попавшего в аварийную ситуацию», тренируются сам Олейниченко, его помощники, командиры подразделений, а участвует в этих тренировках весь личный состав, находящийся на полетах. Динамика действий руководителя и летчика, команды, доклады транслируются по громкоговорящей сети.

Тренаж, проведенный в реальных условиях полета, выносится на разбор. Оцениваются действия обеих сторон, и летчика, и руководителя полетов — их реакция на аварийную ситуацию, правильность оценки обстановки, время принятия решения, четкость докладов, команд, точность исполнения и т. д.

Случай, описанный в начале этой статьи, — правильность действий руководителя полетов и летчика — результат тренировок в реальных условиях. Плохо, что на тренаж по подготовке к действиям в особых случаях у нас еще нет инструкции, нормативов. Главным критерием оценки является пока что личный опыт начальника.

И последнее. Хотелось бы сказать более подробно о ведении радиообмена между руководителем полетов и экипажами в усложненных условиях. Время, потребное руководителю для локализации аварийной обстановки, зависит от многих факторов, но прежде всего от полноты информации с борта самолета, от летчика, терпящего бедствие. Быстро, четко, спокойно обязан он доложить свой позывной, место, высоту полета и суть происходящего, то есть обеспечить руководителя полетов всеми необходимыми данными для оценки обстановки и принятия решения, которое затем будет передано на борт самолета в виде команды.

Мы говорим, доложить «четко, спокойно...» Но это не так уж и просто. Попробуй остаться спокойным, если после взлета на твоем самолете резко ухудшилась работа двигателя. И все-таки, несмотря ни на что, летчик должен ясно и четко доложить о случившемся. Безусловно, это требует выдержки, напряжения, силы воли. Но чтобы летчик смог ее сконцентрировать, нужна определенная привычка к этой обстановке, которая вырабатывается систематическими тренажами. Необходима постоянная и целеустремленная воспитательная работа, она начинается с первой встречи курсанта с инструктором и завершается глубокой и всесторонней подготовкой к полетам.

Ю. УТКИН,
начальник управления
авиационной подготовкой
и авиационного спорта
ЦК ДОСААФ СССР

НИ ДНЯ БЕЗ ФИЗИЧЕСКИХ ТРЕНИРОВОК

В росте спортивных результатов велика роль физической подготовки курсантов. Ей, наряду с теоретическими занятиями и летной практикой, придаем большое значение. В нашем клубе нет штатного преподавателя физкультуры. Занятия проводят общественники. Например, в вертолётном звене это — Л. Новиков и А. Миндарев, в парашютном — А. Кудуева и Е. Копылова.

Занятия, предусмотренные программой, проводятся в течение всего года, в дни предварительной подготовки к полетам или прыжкам. Организуем кроссы, спортивные игры (летние и зимние), популярны и такие виды, как плавание, гимнастика и легкая атлетика.

В клубе немало гимнастических снарядов таких, как вращающиеся качели, гимнастическое колесо, перекладины (низкая и высокая), параллельные брусья, гимнастический конь, силовая лесенка-горка, скамейка с упором для укрепления мышц живота и другие.

Но всего этого недостаточно, особенно парашютистам-многоборцам. Им нужен стационарный спортивный комплекс, плавательный бассейн. Наш клуб этого не имеет. Но мы нашли выход. Клуб арендует имеющийся в городе плавательный бассейн, тир и другие спортивные сооружения. Но вот беда — нет достаточных средств для оплаты за пользование этими сооружениями и тренажерами по видам многоборья. Стараемся привлечь средства предприятий. Однако не всегда это удается.

Постановление партии и правительства «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта» рекомендует улучшить координацию деятельности советских, профсоюзных, спортивных органов, комитетов ДОСААФ СССР по решению наиболее важных задач развития физической культуры и спорта: подготовки и переподготовки кадров, строительства и эффективного использования спортивных сооружений, производства спортивного инвентаря и оборудования, проведения спортивно-массовых мероприятий.

В. ТЕРЕНТЬЕВ

Харьков

АН-24 ШТУРМУЕТ ВЫСОТУ

Шестого мая с. г. женский экипаж Ан-24 в составе командира корабля Марины Попович и второго пилота Галины Корчугановой начал штурм рекордов высоты. В тот день самолет (в весовой категории 16 000—20 000 кг) достиг высоты горизонтального полета 10 800 м.

Дважды самолет поднимался в воздух седьмого мая. В первом полете (весовая категория 16 000 — 20 000 кг) была достигнута максимальная высота

полета 11 040 м, во втором (12 000 — 16 000 кг) — 11 050 м.

Одиннадцатого мая на Ан-24 в весовой категории 12 000 — 16 000 кг достигнута высота горизонтального полета 10 920 м. На 10 760 м самолет поднялся с грузом 1000 кг.

Тринадцатого мая на Ан-24 в весовой категории 20 000 — 25 000 кг достигнута максимальная высота полета 9450 м. Высота горизонтального полета составила 9410 м.

ЗА МАССОВЫЙ СПОРТ

БЫТЬ ЛИ СЕКЦИИ?



В нашем районе более двадцати лет работает парашютно-планерная секция. Организовал и по сей день руководит ею ветеран оборонного Общества Павел Петрович Папуша, человек неутомимой энергии, фанатично преданный небу вот уже более пятидесяти лет.

Павел Папуша — воспитанник Луганского аэроклуба Осоавиахима, летал на планерах, совершал прыжки, имеет значок «Ворошиловский стрелок». Закончив летную школу, прокладывая первые воздушные авиалинии в Казахстане.

Благодаря энтузиазму этого человека в секции подготовлено 684 юных планериста и около 800 парашютистов. Юные планеристы были участниками всесоюзных соревнований. Воспитанники секции стали военными летчиками, инструкторами клубов ДОСААФ, пилотами гражданской авиации. Среди них Ю. Проценко, Ю. Шептицкий, С. Иванов, Е. Залозный, В. Косинов, Н. Виноградов, О. Алатаров. Многие продолжили занятия в аэроклубе, стали спортсменами-разрядниками.

Парашютно-планерная секция расположена в подвальном помещении Дома культуры завода «Точэлектроприбор». П. Папуша и те, кто приходит сюда вечером после учебы или работы, превратили его в уютный уголок. Плакаты, стенды, наглядные пособия — все сделано аккуратно, с любовью. Есть и фотоальбом — история секции с короткими ежегодными отчетами: кто учился здесь, кто летал или прыгал, чего достиг, кем стал. Тут ребята знакомятся с историей авиации, выдающимися летчиками, узнают о подвигах героев Великой Отечественной войны, встречаются с выпускниками секции, здесь хранятся их письма.

В помещении этом, конечно, тесно, но спортсмены говорят: «Ничего, главное, чтобы можно было учиться прыгать, летать».

К сожалению, в последние годы членам секции стало трудно пробиться в небо. Желающих заниматься парашютным спортом много. В районе расположены такие крупные вузы, как политехнический и институт инженеров гражданской авиации. Раньше в них работали парашютные кружки, теперь их нет. Киевский аэроклуб ДОСААФ не помогает вузовским оборонным коллективам. В этом году парашютистам совсем закрыли дорогу к прыжкам, уверяя, что нет возможности совершать их. Но думается, что дело не в возможностях, а в желании работать.

Нам говорят: готовьте укладчиков парашютов... Но юноши и девушки хотят испытать себя, овладеть одним из самых интересных видов военно-прикладного спорта — парашютизмом. Эту задачу перед оборонным Обществом ставят партия и правительство. Так почему же часть молодежи Киева отлучена от неба?

Другая проблема — не на чем летать юным планеристам. Нужны учебные планеры — дешевые, простые по конструкции. В секции планеры старые, выработавшие ресурс, новых купить нелегко. Вот и получается, что секция, работавшая 20 лет, под угрозой закрытия.

П. ТРЕТЯК,
председатель
Жовтневого райкома
ДОСААФ

Киев

МОЛОДЕЖЬ ХОЧЕТ ПРЫГАТЬ С ПАРАШЮТОМ

Раньше в первичных организациях нашего района готовили 70—100 начинающих парашютистов. Кружки работали в институтах — медицинском, пищевой промышленности, в университете. Ныне только небольшая группа 10 человек —

готовится к прыжкам в университетской секции. И то лишь благодаря настойчивости и энтузиазму председателя комитета ДОСААФ университета парашютиста 2-го разряда Сергея Зеленко. А заявления в секцию было больше 200!

Вопрос о развитии парашютного спорта, повышении массовости у нас поднимался неоднократно, не раз обращались в ЦК ДОСААФ республики, в аэроклуб. Нам обещают помочь, но обещания... остаются обещаниями. Нам, согласно заданию, в этом году следует подготовить всего... 10 парашютистов. А молодежь любит парашютный спорт. И Киевский аэроклуб ДОСААФ должен стать центром массовой подготовки парашютистов.

В. КАРПИНСКИЙ,
председатель Ленинского райкома
ДОСААФ
Киев

ОТ РЕДАКЦИИ. Подобные письма поступили из Горького, Тулы и Куйбышева. В этих городах на многих предприятиях и в учебных заведениях при первичных организациях ДОСААФ ранее успешно работали парашютные и планерные кружки. Но по ряду причин — основном из-за невозможности выполнять прыжки в авиационных клубах, некоторые секции перестали существовать, хотя желающих заниматься много.

Выполняя требования постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», решение VII пленума ЦК ДОСААФ СССР, авиационные клубы оборонного Общества должны активнее привлекать молодежь к занятиям техническими и военно-прикладными видами спорта, более предметно помогать первичным организациям ДОСААФ в расширении сети кружков и секций.

Полагаем, что на эти письма, предложения обратят внимание соответствующие комитеты оборонного Общества и авиационные клубы.

☆☆☆

Рота гвардии капитана Евгения Коврина получила задание десантироваться в тыл «противника», занять плацдарм и удерживать его до подхода основных сил десанта. Ночь выдалась темная, безлунная, — как она встретит, земля! Но десантники быстро и смело покидают борт самолета. «Противник» бросает группу танков, пытаясь «уничтожить» их еще в воздухе.

— Зрелище было не из приятных, — вспоминал потом гвардии ефрейтор Михаил Батурин, — сразу трудно было понять, что творится внизу. Танки с включенными фарами, взяв в кольцо предполагаемое место десантирования, вели огонь из всех видов стрелкового оружия, но мы, умело управляя парашютами, вели ответный огонь. В этот напряженный момент гвардии младший сержант Алиев попал в купол парашюта ефрейтора Карасева, но не растерялся, сделал все, что положено. Спустились они на одном парашюте и сразу — в бой.

☆☆☆

После десантирования основных сил рота Коврина стремительно направляется к намеченному району. Боевые машины десанта несутся на большой скорости. Преодолевая водную преграду, одна машина застряла. Молодой водитель не справился с задачей. Гвардии ефрейтор Александр Иванов, опытный механик-водитель. Бросился в ледяную воду, добрался до застрявшей машины, сел за рычаги и вывел ее на берег.

Под шквальным огнем десантников «противник» отчаянно сопротивлялся. Заместитель командира роты гвардии старший лейтенант Александр Чабанюк, совершив дерзкий обходный маневр, частью роты ударил «противника» с тыла, завершил полный разгром укрепленного района. Воины отделения гвардии сержанта Ильенко вовремя подавили основную огневую точку «противника», мешавшую продвижению десанта.

За умелые действия, смелость и находчивость в сложной обстановке скоротечного ночного боя личный состав роты был отмечен приказом командира соединения. Учебные занятия продолжались.

● Десантники.

● Посадка в самолет.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА



БОЙ В ТЫЛУ «ПРОТИВНИКА»

Рота в рейде вторые сутки. Машины идут вперед на предельной скорости. В эфире слышится голос заместителя командира роты по политчасти гвардии старшего лейтенанта Вячеслава Прохорова:

— На дозаправке машин всем собираться.

На месте дозаправки развернута походная ленинская комната. Замполит ведет беседу с десантниками. Ставит в пример отличившихся, указывает на промахи отстающих. Берут «слово» братья Григорий и Анатолий Стрижаковы. Буквально за несколько минут выпустили они красочный боевой листок, прикрепили его на броне боевой машины. В карикатурах, дружеских шаржах многие узнают себя, товарищей — и напряженность, усталость незаметно отступают, слышатся шутки, смех. Довольны и братья-близнецы Стрижаковы, ладные, коренастые, крепко сбитые парни.

За время короткой остановки гвардии сержант Иван Жихарев, заместитель старшины роты, успевает быстро осмотреть техническое состояние машин, указать на мелкие неисправности и даже помочь их устранить. Сейчас он исполняет обязанности техника роты, а до армии работал слесарем на заводе сельскохозяйственных машин. Ему, мастеру своего дела, командование и доверило столь ответственную должность. Иван справляется с нею неплохо. После учений гвардии сержант Жихарев будет поощрен приказом командира соединения за экономию моторесурса машин и снова вспомнит напутственные слова отца, танкиста, участника знаменитого танкового сражения под Прохоровкой: «Люби, сынок, технику, и она тебя никогда не подведет». Выйдя победителем из того сражения и дойдя до Берлина, он имел основание так говорить.

...Идут годы, сменяют друг друга поколения воинов. На боевом посту стоят не только сыновья, но и внуки героев Великой Отечественной, про-

должают их ратное дело, хранят их боевые традиции. На первом рубеже, постоянно готовые к бою, стоят и гвардейцы-десантники, верные патриоты Отчизны.

Гвардии старшина
А. СЕРГЕЕВ





В СЕМЬЕ ЕДИНОЙ

СОВЕТСКАЯ ГРУЗИЯ

Про эту землю, ее добрый гостеприимный народ, отличающийся доблестью и верностью в дружбе, с давних времен слагали стихи и песни.

Отрадно отметить, — говорил Леонид Ильич Брежнев на торжественном заседании в Тбилиси, посвященном 60-летию республики и ее Компартии, — что в Советской Грузии господствует атмосфера подлинно интернациональной дружбы. Грузины и русские, абхазцы и украинцы, осетины, армяне и азербайджанцы, греки и курды — трудящиеся более семидесяти национальностей рука об руку работают на благо республики и всего советского народа.

История революционной борьбы в Грузии неразрывно связана с революционным движением русского народа, всех народов Кавказа, с деятельностью Владимира Ильича Ленина.

Лучшие сыны Грузии были активными участниками Великой Октябрьской социалистической революции, отважно дрались на фронтах с белогвардейцами, другими врагами Октября.

Весом вклад трудящихся Грузинской ССР в победу над немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны. Около 700 тысяч жителей в суровое лихолетье 1941—1945 гг. ушло на фронт. 270 тысяч из них — каждый третий — отдали жизнь в борьбе с агрессором. Более 240 тысяч были награждены орденами и медалями. 164 воина удостоены звания Героя Советского Союза. Среди тех, кто водрузил Знамя Победы над поверженным рейхстагом, был и сын грузинского народа Мелитон Кантария. В числе Героев Советского Союза летчики Ч. Бенделиани, Д. Жабидзе, И. Джинчарадзе, К. Киласония и другие авиаторы.

Советская Грузия послала на фронт не только отважных солдат, но и талантливых полководцев. Об одном из них, Герое Советского Союза генерал-полковнике К. Н. Леселидзе, тепло и проникновенно рассказал Леонид Ильич Брежнев. Это был, говорил Л. И. Брежнев, храбрец, суровый к врагам и щедрый к друзьям, человек чести, человек слова, человек остроумно и горячо сердца.

В высоком грузинском небе оттачивали боевое мастерство летчики, закаляли волю воздушные десантники. С аэродромов авиационных училищ, которые приняла в суровый час Грузия, крылатые защитники Отчизны уходили громить ненавистного врага. Сотни летчиков и парашютистов подготовил республиканский аэроклуб Осовиахима.

Со времени огненных лет минули десятилетия. Давно залечены советским народом раны войны. На новые рубежи созидания, ведомая Коммунистической партией, вышла и Грузинская Советская

Социалистическая Республика. За шесть десятилетий трудящиеся Грузии в содружестве с другими народами страны прошли славный путь созидания.

В республике фактически были созданы заново целые отрасли социалистической индустрии. В том числе металлургическая, машиностроительная, автомобильная, авиационная, энергетическая. Грузовые автомобили «Колхида» ныне знают и высоко ценят не только внутри страны.

В победном 1945-м в небольшой поселок Рустави прибыли из всех братских республик молодежные строительные отряды на ударную комсомольскую стройку. За короткий сравнительно срок интернациональные бригады возвели крупнейший на всем Кавказе комбинат по выплавке стали, помогли построить современный красивый и благоустроенный город. Металлурги Кузбасса и Макеевки, Криворожья и Уралмаша обучали своих грузинских братьев производству высококачественного проката. Сейчас Руставская магнитка переживает свое второе рождение. Представители 60 национальностей страны вновь, как и десятилетия назад, составляют многотысячный отряд строителей, монтажников, сталеваров.

Неузнаваемо изменил облик древний Тбилиси. Столица республики дает около трети всей продукции, выпускаемой Грузией. Отсюда выходят мощные электровазсы, здесь делаются тончайшие измерительные приборы, металлорежущие станки, электронно-вычислительные машины, автоматические установки, многое другое. Тбилиси — город науки и учебных заведений. Ежедневно 66 тысяч студентов самых разных национальностей входят в аудитории его 11 вузов. Больших успехов достигли труженики сельского хозяйства Советской Грузии.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования в 1981 году республике девятый раз подряд присуждено переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Девять высоких отличий Родины за трудовую доблесть — веги трех зримых экономических, нравственно-психологических и социальных перемен, которые произошли и происходят в Советской Грузии — одной из составных частей великой равноправной семьи народов СССР.

Самая природа социалистического общественного строя превратила дружбу народов в движущую силу развития советского общества, в неиссякаемый источник энергии и творчества всех наций и народностей страны.

НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

Парашютисты Литвы провели внутрисклубные состязания по одиночному и групповым прыжкам на точность приземления, индивидуальной акробатике. Их цель — выявить лучших спортсменов для участия в соревнованиях первого тура на приз журнала «Крылья Родины».

Хорошие результаты показали студенты Эгле Ненешките (Капсукас), Лайма Жемайтите (Каунас), Виля Бразайтите, Римас Кацюшкявичюс (Вильнюс), шофер Саулус Вайткявичюс (Каунас), инструктор Бируте Кайлювене (Капсукас).

П. СПАРНАЙТИС

Вильнюс

УСТАНОВЛЕННЫ РЕКОРДЫ

На соревнованиях по парашютному спорту, проходивших в Ташкенте, установлены новые всесоюзные рекорды в прыжках на точность приземления, намного превышающие мировые достижения.

В индивидуальных прыжках основная борьба за первенство шла между двумя спортсменами — А. Миловановым и Р. Кацюшкявичюсом. Первым успеха добился воспитанник Тульского авиаспорта ДОСААФ мастер спорта СССР международного класса А. Милованов. Он десять раз подряд точно поразил мишень — диск диаметром 5 сантиметров, а на одиннадцатой попытке его отклонение от центра составило 1 см. (Прежний рекорд — 9 точных попаданий в центр круга).

Спортсмен Вильнюсского аэроклуба ДОСААФ мастер спорта В. Кацюшкявичюс превысил достижение Милованова. Его результат — 19 приземлений точно в цель (0,00 м), на двадцатом — отклонение 0,02 м.

В групповых прыжках среди четверок победу одержали парашютисты И. Тёрло и А. Милованов (ДОСААФ), А. Дино и В. Валюнас (ВВС). Они дважды все поразили мишень, а на третьей попытке в сумме набрали 4 см.

Материалы о достижениях советских спортсменов Р. Кацюшкявичюса, И. Тёрло, В. Валюнаса, А. Дино, А. Милованова направлены в Международную авиационную федерацию для регистрации их в качестве мировых рекордов.

В. ЖАРИКОВ,
судья международной категории

Ташкент

ВОЕННЫЕ МОЛЯКИ — ПЕРВЫЕ

Высокие результаты показали парашютисты Крыма на соревнованиях, посвященных Дню Победы. В них приняли участие спортсмены авиаклубов ДОСААФ Симферополя и Севастополя, Краснознаменного Черноморского флота и воздушно-десантных войск.

В индивидуальных акробатических прыжках победили В. Журавлева (КЧФ) и В. Спинов (Севастополь). Лучшими снайперами признаны В. Журавлева (КЧФ) и В. Кочетков (Севастополь).

В сумме двоеборья первенство выиграли В. Журавлева и А. Акатов — представители Краснознаменного Черноморского флота.

За наилучшие результаты кубок «Победы», учрежденный Крымским областным комитетом ДОСААФ и Федерацией авиационного спорта, присужден команде Краснознаменного Черноморского флота. Второе место заняли спортсмены Севастополя, третье — Симферополя.

В. ЛАЗАРЕВ,
мастер спорта

Севастополь

КУБОК «ЛЕНИНСКИЙ ЮБИЛЕЙ»

В традиционных соревнованиях парашютистов в Душанбе, посвященных дню рождения В. И. Ленина, участвовало 85 спортсменов из среднеазиатских республик, городов Ульяновска, Свердловска, Барнаула, Новосибирска, военных округов и ведомств.

Разыграно три упражнения. В прыжках на точность приземления победу завоевали мастера спорта Валентина Смирнова и Александр Русин (оба ВВС). В индивидуальной акробатике лучшие результаты показали мастера спорта СССР международного класса Вера Коротеева (ВВС) и Вячеслав Еремин (Таджикская ССР). Они же стали победителями и в сумме двоеборья.

В общекомандном зачете кубок завоевали парашютисты Краснознаменного Туркестанского военного округа.

Для спортсменов авиационных клубов ДОСААФ встреча в Душанбе стала отличной проверкой сил в ходе подготовки к первому этапу соревнований на приз журнала «Крылья Родины».

Д. АЛЕКСАНДРОВ

Душанбе



УМЕЙ ВЛАДЕТЬ СОБОЙ

Психологическая закалка парашютиста

В первые годы Советской власти Владимир Ильич Ленин в беседе с Кларой Цеткин говорил, что молодежи особенно нужна жизнерадостность и бодрость, здоровый спорт — гимнастика, плавание, экскурсии, физические упражнения всякого рода. Ленинская партия, Советское государство делают все, чтобы выполнить этот завет Ильича. В спорт вовлечены широкие массы трудящихся, наша молодежь.

В современном спорте больше всего ценится стабильность результатов, их устойчивость. Достижение максимально высоких спортивных показателей невозможно без систематических тренировок, без контроля тренера-педагога, врача, без современной материально-спортивной базы.

Спортивный результат — это не только и не столько конкретное спортивное достижение, победа или рекорд, какими бы фантастическими они ни казались современникам. Большую ценность представляет процесс достижения этого результата, т. е. постоянная борьба человека за превосходство над временем и пространством, постоянное стремление человека к самопознанию, к самовыражению, к самоутверждению и, как результат всего этого, к воспитанию и самовоспитанию личности. И с этой точки зрения спорт — средство воспитания, часть человеческой культуры.

Я — парашютистка и, естественно, речь пойдет о моем любимом спорте. Советские парашютисты всегда занимали и занимают ведущее место в мире. Абсолютными чемпионами мира в разные годы становились И. Федчишин, Н. Пряхина, П. Островский, Е. Ткаченко, Т. Воинова, Л. Еремина, В. Крестьянников, В. Загорецкая, Л. Ячменев, Г. Сурабко, Н. Ушмаев, Н. Сергеева, И. Тёрло. Их успеху способствовала не только хорошая техническая подготовка, но и морально-волевая. Многочисленные примеры мужества, стойкости советских спортсменов, сумевших на соревнованиях в труднейших условиях добиваться победы.

Всем нашим лучшим спортсменам свойственно умение владеть собой, подчинять себя борьбе за победу, подавлять отрицательные эмоции. Много слышала, читала о замечательной парашютистке начала шестидесятых годов Флоре Солдадзе. Восхищалась ее мужеством. На международных соревнованиях во Франции она получила серьезную травму. Оставалось два акробатических прыжка. Если Солдадзе не будет прыгать, команда проигрывает. И она решила прыгать, хотя тренер ее отговаривал. Вот что о ней сказал болгарский парашютист, призер этих соревнований Кирил Воденичаров: «Наша команда поражалась, откуда у этой маленькой девчонки такая сила! Нога в гипсе, а она улыбаясь, идет, вернее, ее несут на пры-

жок. Товарищ Сторчиенко отговаривает, а она твердит свое: «Буду прыгать». И прыгнула отлично, хотя выполнять фигуры с большой ногой, понимаю, как было трудно». Солдадзе в сумме многоборья заняла третье место, пропустив вперед только своих более опытных подруг Веру Zubову и Светлану Крячек, а команда уверенно завоевала первое место.

Еще пример. На чемпионате мира в Югославии в 1978 году Игорь Тёрло проявил незаурядную выдержку и хладнокровие. Трое спортсменов во всех десяти зачетных прыжках на точность приземления поразили цель. Чтобы выявить победителей, судейская коллегия назначила дополнительные прыжки. Во время подъема на высоту Игорь обнаружил, что замок отсоединения свободных концов лямок заклинило. Он старался исправить, но безрезультатно. К тому же ободрал руку. Пришлось посадить самолет. Пока врач оказывал ему помощь, наш тренер Вячеслав Жариков исправил замок. Тёрло снова пошел на прыжок. Можно представить, как он волновался. Но сумел побороть себя, под куполом работал хладнокровно и приземлился точно в цель. На этом турнире он стал абсолютным чемпионом мира. Вот что значит воля, уверенность в успехе!

Выступая на соревнованиях, каждый спортсмен стремится к победе, к высоким результатам. В этом ему помогает морально-психологическая закалка, без нее не достичь желаемого.

Большой школой психологической проверки являются соревнования. Вспоминаю первый для меня чемпионат мира в Венгрии. Технически была готова к выступлениям, а вот психологически — нет, не могла контролировать себя, совладать со своими эмоциями. Первыми тогда разыгрывались прыжки с выполнением комплекса фигур в свободном падении. Два прыжка выполняла нормально, а вот на третьем — своим любимом комплексе — решила «рвануть», так как знала, что предыдущие «открутила» не хуже «звезд». Очень захотелось опередить всех. Никто из товарищей не удержал от этого. Нашего тренера тогда назначили судьей, и команда работала без наставника. Настроение перед прыжком отличное, уже видела себя на высшей ступеньке пьедестала почета. Но увя... Результат оказался наихудшим за весь сезон. Это было большим уроком для меня, на всю жизнь поняла, что нельзя поддаваться минутному порыву, нужно ставить перед собой реальную задачу.

Хладнокровно взвесить, объективно оценить обстановку, не идти на рискованный необдуманный шаг — все это не просто. Этому, конечно, надо учиться, формировать эти качества заранее. Вспоминаю еще один турнир. Перед последним прыжком на чемпионате мира в Болгарии (1980 г.) Мая Костина ни в чем внешне не показывала своего волнения, хотя этот прыжок был решающим: станет она призером или нет. До этого она допустила незначительные ошибки, и, можно сказать, потеряла надежду на первенство. Позже спросила Маю, как она в самолете настраивала себя на прыжок. Ответила, что отогнала все мысли о соревнованиях и вспоминала своего сынишку Сашу в далеких Чебоксарах. Но когда открыла дверь самолета, ее охватило волнение. Вот тогда пришлось, как говорится, зажать всю волю в кулак. Заход у Май был спокойным, уверенным, «нулевым». Это дало ей второе место по многоборью, большую серебряную медаль ФАИ.

Спортсменка, несмотря на волнение, боролась до конца и победила. Такой выдержке надо учиться.

Здесь же, в Болгарии, произошел у меня досадный срыв в третьем прыжке. Приземлилась в двух метрах шестидесяти четырех сантиметрах от мишени. С таким результатом вроде и делать нечего на соревнованиях. Конечно, очень расстроилась. Впереди еще семь прыжков на точность приземления, четыре акробатических и четыре групповых. Нужно было заставить себя побороть огорчение, снова настроиться на хороший результат. Теперь с радостью скажу, отработала нормально, а по акробатике стала чемпионкой мира. На этих соревнованиях старалась реально оценить свои возможности и действовать на пределе возможностей. Знала: есть спортсменки сильнее меня. Но быть второй или третьей — обязана. Тройка лидеров менялась в каждом прыжке. Перед четвертой попыткой была вторая. Тут-то сказала себе: «Еще не вечер», — как говорят у нас на Украине. Мне хотелось исполнить комплекс фигур так, как на тренировке. Получилось даже чуть-чуть лучше. Это был разумный, обоснованный расчет.

Спортсмену важно уметь использовать самый широкий диапазон средств для создания спокойной, уравновешенной обстановки. Хорошему настрою на соревнованиях иногда помогает книга. Отправляясь на первенство парашютистов социалистических стран в Чехословакию (1975 г.), прочитала о победе Виктора Санеева в тройном прыжке. Готовясь к подъему на высоту, вспоминала о Санееве, как он настраивал себя на старт. Это помогло мне. В тот раз стала абсолютной чемпионкой.

Иногда спортсмен, чувствуя, что на следующий прыжок не пойдет (а это часто бывает в групповых прыжках), расслабляется, «остывает». Но подходит тренер и говорит: «Должен прыгать». Отвечаешь ему: «Надо, значит надо». И тебе мгновенно нужно собраться, настроиться, проанализировать погоду, приземление соперников и как можно лучше выполнить прыжок. Чтобы обладать этим качеством, — быстро настроиться на выполнение задачи, — мы обязаны тренировать себя, отучить психологически сопротивляться новой вводной, помнить, что от тебя зависит результат команды, спортивная честь твоей любимой Родины. Значит нужно выступать так, чтобы не было стыдно.

Еще об одном. Некоторые парашютисты, выступая на соревнованиях, мало интересуются результатами соперников, информацией о ходе поединков, особенно если это касается личных показателей. Это, как мне кажется, не совсем правильно.

На чемпионате мира (1976 г.) в Италии по программе минимум была я лидером соревнований, но об этом не знала. Тренер и товарищи по команде специально не довели эту информацию до меня. Но вот узнаю: «Швачко — лидер!». При выполнении следующих прыжков постоянно в голове кружилась мысль: лидер. Это мешало сосредоточиться, настроиться на прыжок. И только после того, как приземлилась в 22 сантиметрах от цели, оценила причину ошибки, начала спокойно работать. И, может быть, спортивное счастье улыбнулось бы мне, если бы не касание «электроноля» почти одновременно обеими ногами: одной в «ноль», другой, видимо, на какую-то долю секун-

ды раньше — в 13 сантиметрах от него. Чтобы стать абсолютной чемпионкой, нужен был результат не хуже 11 сантиметров...

Полагаю, что на всех встречах спортсмену лучше знать свое место в ходе борьбы. Тогда успех не вскружит голову. В то же время, если спортсмен проигрывает, он должен проигрывать достойно, не показывать слез (что у меня не всегда получается), не пытаться свалить вину на кого-то.

Вспоминаю случай, имевший место на всесоюзных соревнованиях. Один из известных парашютистов, допустив грубую ошибку, приземлился вне зачетного круга. Судьи решили, что во время его приземления сила ветра не превышала допустимой нормы, и не разрешили повторить прыжок. Он же всем старался доказать, что судьи были не правы.

Важным для достижения победы является микроклимат в команде, понимание друг друга. Каждый человек по-своему настраивает себя на выступление. Ни в коем случае не следует бояться более опытного спортсмена, — нужно у него учиться и стараться его победить. Одна парашютистка лучше меня выполняла прыжки на точность приземления. На всесоюзных соревнованиях в Туле, где погодные условия были сложными, она показала плохой результат. Подумала, если опытная не сработала нормально, так что ожидать от меня. Еще на земле прыжок этот проиграла... психологически. А итог, как и следовало ожидать, был нерадостный.

Нашей спортивной молодежи есть у кого учиться, перенимать опыт. Учиться не только методике, но и умению управлять собой, формировать у себя высокие психологические качества: волю, упорство, терпение, хладнокровие.

Нам, спортсменам, доверено защищать честь страны на международных встречах. Этим надо гордиться.

На международных соревнованиях всегда помню: я — представитель Родины, нашего Советского государства, создавшего все условия для занятий спортом, я в ответе за свои результаты, за свое поведение перед советским народом. И какой гордостью и счастьем наполняется сердце, когда стоишь на высшей ступени пьедестала почета и звучит Гимн любимого Отечества.

А. ШВАЧКО,
заслуженный мастер спорта

Ворошиловград

**ВЕСТИ СО СПОРТИВНЫХ
АЭРОДРОМОВ**

ЕСТЬ 2000!

Спортсмены Орского авиаспортклуба ДОСААФ тепло поздравили мастера спорта А. Казанина с юбилейным двухтысячным прыжком.

А. Казанин работает командиром звена в Орском авианпредприятии. За 24 года налетал более 15 тысяч часов на самолетах легкомоторной авиации. Занимается парашютным спортом, не раз в составе сборной команды области выступал на соревнованиях.

А. Казанин ведет в клубе большую работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи, пропаганде парашютного спорта.

Б. БУДЕРКИН,
командир звена авиаспортклуба

Орск



**ДРУЖБА
КРЕПНЕТ**



Крепкая дружба связывает парашютистов социалистических стран. Хорошей традицией стало вместе готовиться к важнейшим воздушным турнирам. В этом году, перед решающими стартами XVI чемпионата мира, нашими гостями были парашютисты Болгарии, Югославии и Чехословакии. Во время совместных тренировочных сборов в Ташкенте корреспондент журнала «Крылья Родины» обратился к руководителям спортивных делегаций Болгарии и Югославии с просьбой рассказать о себе, о команде, развитии парашютного спорта.

ПРЕДСТОИТ ОСТРАЯ БОРЬБА

● Ангел Доински (Болгария).

Первый прыжок с самолета совершил в 1950 году. Теперь на моем счету около трех тысяч. До 1962 года работал инструктором, входил в состав сборной команды Болгарии, участвовал в чемпионатах мира. Несколько раз завоевывал звание абсолютного чемпиона республики, был призером международных встреч, устанавливал мировые рекорды. Многому я научился у своего советского друга — абсолютного чемпиона СССР Сергея Митина. В 1956 году он тренировал нашу команду перед чемпионатом мира. Как самую дорогую реликвию храню мастерский знак, который подарил мне Сергей.

Однажды у меня отказал парашют.

В эти короткие мгновения я вспомнил советы Сергея о том, что надо делать в подобной ситуации, и это спасло мне жизнь.

К чемпионату мира усиленно готовят парашютисты многих стран.

Предстоит острая борьба. У нас неплохая мужская команда: в этом составе не первый год, имеет опыт международных встреч. Среди ведущих спортсменов — Нинов, Найденов, Динев, Димитров. У каждого по несколько тысяч прыжков, стабильные результаты на точность приземления. На тренировках мы совершаем по восемь прыжков в день, в год — по 500—600. Для наземных тренировок в Казанлыке построили аэродинамическую трубу, правда, она еще не полностью отвечает современным требованиям, маломощна.

В январе провели сборы по общефизической подготовке. Считаю, что они дали хороший заряд бодрости. В Ташкенте, к сожалению, выполнили всего по 40 прыжков. Подвела погода. Но важно другое — мы наблюдали за прыжками советских, чехословацких, югославских парашютистов. Товарищеские соревнования в Ташкенте стали проверкой сил, школой передового опыта.

В Советском Союзе много сильных спортсменов. Думаю, для советских тренеров будет проблема, кого включить в команду, так как кандидатов много. Мне нравится Николай Урмаев — дважды абсолютный чемпион мира. Я за ним давно наблюдаю, работает спокойно, уверенно. Я не люблю, когда в погоне за временем пренебрегают точностью исполнения фигур. Этим отличались француз Армэн, спортсмен из ГДР Сеида.

СПАСИБО ВАМ, ДРУЗЬЯ!

● Янко Лутовац (Югославия).

Парашютизм — самый молодой вид спорта в нашей стране.

В конце сороковых годов в городе Нови Сад была организована школа инструкторов парашютизма. Среди первых курсантов был и я. Обучали нас советские парашютисты, большие мастера своего дела.

Закончив курсы, молодые инструкторы приступили к организации прыжков в авиационных частях, создавали аэроклубы. Меня и еще двух выпускников оставили работать в школе преподава-

телями. Мне памятен день, когда я совершил 137 прыжков.

В послевоенные годы среди парашютистов разных стран шло соревнование: кто выполнит наибольшее количество прыжков за одни сутки. Количество совершенных в один день прыжков быстро росло — 25, потом — 42... Сначала эти рекорды меня не волновали. Но когда услышали, что француз выполнил 101 прыжок за день, решили, что пора включиться в это соревнование. Уложили 150 парашютов.

1-го июня 1950 года в четыре часа утра поднялся на По-2 в воздух. Через каждые двадцать полетов менялся летчик, а я продолжал прыгать. До часа дня выполнил 87 прыжков. Из-за сильного ветра пришлось сделать перерыв. В пятнадцать тридцать снова взлетели.

Дежурный офицер доложил моему начальнику — генералу Зденко Улепичу: «Лутовац продолжает прыгать». Командир по телефону доложил маршалу Броз Тито: «У нас один офицер хочет установить мировой рекорд — сколько прыжков человек может выполнить за одни сутки?». «Докладывайте каждые тридцать минут о его самочувствии и как обстоят дела!» — ответил маршал.

В 21 час погода совсем испортилась, волей-неволей пришлось закончить этот марафон. Всего выполнил 137 прыжков, из них 36 — ночью.

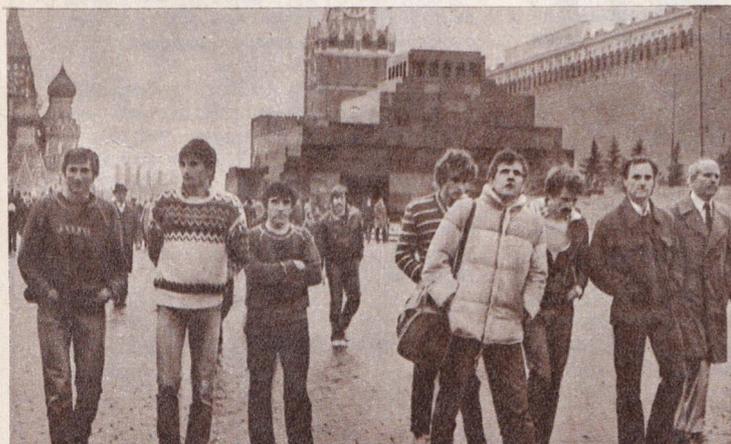
Через три дня состоялся прием у маршала Броз Тито. Он поздравил меня и, вручив золотые часы, сказал: «Но не забудь, что главная задача — готовить молодых парашютистов!»

Мне довелось участвовать в первом чемпионате мира. Воспоминания грустные. После первых двух прыжков я значительно оторвался от ближайших своих соперников. В третьем упражнении приводелся у самой цели, почти одновременно касаясь рукой резиновой лодки, как требовалось по правилам соревнований. Все меня поздравляли с победой. Но судьи распорядились иначе. По жребию с высоты 2000 метров я должен был прыгать первым. Во время подъема на высоту итальянец, летевший на более мощном самолете, обогнал меня и прыгнул раньше. Вот за то, что, якобы, нарушил очередность, меня и наказали судьи, поставив за упражнение «баранку». В сумме многоборья присудили пятое место... Мой земляк Вукевич был вторым, Вамповац — восьмым.

Кроме чемпионатов мира, мы участвуем в четырех-пяти встречах за год: в традиционных состязаниях на кубок «Адриатики», организаторами которых являемся вот уже более двадцати лет. Популярна у нас Балканиада — соревнования по разным видам спорта.

В прошлом году наши парашютисты показали на них неплохие результаты — мужская команда в групповых прыжках завоевала золотые медали, а в командном зачете заняла второе место. Любят у нас и так называемые «Пара-ски» соревнования, в программу которых входят прыжки на точность приземления и лыжные гонки или слалом.

Хорошей подготовкой к очередному чемпионату мира были тренировочные сборы в Ташкенте. Здесь мы многому научились. Дружба, обмен опытом нам помогут добиться более высоких результатов на предстоящих встречах.



● Югославские парашютисты в Москве на Красной площади.

Фото Б. ВАСИНОЙ

ЧАС ЛЕТАЕМ — ДВА ЗАПИСЫВАЕМ...

Перед нами письмо. Его авторы — инструкторы, спортсмены-летчики — всего 30 подписей. Они не хотят мириться с фактами, порочащими их авиационно-спортивный клуб, прямо, откровенно и недвусмысленно высказывают отношение к имеющимся недостаткам.

Цитируем выдержки из письма: «Были случаи отмены полетов из-за того, что заявки не давались, а план выполнялся. Но как? На бумаге. Систематически практикуются приписки. Часто запланированное время полета в зону для отработки фигур пилотажа сокращается руководителем полетов с 30 минут до 20, 15 и даже до 10. Бывает и так, что сорванный летный день полностью расписывается по всем документам. Спортсменов заставляют переделывать плановые таблицы, переписывать хронометражи, от руки рисовать барограммы, записывать в своих летных книжках и рабочих тетрадах якобы отлетанные минуты и часы. Таким образом документально все подтверждается и сходится с точностью до одной минуты. Фактический результат: недоученность, огромное количество списанного бензина и масла, неизвестно куда деваемого, премии за фиктивное выполнение плана».

Факты, изложенные в письме, проверяла авторитетная комиссия. Ей не понадобилось много времени и труда, чтобы подтвердить правдивость большинства из них. Правда, сокращение времени полета, о котором указывают авторы, документально установить не удалось, так как средства объективного контроля якобы «утрачены». Но доказано, что хронометраж был фиктивным.

Второго августа, пятого и шестого сентября прошлого года полеты вообще не проводились, а по отчетным документам числятся как выполненные. «Налет», составивший 59 часов, записан в летные книжки командира подразделения Б. Васильева, летчиков-инструкторов С. Губенко, В. Маркина, В. Захарова, спортсменов А. Ковалева, С. Лебедева, Г. Сим-

кина, В. Гущина и других.

Как такое могло случиться? Беседуем с Б. Васильевым — одним из виновников приписок. Он не оправдывается. Пытается объяснить все как есть.

— В связи с переходом на эксплуатацию новых самолетов Як-52 часть спортсменов не успевала закончить программу первого года обучения. До положенной нормы налета не хватало буквально нескольких часов. Эти спортсмены через своих инструкторов и лично обращались ко мне с вопросом, нельзя ли перейти на второй год обучения. Зная их трудолюбие, летную успеваемость, мы приняли решение удовлетворить просьбу. А чтобы как-то подтвердить это документально, оформили фиктивные летные дни. В содеянном глубоко раскаиваюсь.

Как все просто! Решили. Оформили. Раскаиваюсь. Б. Васильева понизили в должности. Партийная организация объявила коммунисту строгое вызыскание. Деньги, начисленные за несовершенный налет, возвращены в кассу клуба. Но как возместить моральный урон, нанесенный коллективу?

Приписка — прямой обман государства. Помимо прямого экономического ущерба, дискредитируется идея социалистического соревнования, причиняется большой вред делу воспитания молодежи.

Почему же эти факты прошли мимо руководства клуба? Видимо, оно сквозь пальцы смотрело на все происходящее, привыкло к так называемым нарушениям. Seriously наказаны не только Б. Васильев, но и руководители клуба. Это при их попустительстве, а порой и сглазии могла произойти приписка. Пусть этот факт единственный в оборонном Обществе. Но он многому учит и должен послужить серьезным уроком для других.

К сожалению, кое-где есть еще такая легкость в оценке подобных явлений. Отдельные товарищи в попытке скрыть свои просчеты не прочь прибегнуть

к порочной практике обмана, забывая при этом о нравственных нормах, об отношении к делу, к порученному участку работы, к своему общественному долгу. В клубе, скажем, совершенно определенное количество парашютных прыжков. Показалось мало. И вот уже в вышестоящую инстанцию сообщается завышенная цифра. Или такое случается: подготовила, скажем, станция юных техников сотню авиамоделлистов, ретивые руководители некоторых авиационно-спортивных клубов тут как тут: вносят их в свои отчеты, хотя отношения к их подготовке не имеют. Иногда в отчетах клубов числится участников соревнований больше, чем их имеется в наличии.

Все это — порождение беспринципности, нечестности, ничего общего не имеющих с нашим советским образом жизни. Люди, встающие на путь приписок, очковтирательства, заслуживают осуждения и наказания.

Иногда в оправдание приписок начинают вытаскивать на свет всякого рода доводы, обстоятельства, породившие зло. В самом деле, не начинать же способному курсанту на будущий год все сначала из-за того, что он в минувшем году, по причине, не зависящей от него, не сумел налетать двух-трех часов до положенной нормы. Какой же выход? А выход есть — честный, справедливый. Что мешало, например, руководству клуба, о котором речь шла выше, обратиться в вышестоящую инстанцию с обоснованным предложением аттестовать хорошо подготовленных спортсменов, но не имеющих полного налета, и перевести на обучение по следующей более сложной программе? Мы не сомневаемся в том, что было бы принято справедливое решение.

Клубы ДОСААФ выполняют большую ответственную задачу. Многие на деле стали подлинными центрами развития авиационного спорта в городе, области, крае, республике. Объем их работы внушительен. Большинство тружеников клубов повседневно проявляют высокие нравственные качества, ответственное отношение к порученному участку работы, к своему общественному долгу, подают примеры в работе, достойные подражания. Вот почему из ряда вон выходящий поступок, о котором мы рассказали, так ранит честного человека.

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

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

МЫ С «АТОММАШ»

Город Волгодонск — молодой, здесь в 1977 году началось строительство гиганта атомного энергетического машиностроения. «Атоммаш» — всесоюзная комсомольская стройка.

Молодежь Волгодонска дружит со спортом. Все более популярным становится дельтапланеризм. Организована дельтапланерная секция. Совместно со спортивно-техническим клубом комитета ДОСААФ инструкторы-общественники провели теоретические занятия со спортсменами, и группа из 11 ребят после сдачи зачетов была допущена к полетам. Одновременно приступили к постройке двух дельтапланов «Вымпел», а затем с помощью предприятий построили два аппарата типа «Сокол-2». Дельтапланы облетали опытные пилоты Леонид Стрелков, Николай Окопный и Валентин Слюсарь.

Все наши спортсмены — хорошие производственники, идут в авангарде социалистического соревнования в честь 60-летия СССР. Назову парторга токаря Михаила Суркова, комсомольца слесаря-сборщика Олега Печникова, инженера Александра Шестакова.

Дельтапланеризм — увлекательный спорт, укрепляющий здоровье, физическую выносливость, он помогает и в работе. Удовлетворение от полетов — это хорошее настроение, это резерв повышения производительности труда.

Желающих заниматься дельтапланерным спортом на «Атоммаше» много. Но из-за отсутствия отдельного помещения для секции мы не всех можем принять.

Дельтапланеристы нуждаются в помощи комитета ДОСААФ.

Н. ОКОПНЫЙ,
токарь,
общественный руководитель
секции дельтапланеристов

Волгодонск

ЧТО ТОРМОЗИТ НАШУ РАБОТУ?

Нашему кружку, что при Доме культуры тракторного завода, есть чем гордиться. Многие из тех, кто здесь получил первые сведения о самолете, стали авиаторами, командирами производства. До сих пор не расстаются с авиамоделлизмом инженер В. Гончаров, начальник одного из заводских цехов, токарь В. Коптев,

инженер В. Гаврилов. Курсантом одного из военных училищ стал наш бывший питомец Сергей Почаев. Но и он не забывает свое увлечение — строит модели современных вертолетов, которые используются в учебных целях.

Опытные спортсмены шефствуют над новичками. Так, например, призер областных соревнований по классу резиномоторных моделей студент М. Князев — наставник Сергея Ксенофонтова. Переняв опыт старшего, Сережа завоевал призовое место на соревнованиях школьников. Многие кружковцы повысили свое мастерство. Так, Алексей Скороход выполнил норматив кандидата в мастера спорта по классу кордовых моделей-копий самолетов.

Тормозит нашу работу слабое снабжение материалами. Не хватает нитрокля, тонкой фанеры, нитрокраски, микалентной (длинноволокнистой) бумаги, серебряных аккумуляторов, микродвигателей. Больше внимания нашему кружку должна уделять заводская первичная организация ДОСААФ.

Г. БЫКОВ,
инженер,
руководитель авиамодельного
кружка

Владимир

В космосе —
«Салют-7» —
«Союз Т-5»

ЭСТАФЕТА ПИЛОТИРУЕМЫХ ПОЛЕТОВ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

● Скоро на орбиту. Космонавты А. Березовой (слева) и В. Лебедев завершают предполетные тренировки в Центре подготовки космонавтов им. Ю. А. Гагарина.

Фото А. ПУШКАРЕВА

Замечательный подарок Родине в год 60-летия образования СССР преподнесли труженики космической науки и техники. 13 мая с космодрома Байконур был запущен «Союз Т-5» — пятидесятый советский пилотируемый корабль. В эфире зазвучал новый позывной — «Эльбрус». Он породил двух людей: командира корабля Анатолия Николаевича Березового и бортинженера Валентина Витальевича Лебедева. Первый — летчик. Второй — летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза, инженер, кандидат технических наук, авиационный спортсмен. Они ровесники. За месяц до старта, в апреле, каждый начал сорок первый год жизни. В космос обоих позвал Юрий Гагарин...

...12 апреля 1961 года, в день полета Юрия Гагарина, молодой токарь Анатолий Березовой решил стать космонавтом. Наметил программу достижения цели. Для начала — стать хорошим летчиком-истребителем, как Гагарин. Поступил в Качинское высшее военное училище летчиков. Окончив его, стал летчиком-инструктором. Затем — летчиком-истребителем в строевых частях. Служил хорошо, как положено коммунисту. Освоил несколько типов современных самолетов. И поэтому из многих достойных выбрали Березового.

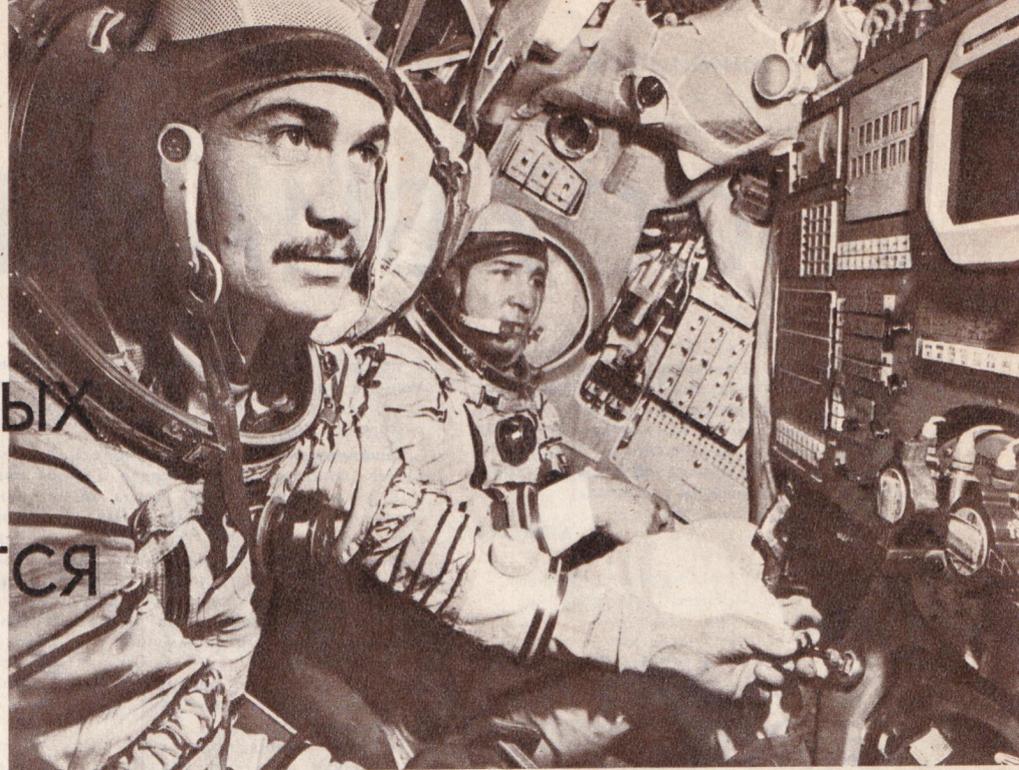
— Решили тебя рекомендовать в космонавты. Верим, что не подведешь.

В 1970 году Анатолий Березовой был зачислен в отряд космонавтов.

Прошло 12 лет. Это были годы постоянной учебы, повседневного труда: в воздухе и на земле. Березовой продолжал летать, заочно окончил Военно-воздушную академию имени Ю. А. Гагарина, изучил космическую технику, был дублером командиров кораблей и терпеливо ждал своего звездного часа. Он настал в мае 1982 года.

Основная профессия Валентина Лебедева — инженер-механик, но его можно назвать и летчиком-инженером. Его общий налет на спортивных и военных самолетах, наверное, не меньше, чем у командира.

В Московском авиационном институте Лебедев не только учился строить летательные аппараты, но и осваивал их в воздухе, в аэроглубах. Начал с планера, потом летал на самолете Як-18 всех модификаций, освоил и реактивный Л-29. Работая в конструкторском бюро, научился летать и на вертолете Ми-1. Он достиг, кажется, всего, о чем мечтал в дет-



стве. Однако старт Ю. Гагарина родил новую мечту — научиться летать на космических кораблях. Выпускник МАИ Валентин Лебедев добился направления на работу в конструкторское бюро С. П. Королева. Принимал участие в разработке бортовой документации для экипажей космических кораблей, вместе с другими готовил их к старту.

Судьба благоволила молодому инженеру. Его просьба о направлении в отряд космонавтов была удовлетворена, а физическая закалка спортсмена-летчика помогла пройти медицинские преграды. Через год, в декабре 1973-го, в качестве бортинженера корабля «Союз-13» В. Лебедев вместе с П. Климуком успешно выполнил программу восьмисуточного орбитального полета.

В ходе подготовки к следующей работе в космосе защитил диссертацию на ученую степень кандидата технических наук. В 1980 году был включен в состав одной из основных экспедиций на «Салют-6». И вдруг, когда до старта оставалось всего два месяца, во время тренировок на батуе повредил ногу. (В полет с Л. Поповым вместо него ушел В. Рюмин).

Инженер, летчик-спортсмен доказал, что обладает твердым характером и волей. Побеждена болезнь, и Лебедев вновь в космическом полете на научно-исследовательском комплексе «Салют-7» — «Союз Т-5».

«Салют-7» — это станция второго поколения. По внешним очертаниям, геометрическим и весовым характеристикам она аналогична станции «Салют-6». Однако в ней воплощены и новые идеи. Станция отличается более широким спектром программы исследований, многими конструктивными особенностями.

— Мы старались, — говорит один из создателей «Салюта-7» профессор К. Феоктистов, — расширить возможности станции, повысить ее надежность, уровень комфорта.

Среди конструктивных новшеств следует отметить новый стыковочный узел, сделанный уникальным цельнофрезерным исполнением. Чтобы космические условия не изменяли прозрачности иллюминаторов, некоторые из них снаружи оснащены специальными открывающимися крышками. В систему терморегулирования введены съемные гидроблоки. Доработаны и солнечные батареи.

Более комфортными стали помещения станции: улучшились условия вентиляции, совершенная стала деко-

ративная отделка рабочих отсеков. На станции приятный интерьер, легче стало проводить уборку ее помещений. Изменился бортовой водопровод «Родник». Доработана душевая, предусмотрены дополнительные ионизаторы воздуха. Станция снабжена более надежным цветным телеприемником, цветным видеомагнитофоном.

Изменилась и научная «начинка» «Салюта-7». На борту установлены комплекс рентгеновских приборов, новые технологические установки для получения кристаллов. Особое место отведено комплексу средств для физических упражнений и медицинских исследований, смонтированы новые радиотехнические системы и т. д.

Первый месяц работы комплекс «Салют-7» — «Союз-Т» подтвердил эффективность избранного в Советском Союзе магистрального пути исследования и использования космоса в интересах прогресса науки и народного хозяйства путем создания и обеспечения работы долговременных пилотируемых комплексов со сменяемыми экипажами. Уже в течение первой недели пребывания на орбите А. Березовой и В. Лебедева обжили свой космический дом, подготовили к работе все приборы и оборудование для выполнения предусмотренных программой полета исследований и экспериментов.

Экипаж комплекса провел его испытание в различных режимах управления и ориентации, выполнил предусмотренные программой на этот период исследования и эксперименты, в том числе 17 мая такой уникальный, как вывод с борта станции в открытый космос малого искусственного спутника Земли «Искра-2». Этот спутник создан студенческим конструкторским бюро Московского авиационного института с привлечением молодых ученых и радиолобителей страны.

В соответствии с программой полета, даже несколько опережая ее, А. Березовой и В. Лебедев ведут исследование земной поверхности и атмосферы в интересах различных отраслей народного хозяйства, технологические, технические и медико-биологические эксперименты. Одновременно они продолжают испытания усовершенствованных бортовых систем и аппаратуры станции. Эстафета исследований космоса с борта пилотируемых кораблей, начатая в апреле 1961 года Юрием Гагариным во имя прогресса человечества, успешно продолжается.

Г. МАКСИМОВ,
инженер

«ОСОАВИАХИМОВСКИ

В беседе с летчиками — ветеранами авиации один из них, окончивший аэроклуб еще в довоенное время, хорошо отозвался о легких самолетах и планерах конструктора Грибовского. Расскажите на страницах журнала об этом конструкторе и созданных им машинах.

В. АЛЕКСЕЕВ

Ленинград

СЫН РАССКАЗЫВАЕТ ОБ ОТЦЕ

С тех пор минуло 45 лет. В погожий майский день 1937-го на аэродроме Центрального аэроклуба СССР проходил смотр легких самолетов, созданных советскими конструкторами. «...Большой интерес, — писал об этом смотре А. Яковлев, чьи самолеты тоже демонстрировались в этот день, — вызвала машина Г-23 с автомобильным мотором Горьковского автозавода. Конструктор-летчик В. К. Грибовский сам продемонстрировал ее в полете.

Вскоре были организованы воздушные гонки по маршруту Москва—Севастополь—Москва протяженностью 2815 км. Гонки явились серьезным экзаменом и проверкой состояния нашей легкомоторной авиации. Лучшие результаты показали... среди двухместных самолетов летчик Стефановский со штурманом Никитиным на самолете УТ-2 и летчик Малахов с техником Волокитиным на самолете Г-20.

Результаты перелета еще более укрепили репутацию легкомоторной авиации...»

В завоевание и укрепление репутации отечественных легких, особенно тренировочных и спортивных, самолетов большой вклад внес военный летчик-конструктор Владислав Константинович Грибовский. Он разработал более тридцати образцов легких самолетов и планеров. Несколько созданных им аппаратов строились серийно. Основная их отличительная черта — простота конструкции при максимальном использовании в ней недефицитных дерева и полотна. Главный заказчик

и потребитель «продукции» — спортсмены. Мне не раз довелось слышать, как в авиационных кругах отца называли «осоавиахимовским конструктором».

Решение самому строить самолеты, самому летать созрело у Владислава Грибовского еще в школьные годы, когда он активно занимался авиамоделизмом. Шла гражданская война, и юный Грибовский, окончив гимназию, стал курсантом-артиллеристом. При отражении наступления генерала Юденича на Петроград был ранен. Лишь в 1921 году, когда напряжение на фронтах спало, красный командир коммунист Грибовский получил возможность осуществить часть своего юношеского решения — он добился направления в Егорьевскую теоретическую школу авиации.

Прочные знания, полученные здесь, помогли успешно закончить известную в те годы Севастопольскую летную школу. Затем на курсах в Москве за считанные месяцы он овладел пилотированием боевых самолетов.

Весной 1924 года красный военный летчик В. Грибовский получил назначение в 3-ю отдельную истребительскую эскадрилью, базирующуюся в Киеве. В этом городе была одна из наиболее сильных организаций Общества Друзей Воздушного Флота (ОДВФ) и в ней группа энтузиастов нового вида спорта — планерного. Грибовский сразу включился в ее работу. В составе команды Украины он участвовал во втором слете планеристов в Крыму и в числе первых десяти летчиков страны получил звание планериста-парителя.

Участие в испытаниях планеров ускорило осуществление другой части принятого в юные годы решения. В свободное от службы время Грибовский разработал и с помощью летчиков, техников и мотористов эскадрильи за несколько месяцев построил планер Г-1. На нем уже осенью 1925 года он участвовал в третьих Всесоюзных планерных состязаниях, проходивших в Крыму.

С 1925 года по существу начался новый период в жизни В. Грибовского как летчика по профессии и авиационного конструктора по призванию. В 1926 году они вместе с А. Юмашевым (ставшим позже одним из ведущих летчиков-испытателей, участником второго беспосадочного перелета из Москвы через Северный полюс в США, Героем Советского Союза) первыми в стране проектируют и предлагают для эксплуатации четырехместный транспортный планер, буксируемый самолетом*.

* Предложение использовать буксируемый планер для перевозки людей и грузов в 1926 году не получило поддержки как «нерациональное». Оно было осуществлено несколько лет спустя, в том числе в годы Великой Отечественной войны для снабжения партизанских отрядов.

В 1927 году Грибовский делает следующий шаг по лестнице «модель—планер—самолет». Вновь в содружестве с Юмашевым он проектирует легкий спортивный самолет Г-4. Но достроить его не удалось. Следующий самолет — Г-5 конструктор построил и испытал в воздухе лишь через два года на новом месте службы в Оренбурге. Минимальных размеров (размах крыла — 9 м, площадь — 9 м², длина — 5,14 м, вес пустого 160 кг, взлетный — 270 кг) — авиетка с мотором в 18 л. с. летала отлично. Ее максимальная скорость достигала 160 км/ч, посадочная — 60 км/ч.

В конструкции и внешнем облике этого одноместного спортивного моноплана уже просматривался стиль конструктора — чистота аэродинамических форм, тщательная отделка поверхностей, внимание к «мелочам». Видны были и трудности, с которыми приходилось в двадцатые годы встречаться энтузиастам спортивного самолетостроения: мотор на Г-5 стоял старенький, изношенный, а колеса... — самодельные, деревянные.

В тридцатых годах авиационный спорт в нашей стране начал приобретать все большую массовость. Этому способствовало решение IX съезда ВЛКСМ о принятии шефства над Военно-Воздушными Силами и призыв «Комсомолец — на самолет!». В городах страны за короткое время было создано более ста аэроклубов, свыше полутора тысяч планерных школ, кружков и станций. Центральный Совет Осоавиахима принял энергичные меры для снабжения клубов и кружков учебной и спортивной техникой. Конструкторам оказывали посильную материальную и техническую помощь. Было проведено несколько всесоюзных конкурсов на лучший легкий самолет.

В 1931 году в Московской школе летчиков Осоавиахима, начальником которой был назначен Грибовский, удалось построить спроектированный ранее самолет Г-8. Он был деревянной конструкции. Обшивка двухлонжерного крыла с размахом 8 м и площадью 9 м², фанера и полотно. Вес пустого около 320 кг, взлетный 483 кг. С мотором мощностью 60 л. с. максимальная скорость Г-8 достигала 160 км/ч. Дальность полета 550 км. По заданию Осоавиахима к Г-8 было выполнено много агитационных полетов, в том числе один протяженностью 4500 км.

В годы работы в Московской летной школе Осоавиахима у Грибовского сложилось твердое убеждение, каким должен быть самолетный парк Осоавиахима. Он считал, что настало время дать молодежи, освоившей в аэроклубах основы пилотирования, возможность совершенствовать приобретенные навыки, учиться летать на более скоростных, чем учебные, машинах, летчик учиться к авиационному спорту, так как летчик-спортсмен —

- Планер Г-1 (1925 г.)
- Самолет Г-10.
- Самолет Г-22.
- Самолет Г-23 бис.



И КОНСТРУКТОР»

почти готовый воздушный боец. Соответственно, основу самолетного парка аэроклубов должны составлять легкие, экономичные машины, построенные из недорогих недефицитных материалов, под моторы небольшой мощности (40—100 л.с.). Вся дальнейшая творческая работа Грибовского была посвящена созданию самолетов и планеров, которые, по его убеждению, были в первую очередь необходимы аэроклубам.

В 1933 году Грибовский принимает предложение возглавить Московское конструкторское бюро Осоавиахима (МКБ). В крошечном полуподвальном помещении в доме на Садово-Спасской, где размещался и знаменитый ГИРД, Грибовский и его немногочисленные помощники начали разработку серии самолетов и планеров для аэроклубов Осоавиахима.

Первенцем МКБ стал оригинальный спортивный подкосный высокоплан Г-10. Конструкция — деревянная. Двухлонжеронное крыло (его размах 8,46 м, площадь — 11 м²) было обшито полотном, а передняя кромка — фанерой. Обе консоли крепились к пилону, выполненному за одно целое с фюзеляжем, обшитым фанерой. Шасси с колесами баллонного типа, позволяло выполнять взлет и посадку на аэродромах с мягким грунтом. С двигателем мощностью 65 л.с. максимальная скорость Г-10 достигала 170 км/ч, посадочная 70 км/ч. Длина разбега 100 м, пробега — 80 м. При полностью заправленных баках (оба размещались в фюзеляже) дальность полета превышала 1100 км.

В 1935 году летчик Н. Федосеев участвовал на Г-10 в конкурсном перелете спортивных самолетов по 16 городам страны. На финиш маршрута, протяженностью в 5000 км, Г-10 прибыл одновременно с машинами, оснащенными моторами значительно большей мощности. Нарком обороны СССР наградил летчика золотыми часами.

Этот успех воодушевил дружный коллектив конструкторского бюро. В сжатые сроки В. Грибовский и его соратники инженеры В. Абрамов и Б. Ландышев создали несколько типов легкомоторных самолетов Г-15, Г-20, Г-21, Г-22, Г-23, Г-25, а также планеров различного назначения. В их числе — первый в нашей стране гидропланер Г-12, двухместный планерно-буксировочный Г-14. На этом аппарате было выполнено много перспективных экспериментов: высотные буксировочные полеты, перелив топлива из емкостей планера в баки самолета-буксировщика, проверка гермокабины и др. Стоит отметить, что первый полет на всех аппаратах, построенных до 1938 года, конструктор выполнял сам. Нередко он демонстрировал их на различных авиационных праздниках и показательных соревнованиях.

В одной статье невозможно рассказать обо всех самолетах и планерах, созданных В. Гри-

бовским. Познакомлю читателей лишь с наиболее интересными. К ним можно отнести спроектированный в 1934 году по заданию Осоавиахима двухместный спортивно-тренировочный самолет Г-15. По схеме это свободнонесущий моноплан с нижним расположением крыла и неубирающимися шасси. Сиденья членов экипажа располагались рядом, а не одно за другим, как обычно было на легких самолетах. Запас топлива позволял установить на Г-15 рекорд дальности беспосадочного полета. Размах крыла 11 м, площадь — 14 м², длина 6,26 м. Вес пустого — 650 кг, взлетный — 950 кг. Максимальная скорость с мотором М-11 мощностью 100 л.с. около 185 км/ч, посадочная — 75 км/ч.

Первым самолетом, который был не только спроектирован, но и построен в мастерских Московского конструкторского бюро Осоавиахима, стал двухместный планерно-тренировочный Г-20. (До этого части и узлы будущих самолетов изготавливались на стороне). Конструкция Г-20 — деревянная. Фюзеляж овального сечения, полумонокок. Две кабины летчиков закрывались одним фонарем. Основная кабина — задняя — была оборудована всем необходимым для выполнения полетов только по приборам.

В 1935 году Г-20 участвовал в первом большом перелете легкомоторных самолетов и занял второе место в группе двухместных машин. После установки мотора М-11Е (вместо М-11) и небольших изменений конструкции капота, замены общего фонаря кабины индивидуальными козырьками на самолете можно было выполнять все фигуры высшего пилотажа. Г-20 длительное время использовался для тренировки летного состава Центрального аэроклуба СССР. С мотором М-11Е скорость достигала 235 км/ч.

Весьма плодотворным для коллектива МКБ был 1936 год. Здесь создали двухместный тренировочный Г-21 и одноместный планерно-тренировочный Г-22, построенный в подарок X съезду ВЛКСМ. Он демонстрировался в Кремле во время работы съезда. Схема Г-22 — свободнонесущий моноплан, цельнодеревянной конструкции. Запас прочности — 12-кратный, позволяющий выполнять все фигуры высшего пилотажа.

Маленький, изящный Г-22 (размах крыла 8,7 м, площадь 10 м², длина — 5,6 м) неоднократно участвовал в традиционных парадах, посвященных Дню Воздушного Флота, в различных агитперелетах и гонках спортивных самолетов. На нем летчица Екатерина Медникова установила мировой рекорд скорости полета по стокилометровому замкнутому маршруту — 164,9 км/ч.

В этом же 1936 году В. Грибовский начал разработку самолета Г-23 под автомобильный мотор Горьковского автозавода. После первых полетов конструктор модифицировал самолет под авиационный двигатель воздуш-

ного охлаждения. В июле 1938 года летчик Центрального аэроклуба И. Гродзянский установил на Г-23 бис — такое обозначение дали модифицированному варианту — мировой рекорд высоты для этой категории машин (7266 м), на 2 тыс. метров перекрыв достижение французского пилота А. Жани, а 2 августа этого же года летчик Н. Федосеев набрал на Г-23 бис еще большую высоту — 7985 м.

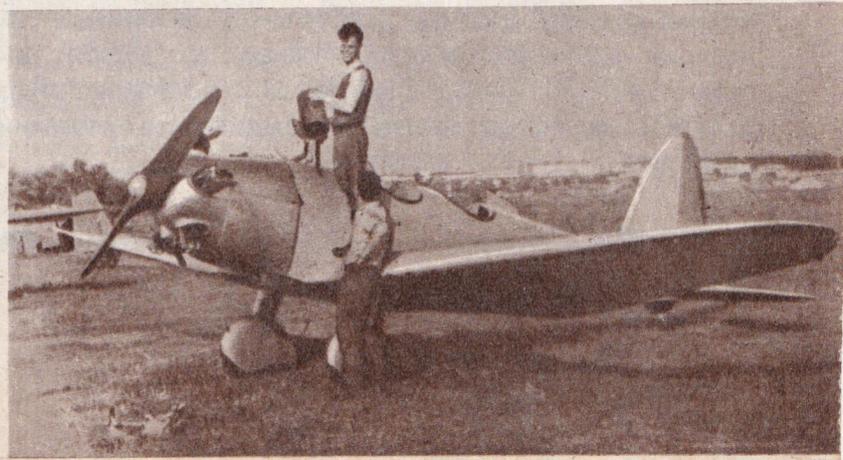
В Московском конструкторском бюро и на планерном заводе Осоавиахима, где Грибовский возглавил опытный отдел, разрабатывались не только спортивно-тренировочные самолеты, но и чисто учебные, например с автомобильным мотором, двухмоторный тренировочный и другие. В это же время много сил отдал реализации своей давней идеи — использованию планеров для транспортировки людей и грузов. На специально созданном планерно-буксировочном планере Г-9 с летчиком В. Степаненком впервые в нашей стране выполнил дальний (1700 км) буксировочный полет Москва—Коктебель.

Буксировка планеров вскоре стала обычным явлением. Спортсмены научились одним самолетом буксировать от трех до одиннадцати планеров. Опыт, накопленный в предвоенные годы, был широко использован в Великой Отечественной войне. На планерах, в том числе одиннадцатиместном, построенном Грибовским в 1941 году, в партизанские отряды через линию фронта доставлялись радисты, группы разведчиков, а также боеприпасы, медикаменты.

Владислав Константинович Грибовский был не только летчиком и конструктором спортивных летательных аппаратов, но и страстным пропагандистом авиационного спорта. Поздравляя его с 70-летием со дня рождения, соратники по конструкторской и летной работе в Осоавиахиме, бывшие ученики, ставшие видными военными летчиками, авиационные спортсмены писали: «...Ваши конструкции планеров и самолетов, всегда отличавшиеся оригинальностью замысла и добротностью исполнения, получили признание как в СССР, так и за рубежом. Вами были разработаны конструкции планеров, ставшие этапными образцами в истории советского планеризма. На них наши мастера безмоторного полета успешно освоили технику буксировки и массовой высший пилотажа».

За свою конструкторскую и оборонно-массовую работу В. К. Грибовский был награжден грамотой ЦИК СССР, многими почетными наградами Осоавиахима.

К. ГРИБОВСКИЙ,
инженер





ДЕНЬ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР

СТРАЖИ МОРСКИХ РУБЕЖЕЙ

В ПОСЛЕДНЕЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ ИЮЛЯ СОВЕТСКИЙ НАРОД ОТМЕЧАЕТ ТРАДИЦИОННЫЙ ПРАЗДНИК — ДЕНЬ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР. МНОЖЕСТВО ЯРКИХ СТРАНИЦ ВПИСАЛИ В БОЕВУЮ ЛЕТОПИСЬ ВОЕННЫЕ МОРЯКИ. ТРАДИЦИИ ВЕТЕРАНОВ НЫНЕ СВЯТО ХРАНИТ И УМНОЖАЕТ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ. ФЛОТ СТАЛ КАК НИКОГДА МОЛОДЫМ И СИЛЬНЫМ. КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ И СОВЕТСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОСНАСТИЛИ ЕГО САМЫМИ СОВРЕМЕННЫМИ И МОГУЧИМИ КОРАБЛЯМИ, МОЩНЫМ ОРУЖИЕМ. ОДНОЙ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ УДАРНЫХ СИЛ ФЛОТА СТАЛА МОРСКАЯ РАКЕТОНОСНАЯ АВИАЦИЯ. ДАЛЬНЯЯ, ВСЕПОГОДНАЯ, РЕАКТИВНАЯ. ГОРДОСТЬЮ АВИАЦИИ ФЛОТА, ЕГО ГЛАВНЫМ ОРУЖИЕМ, ЕГО ДУШОЙ ПО-ПРЕЖНЕМУ ОСТАЮТСЯ ЛЮДИ, АВИАТОРЫ 80-Х ГОДОВ — ДОСТОЙНЫЕ ПРОДОЛЖАТЕЛИ ДЕЛ ГЕРОЕВ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ, ЗАЩИТНИКОВ ЗАВОЕВАНИЙ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ.

НА УЧЕНИЯХ...

Фото Н. ЕРЖА

Евгений ГРЯЗНОВ

МОРСКИЕ ЛЕТЧИКИ

*Осталось полмига до взлета,
С землей расставаться пора.
Уходим в морские широты,
Опять ты не спишь до утра.*

*И небо, и море по праву
В судьбе нашей тесно сплелись.
Мы флотскую гордую славу
Несем в поднебесную высь.*

*Над синим суровым простором
Дозорные тропы круты.
Увижу я чайку над морем,
И снова мне вспомнишься ты.*

*По сердцу нам наша работа.
Мы ратному долгу верны.
Мы — крылья военного флота
Могучего флота страны.*

ПОД КРЫЛОМ АВИАНОСЦА

...18 августа 1940 года в День Воздушного Флота СССР москвичи и гости столицы стали свидетелями необычайного воздушного боя, проведенного над Тушинским аэродромом. От четырехмоторного бомбардировщика, атакованного парой истребителей, отделились два И-16 и вступили в бой с условным противником. Так впервые была продемонстрирована подвеска истребителей к тяжелому бомбардировщику, разработанная в начале тридцатых годов конструктором В. Вахмистровым.

В этом полете участвовали летчики 18-й транспортной эскадрильи и 32-го истребительного авиационного полка авиации Черноморского флота. Самолет ТБ-3 пилотировал старший лейтенант Серафим Гаврилов, истребители И-16 — лейтенанты Борис Литвинчук и Евграф Рыжов.

Подвеска нашла применение в годы Великой Отечественной.

...Гитлеровцы рвались в Крым. Верховное Главнокомандование Советской Армии приняло срочные меры по укреплению Перекопского перешейка. На рубеже Генчиск—Сиваш—Перекоп развернулась отдельная армия. Надо было еще и перерезать коммуникации противника, по которым перебрасывались к фронту войска и боевая техника, и прежде всего переправу на Днестре в районе Каховки, по которой и следовал основной поток вражеских частей. Но точное ее место не знали. Посылались самолеты-разведчики, но район переправы гитлеровцы прикрывали сильными нарядами истребителей. Можно было послать туда истребители, но бомбовая подвеска и бой в районе цели были связаны с большим расходом горючего, и расчетный остаток его не позволял вернуться обратно. Тогда-то, 18 сентября 1941 года, и решили применить подвеску Вахмистрова. Подобрали и летчиков: старшего лейтенанта Николая Огнева — на ТБ-3, старшего лейтенанта Бориса Филимонова и лейтенанта Павла Данилина на пару И-16.

— Главная ваша задача после отцепки, — говорил комзек Арсений Шубиков летчикам Филимонову и Данилину, — найти переправу и разбомбить ее. Возможно, что днем противник понтоны притапливает, чтобы не было видно. Поэтому ищите дороги, что упираются в берег. Без дорог не может быть переправы...

Получив боевое задание, летчики пошли к самолетам — четырехмоторному бомбардировщику, возвышавшемуся на окраине степной полевой площадки, и двум И-16, стоявшим тут же. Подвеской руководил военный инженер третьего ранга Павел Теленев. По его команде люди, облепившие со всех сторон истребитель, подняли его и подцепили под крыло ТБ-3. Затем и второй. Это было не так уж и трудно, если учесть, что «ишачок» был самым легким истребителем Великой Отечественной войны.

После того как старший лейтенант Филимонов и лейтенант Данилин заняли места в cabinaх своих машин и убрали шасси, оружейники подвесили бомбы — по две ФАБ-250. Тяжелый бомбардировщик ТБ-3 в комплексе с подвешенными к нему истребителями назывался «звеном», или по-другому «СПБ» — составным пикирующим бомбардировщиком. Заработали моторы всех трех самолетов, воздушные вихри прижали к земле сухую, сожженную солнцем растительность, взметнули вверх тучи пыли, и «звено» стронулось с места, стало взлетать.

Тяжелый четырехмоторный ТБ-3 был для истребителей не только средством доставки к цели, он и питал их бензином из собственных баков. Именно это обстоятельство и позволяло им выполнить боевое задание и возвратиться обратно.

Через час полета ТБ-3 подошел к озеру Бокал, к месту отцепки. На табло, расположенном под его крылом, загорелась красная лампочка — сигнал отцепки. Минуту спустя, оказавшись в свободном полете, истребители легли на курс к предполагаемому месту переправы, а ТБ-3 повернул назад.

Через десять минут впереди показалась группа самолетов. Это были истребители противника. Филимонов и Данилин приготовились к бою. Преимущество фашистов было и в огневой мощи оружия, и в скорости — И-16 в сравнении с Ме-109 был устаревшим истребителем. Преимущество и численное — десять против пары. Кроме того, маневр советских машин был скован тяжестью подвешенных бомб.

Тем не менее бой состоялся — динамичный, скоротечный. Летчики не только оборонялись, маневрировали, уходили от огня вражеских пушек и пулеметов, они и нападали, вели огонь. Противник наседал со всех сторон и даже уйти, выйти из боя было довольно трудно. Наконец, улучив момент, ведущий бросил машину в пике и оба красноезвездных ястребка вырвались из вражеского окружения и растворились на фоне местности.

Военная удача! Она и на этот раз сопутствовала обоим летчикам. Все четыре ФАБ-250, сброшенные в ходе воздушного боя, попали в склад нефтепродуктов. Уходя, летчики наблюдали огромный столб черного дыма.

Через полчаса пара И-16 благополучно приземлилась на своем аэродроме под Евпаторией. После того, как самолеты были приведены в боеготовность, командир полка приказал летчикам снова убыть на площадку, с которой они уходили на боевое задание, и сообщил, что он тоже скоро прибудет туда для постановки задачи.

Пара взлетела и через десять минут приземлилась на поле, где их уже дожидался бомбардировщик-носитель. Навстречу высыпал весь летно-технический состав. «Как дела? Удачно ли отбомбились?» — спрашивали товарищи. Филимонов и Данилин рассказали им о полете, о проведенном бое, о случайном, но удачном бомбоударе.

Прилетел командир полка, и снова, как и утром, повторилась подготовка к полету, снова, как и утром, звено из трех самолетов, объединенных в комплекс, поднялось в воздух. Через час, точно над тем же местом, у озера, «ишачки» отцепились. Но на сей раз рядом с ними были истребители прикрытия, звено ЛаГГ-3, которым командовал лейтенант Круглов. Их было только трое, но они смело пошли в атаку против восьмерки Ме-109, оказавшихся тут же у озера. «Если они здесь — подумал Филимонов, — значит где-то в этом районе должна быть переправа».

Пользуясь тем, что внимание гитлеровцев было сосредоточено на бое с «лаггами», Филимонов и Данилин, снижаясь, благополучно вышли к Днестру. Здесь и увидели переправу — серую, едва заметную полоску, пересекающую широкую реку. Когда истребители подошли ближе, то на полоске стали различимы автомашины и танки, идущие в сторону Перекопа. Вскоре стала заметна и гирлянда понтонов...

С высоты 1200 метров пара вошла в пике по направлению переправы. С берегов начали бить зенитки и «эрликоны» — крупнокалиберные пулеметы. Вокруг ястребков появились черные облачка — разрывы снарядов. Но поздно. Огонь уже не мог сбить истребителей с курса, сорвать их атаку. На высоте триста метров ведущий рванул рычаг бомбосбрасывателя. То же сделал ведомый.

Выходя из пике боевым разворотом, лейтенант Данилин глянул назад, чтобы увянуть о результатах бомбометания. Удар был на редкость удачным: две бомбы легли на берег, среди скопления техники, две — на самой переправе. В этот момент над ней поднимались два водяных столба.

Из района бомбоудара истребители уходили бреющим полетом — скрывались от «мессеров» на фоне пролетаемой местности. После посадки осмотрели машины — ни единой пробины.

— Так вы что, над целью не были? — недоуменно спросил механик самолета старшина Левченко. — Куда же вы бросили бомбы?

— На цель, товарищ Левченко, — ответил Данилин, — на переправу!

— И бросили очень точно, — сказал подошедший в эту минуту комзек капитан Шубиков, — это уже известно.

— Откуда? — одновременно спросили летчики.

— Как откуда? По данным разведки. Вы еще были в пути на аэродром, а в штабе авиации флота было уже известно, что переправа разбита.

Полет с подвеской истребителей к тяжелому ТБ-3, совершенный 18 сентября 1941 года, был не единственным. Всего было шестнадцать таких полетов, и все они выполнены 18-й транспортной эскадрилей и 32-м истребительным авиаполком, ставшим потом 11-м гвардейским. Непосредственные участники: А. Шубиков, Б. Литвинчук, П. Данилин, Б. Филимонов, Г. Дан, А. Саморядов, Д. Скрынша, В. Примоченко...

Доставленные экипажами ТБ-3 в заданный район, они отцеплялись, внезапно и дерзко поражали наземные цели врага. Так были разрушены Чернаводский мост через Дунай, плавдок в Констанце, нефтеперегонный завод в Плоешти, переправа через Днестр у Бреславля...

Как сложилась дальнейшая судьба этих летчиков? Огнев, Шубиков, Филимонов, Герой Советского Союза Рыжов погибли в воздушных боях. Герон Советского Союза Литвинчук и Данилин летали и после войны, передавали молодежи боевой и жизненный опыт. В настоящее время полковник запаса Борис Михайлович Литвинчук проживает в Калуге, полковник запаса Павел Георгиевич Данилин — в Москве. Коммунисты, патриоты, ветераны Советской Армии, они часто встречаются с молодежью, проводят большую военно-патриотическую работу.

Капитан 3 ранга А. ГРИГОРЬЕВ

★★★

Эдуард СУЕТИН

САМОЛЕТЫ

*Люблю самолеты
За их непоседливый нрав,
За то, что им узкие крылья —
Не для украшения.
Люблю их на взлете,
Когда они, силы собрав,
Бросаются ввысь,
Презирая земли притяженья!
Люблю самолеты,
Когда они, очень устав,
Колеса, как руки, к бетону
С надеждою тянут,
Чтоб сесть на мгновенье
И, новые силы собрав,
Опять над землею
Серебряной песней
Воспрянуть!*

ВЛЮБЛЕННАЯ В НЕБО



● Т. Стекольниковая, заслуженный мастер спорта СССР. Фото Н. КОЗЫРЕВА

...Маршрутный полет! «Только бы не задержаться на поворотных пунктах и не слишком гнать на прямых», — думает Татьяна. Все нужно делать, как на обычной тренировке. В этом упражнении спортсменка чувствует себя особенно сильной. Все отработано до мелочей — каждое движение, взгляд на приборы. И все же как ни старается, не может побороть волнение. Это и понятно — здесь, на чемпионате мира в Витебске соперничество очень сильное. В борьбу за право называться сильнейшими вступили лучшие спортсмены-вертолетчики мира.

Получено разрешение на запуск двигателя, и волнения как не бывало. Постепенно лопасти несущего винта сливаются в сплошной сверкающий круг. Еще мгновение, и гигантская «стрекоза» как

бы нехотя отрывается от земли и зависает в воздухе, чтобы затем уйти по маршруту.

Татьяна успешно закончила упражнение. Отклонение от расчетного времени составило всего 0,07 секунды. Товарищи по команде тепло поздравили летчицу с первой золотой медалью.

Удачно выполнила дебютантка чемпионата слалом с ведром и свободный пилотаж, заняв по каждому из этих упражнений третье место.

Татьяне Стекольниковой было присвоено звание «Мастер спорта СССР международного класса».

Долг и труден был путь вертолетчицы к вершинам спортивного мастерства. Детство спортсменки прошло в окруженном сосновым бором поселке Чагода Вологодской области, где самолет видели лишь высоко в небе. Как родилась мечта о покорении голубых небесных высот, Татьяна и сама не может сказать. В семье не было никого, кто бы имел хоть какое-то отношение к авиации.

— Когда я училась в третьем классе, — рассказывает Татьяна, — мне понравилась взятая в школьной библиотеке книжка о прославленных советских летчиках. Не пропускала ни одного фильма о летчиках. Одного военного летчика, приехавшего в деревню на отдых, пригласили на наш пионерский сбор. Затаив дыхание, слушали мы рас-

решение, резкие перепады барометрического давления, пониженное парциальное давление кислорода, шум, вибрация и другие.

Эффективность же и безопасность полета, спортивный результат зависят от надежности функционирования системы «человек—летательный аппарат—внешняя среда», все звенья которой взаимосвязаны и обусловлены. Установлено, что 20—30% случаев нарушения деятельности этой системы приходится на «неполадки» в состоянии здоровья. Вот почему медицинским требованиям, направленным на обеспечение подготовки спортсмена к полетам, поддержание его высокой работоспособности уделяется такое же внимание, как и подготовке авиационной техники, метеорологическим условиям и так далее.

Надо сделать все для того, чтобы полеты и прыжки с парашютом способствовали гармоническому развитию человека, совершенствованию его физических и духовных сил, повышению летно-спортивной тренированности и безопасности каждого полета и прыжка. И в этом активную роль призван играть сам спортсмен, он несет личную ответственность за подготовку к полету.

Работоспособность спортсмена зависит от ряда факторов, в том числе таких, как состояние здоровья, психофизиологическая подготовленность, переносимость воздействия полета на организм, соблюдение режима питания, труда и отдыха, тренированность и наличие ус-

каз о жизни советских военных авиаторов.

Окончена школа. Настало время подумать и о выборе профессии. У Татьяны не было долгих раздумий — «Буду поступать в авиационный институт», — решила она.

И поступила. С первого же раза. Но учебу пришлось прервать — тяжело заболела бабушка. Нельзя было оставить самого близкого тебе человека. И Таня снова в родном поселке. Но со своей мечтой не расставалась. Через год снова успешно сдает вступительные экзамены в столичный авиационный институт. Шаг навстречу мечте сделан.

В первые же дни учебы Татьяна отправляется в Центральный аэроклуб ДОСААФ. Но тут ее ждало разочарование — на все ее просьбы о приеме ответ был один: «Набор в самолетный отряд уже закончен».

И надо же так случиться, как раз в тот самый день в общежитии появилось объявление о приеме в парашютную секцию. Девушка становится парашютисткой — «Все равно, — решила она, — без знания парашюта летчику никуда». За лето совершила более 40 прыжков и получила второй спортивный разряд. А осенью — снова на пороге ЦАКА. Ее принимают в самолетный отряд.

Днем — институт, вечером — теоретические занятия в клубе. Времени в обрез. Выкраивала час-другой, чтобы

тойчивых летно-спортивных навыков.

В течение дня могут наступить ухудшение самочувствия, незначительные признаки заболевания. Обо всем этом спортсмен незамедлительно обязан доложить врачу, инструктору или руководителю полетов. Летную работу могут выполнять только здоровые люди. Появление даже небольших изменений в состоянии здоровья уменьшает резервные функциональные возможности организма, а под воздействием неблагоприятных факторов полета они могут явиться причиной резкого снижения работоспособности в воздухе.

Не сразу восстанавливается здоровье после перенесенных заболеваний. Для этого необходимо какое-то время. Его определяет врач. Начинать летные тренировки сразу же после перенесенных заболеваний без разрешения врача нельзя.

Приведу такой пример. Спортсмен-летчик пришел на полеты, умолчав о перенесенном заболевании. При пилотаже в зоне почувствовал резкие боли в ухе и был вынужден прекратить выполнение задания. Причиной явился разрыв барабанной перепонки уха вследствие острых явлений воспаления в носу.

Девушкам-спортсменкам запрещается летать и прыгать с парашютом в определенные периоды функционального цикла женского организма, об этом они обязаны сообщить врачу.

Очень важен предполетный режим труда, отдыха и питания. Накануне летного дня спортсмен не должен допускать

Советы врача



Спортсмен-летчик С. перед полетом почувствовал боль в животе, но этому не придал значения. В воздухе состояние его здоровья резко ухудшилось, он потерял сознание. Легко представить финал полета, если бы на борту самолета не было инструктора. Некоторые недооценивают состояние своего здоровья, скрывают недомогания или перенесенные заболевания, не проходят своевременно медицинские осмотры, нарушают предполетный режим. Все это может привести к летному происшествию или вызвать предпосылку к нему.

Известно, что во время полетов и прыжков с парашютом на спортсмена воздействуют такие факторы, как уско-

сходить с подругами в театр, посмотреть новый фильм, прочитать интересную книгу. Такое под силу собранному человеку. И эта черта характера пригодилась летчице Стекольниковой впоследствии, когда каждую минуту нужно было распределить так, чтобы лучше тренироваться, готовиться к соревнованиям.

Самолетный спорт... Здесь все подчиняется твердо расписанному графику. В первую очередь поднимаются в воздух заявившие о себе спортсмены. А новички... Им вылетов, конечно, давали меньше. Как-то после тренировки к Татьяне подошел инструктор вертолетного отряда Александр Ковтун.

— Таня, не хочешь ли попробовать свои силы на винтокрылой машине?

— Попробую. Но если не получится, уйду.

В то время женщин, занимавшихся этим сугубо мужским спортом, было мало — поэтому-то и вели инструкторы поиск молодых.

Снова теоретические занятия. Переподготовка заняла месяца два. И вот тренировочные сборы. В душе все еще кило сомнение: «А правильно ли я делаю, ведь эти «стрекозы» — что они могут? Но то, что увидела, заставило изменить мнение и навсегда. Каких только фигур ни делали ведущие спортсмены. Они-то и показали начинающей летчице, на что способна винтокрылая машина.

— Эти сборы были для меня настоящим кладом премудрости, — вспоминает Стекольниковая. — Мы, молодежь, пытались подражать ведущим, уже не раз обстрелянным в спортивных батальонах самых высоких уровней. Кое-что получалось, а некоторые элементы хоть умри не выходили...

И тут на помощь пришел опытный летчик Лев Чекалов, которого Татьяна считает своим первым наставником. Ветеран взял шефство над молодой спортсменкой: подскажет, на что следует обратить особое внимание, продемонстрирует трудное упражнение, объяснит.

Взял первый рубеж. На первенстве Советского Союза 1975 года спортсмен-

ка завоевывает серебряную медаль в одном из самых сложных упражнений — вертолетном слаломе на малой высоте с проносом груза между стойками ворот в минимальное время по незнакомому маршруту. Сложность его в том, что груз в 2 кг, подвешенный на шнуре длиной 3,95 м под сдвигом летчика, должен скользить по земле, а второй для контроля высоты на шнуре длиной 2,75 м не должен ее касаться. Стекольниковая справилась с трудным заданием.

Смущенно улыбаясь, поднялась на вторую ступеньку пьедестала темноволосяя симпатичная девушка. Вместе с серебряной медалью Татьяна заслужила право носить на груди серебряный квадратик — знак мастера спорта СССР.

Трудолюбие, воля к победе, стабильность результатов молодой вертолетчицы не остались незамеченными. Ее приглашают в сборную. Доверие окрылило спортсменку. Она вновь засела за учебники по теории полета, внимательно изучает опыт лучших вертолетчиков, мастеров высокого класса.

Тренировки. Тренировки... Элементы полета оттачиваются до филигранной точности — сначала все проигрывается в голове, потом отрабатывается в воздухе в замедленном темпе, постепенно упрямляя его, доводят до «кондиции». Маршрут проигрывается, как говорится, в пешем строю.

Успех в соревнованиях зависит не только от технической характеристики машины и мастерства спортсмена, во многом он определяется и морально-психологическими факторами. Когда отношения между спортсменами в команде основаны на взаимопомощи и доброжелательности — все удается. Выполнение, например, слалома с ведром целиком зависит от слаженности экипажа. Татьяна уже несколько лет выступает с Людой Корневой, своей подругой не только по сборной, но и по работе — обе летчицы-инструкторы. На соревнованиях они меняются местами: то Татьяна — командир экипажа, то Люда. И как правило, всегда им сопутствует успех.

Предполетный режим исключает употребление алкогольных напитков. Даже легкое опьянение отрицательно влияет на физиологические и психические процессы, снижает работоспособность человека в течение трех суток. Вредная привычка — курение.

Спортсмены, у которых на предполетном осмотре выявлены изменения в состоянии здоровья, нарушившие предполетный режим, а также не явившиеся на медосмотр, подлежат отстранению от полетов и прыжков с парашютом.

Для высокой летной работоспособности немаловажна психофизиологическая подготовка спортсмена. Ему необходимо знать изменения, происходящие в организме под воздействием факторов полета, уметь сохранить летную форму. Каждый обязан регулярно посещать занятия, собеседования и лекции по авиационной медицине.

Готовясь к полетам, следует пройти тренировки на тренажерной аппаратуре, специальных гимнастических снарядах (лопинг, батут, гимнастическое колесо), помогающих повысить устойчивость организма к факторам полета. Очень важно овладеть методикой самонаблюдения и самоконтроля, аутогенной тренировки, то есть уметь самостоятельно наблюдать за состоянием своего здоровья, физическим развитием, влиянием на организм трудовой деятельности и летно-спортивных тренировок путем оценки субъективных ощущений и объективных данных.

На чемпионате мира в Польше, где наши спортсмены по ряду причин выступили неудачно, экипаж Стекольниковой был лучшим среди женских, участвующих в этих состязаниях наравне с мужчинами. Татьяна уверенно выиграла «малую высоту» и слалом с ведром. Это упражнение напоминает цирковой номер — нужно на фале пятиметровой длины пронести ведро, наполненное водой, между стойками 12 ворот шириной в 1 метр и затем поставить его на стол, не расплескав ни капли.

Успех! Многим он кружит голову, заставляет чураться черновой работы. Конечно, есть и техники, которые по долгу службы должны следить за машинами. «Но разве можно добиться высоких результатов, — рассуждает Стекольниковая, — если своими руками не подготовить вертолет к тренировке или соревнованию. Тогда ты можешь быть полностью уверена — он не подведет. Кроме того, у каждой машины свой «характер», как у живого существа.

Много раз удостоивалась Стекольниковая золотых медалей за выигранное упражнение, но абсолютной чемпионкой СССР стала только в 1981 году в Витебске.

Татьяна прибыла сюда с твердой уверенностью — победить. И победила. Выиграв два упражнения из пяти и войдя в призовую тройку в остальных, Стекольниковая становится абсолютной чемпионкой СССР. Думается, для нее это не предел! Впереди — новые поединки, новые старты.

А. СЛЕСАРЕНКО

Рисунки наших читателей

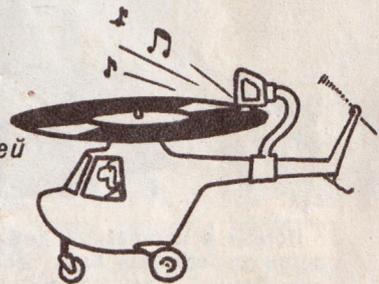


Рис. Б. Шакурского.

чрезмерных физических или общих рабочих нагрузок, переутомляться. Утомление — это физиологическая реакция организма на любую деятельность: ухудшается самочувствие, появляются ошибки в летной и трудовой деятельности, неустойчивость настроения, забывчивость.

Каким должен быть режим отдыха спортсмена? Если полеты начинаются в первую смену, им предшествует ночной сон продолжительностью не менее 8 часов. Сон — наиболее полноценный отдых. Для второй смены необходим послеобеденный отдых продолжительностью 1,5—2 часа.

Перед полетами и прыжками принимать пищу не позднее чем за 1,5—2 часа до их начала. Пища должна состоять из качественных, легко усваиваемых продуктов, быть калорийной и небольшой по объему. Нельзя питаться сухомяткой. Спортсмены-летчики и планиристы за 20—24 часа до полетов обязаны исключить из рациона питания или уменьшить потребление продуктов, вызывающих повышенное газообразование в кишечнике и нарушение моторики (бахчевые, бобовые, капуста, хлеб ржаной, крупы). Предпочтение отдавать продуктам, богатым белками и углеводами (нежирное мясо, птица, яйца, пшеничный хлеб, сахар, шоколад и конфеты, фруктовые соки, печенье, сухая колбаса и т. д.).

Промежутки между приемами пищи в течение летного дня не превышают 4 часа, а ужин заканчивать не позднее чем за 1,5—2 часа до сна.

При самонаблюдении и самоконтроле рекомендуется оценивать самочувствие, настроение, соблюдение режима труда и отдыха, сон, аппетит, пульс, дыхание, вес, состояние функции желудочно-кишечного тракта. Результаты самоконтроля рекомендуется заносить в специальный дневник самоконтроля и делать вывод о своей работоспособности за день. С результатами самоконтроля периодически знакомится врач клуба и инструктор. Хорошо практиковать взаимоконтроль в экипаже, группе.

Работоспособность в значительной степени определяется эмоциональным состоянием человека. Известно, что положительные эмоции ее повышают, а отрицательные, как правило, снижают. Вот почему на аэродроме должны быть созданы нормальные условия для работы и отдыха: твердый распорядок летного дня, чистота в учебных и служебных помещениях, уютные комнаты отдыха, в летнее время — душ. Важно постоянно сохранять благоприятный моральный микроклимат в коллективе. Взаимоотношения между спортсменами и инструкторами строятся на основе доброжелательности, взаимного уважения, доверия и помощи.

Четкое соблюдение предполетного режима должно стать для авиационного спортсмена привычкой, нормой поведения, чертой характера.

Г. КОБЫЛЯНСКИЙ,
старший инспектор-врач
отдела медслужбы ЦК ДОСААФ СССР



Погода в воскресный день, судя по прогнозу, обещала быть хорошей, летной. Ранним утром большой автобус, подбирая по пути ожидавших его спортсменов с дельтапланами, выехал за город, к синееющим вдалеке отрогам Жигулей.

Через два часа «Икарус», свернув с шоссе на грунтовку, взобрался на середину холма с плоской как стол вершиной. Дельтапланеристы быстро выгрузили свою технику. Пока одни собирали и регулировали аппараты, другие успели установить на вершине холма ветроуказатель, обозначить у подножия, в долине, точку приземления и развернутой шеренгой пройти по склону, убирая из зоны приземления крупные камни.

Сегодня тренируются в основном опытные дельтапланеристы. Поэтому проверка состояния собранных аппаратов, инструктаж и назначение группы руководства полетами прошли быстро, организованно. Разведку погоды начальник областного дельтаклуба И. Комиссаров поручил инструктору Юрию Снегиреву. Выбор был не случайным. Член сборной команды области, один из пионеров этого вида спорта в Куйбышевской области, он не только хорошо владеет техникой пилотирования дельтаплана, но и умеет правильно определить и оценить особенности термических и динамических потоков, «болтанки» в зоне пред-

ТРИ ГОДА СПУСТЯ

стоящих полетов, ветра на старте и на посадочной площадке.

На верхней платформе холма, куда поднялся со своим дельтапланом Снегирев, ветер был заметно сильнее, чем на склоне. Спортсмен стартовал лишь после того, как помощник руководителя полетов трижды назвал одну и ту же цифру скорости ветра. Дельтаплан сразу «вспух», набрав значительную высоту. Снегирев был готов к этому, он уверенно перевел аппарат в нормальный полет, выполнил несколько простых маневров и четко приземлился недалеко от цели.

Доклад разведчика погоды, трезвая оценка силы и направления ветра, уровня подготовки спортсменов предопределили решение руководителей тренировки: полеты проводить не с вершины холма, а значительно ниже, с его склона. Эта осторожность, вызвавшая недовольство некоторых участников, была обоснованна. Порывистый ветер даже

при старте с меньшей высоты потребовал от спортсменов, от руководителя полетов и его помощников предельного внимания, четкости и точности действий. И незначительная ошибка в пилотировании вынудила одного из дельтапланеристов практически сразу после старта совершить посадку на склоне, закончившуюся повреждением аппарата. Лишь во второй половине дня, к концу тренировки, ветер стал более постоянным, и самым опытным спортсменам был разрешен старт с вершины холма. В целом тренировочные полеты в этот день прошли успешно.

☆☆☆

Три года тому назад заместитель председателя Куйбышевской областной федерации дельтапланерного спорта М. Михайлов на страницах нашего журнала («Крылья Родины» № 11 за 1979 год) рассказал о первых шагах, о перспективах развития нового технического вида спорта в городе и области. Главными задачами федерация считала объединение энтузиастов дельтапланеризма в секции, работающие под руководством и контролем комитетов ДОСААФ; помощь секциям в проведении теоретических и практических занятий со спортсменами, контроль за техническим состоянием аппаратов, их соответствием требованиям безопасности полетов;

создание областного дельтаклуба и дельтадрома.

Наряду с первоочередными федерация поставила перед своими тремя комиссиями — организационно-спортивной, легко-методической и технической — ряд перспективных задач. В их числе — подготовка спортсменов высшего класса, общественных инструкторов и тренеров; пополнение и совершенствование имеющегося в городе и области парка дельтапланов, на которых можно уверенно летать до получения серийных аппаратов «Славутич». Интересна идея привлечения к работе федерации авиа- и радиомоделистов, которые смогли бы разработать для дельтапланеристов миниатюрные радиоприемники, а для руководителя полетов — передатчик, чтобы он мог с земли подсказать находящемуся в воздухе спортсмену, как лучше действовать в сложившейся обстановке. Такое управление полетами повысило бы их безопасность и качество обучения. Важной перспективной задачей признана организация шефства сильных городских дельтапланерных секций над сельскими спортсменами, а затем и создание секций в крупных совхозах и колхозах.

За минувшие три года федерация, возглавляемая Героем Советского Союза И. Гейбо, под руководством областного комитета ДОСААФ многое сделала, чтобы дельтапланерный спорт в Куйбышевской области развивался и креп. На предприятиях и в учебных заведениях создано 29 секций, которые объединили более трехсот любителей этого вида спорта. Секции дельтапланеристов студенческого ОКБ Куйбышевского авиационного института и авиационного производственного объединения, при активной помощи ректората института, дирекции и общественных организаций завода, реорганизованы в дельтаклубы. Первый из них фактически стал областным дельтаклубом.

Облкомитетом разрешено федерации использовать под дельтадрома пойму реки Сок и склоны горы Шихан. Они удобны для проведения не только учебных и тренировочных полетов, но и крупных соревнований. Достижением федерации является подготовка за относительно короткое время значительной группы инструкторов и тренеров-общественников. После специальных учебных сборов 18 опытных спортсменов допущены к инструкторской и тренерской работе, а 17 — к руководству полетами. Федерация организовала курсы первоначального обучения для желающих заниматься дельтапланерным спортом, провела ряд сборов, на которых спортсмены, уже имеющие опыт пилотирования в простых условиях, освоили полеты в динамических и термических потоках, выполнение спиралей и восьмерок, посадку в районе старта. Серьезная предварительная подготовка помогла команде Куйбышева в 1981 году победить на зональных и занять почетное четвертое место на всероссийских соревнованиях.

Все комиссии федерации уделяли большое внимание вопросам безопасности полетов. Помимо распространения и пропаганды документов, регламентирующих организацию и выполне-

ние полетов на дельтапланах, федерация силами актива, особенно инспекторов по безопасности полетов, побывавших на семинаре, организованном ЦК ДОСААФ СССР, провела показательные полеты. Члены технической комиссии не допускали к эксплуатации дельтапланы, параметры которых не соответствовали требованиям. Так было, например, с аппаратами, представленными секциями клуба «Поиск» и завода имени Масленникова. В их конструкции строители использовали трубы меньшего диаметра и толщины стенок, чем положено для дельтапланов такого класса. В городе и области сняты все аппараты типа «Рогалло» и заменены дельтапланами современных схем. Их число возросло с 33 до 43. Во многом благодаря принятым областной федерацией и обкомом ДОСААФ мерам с середины 1980 года при довольно интенсивных полетах не произошло ни одной серьезной травмы спортсменов.



Дельтапланеризм в Куйбышеве, как и в других городах и районах страны, становится все более популярным. В составе секций можно встретить людей многих профессий, различного возраста. С увлечением занимаются новым видом авиационного спорта, например, инженер-испытатель производственного объединения «Экран» Ф. Сарбаев, токарь авиационного завода М. Султанов, шлифовщик моторостроительного производственного объединения им. Фрунзе А. Лахнин, инженер-машинист В. Шахмистов, наладчик Волжского автозавода Е. Денисенко, десятки студентов куйбышевских институтов, учащиеся техникумов и ПТУ.

Стремление молодежи и многих людей среднего возраста организованно заниматься дельтапланеризмом облегчило решение ряда весьма важных задач первого этапа, развитие дельтапланерного спорта в области. Большие усилия, настойчивость, инициатива требуются от обкома ДОСААФ и федерации на его втором этапе, когда этот новый вид авиационного спорта выходит на порог массовости. Он может перешагнуть этот порог, если первичные организации ДОСААФ, в первую очередь крупные, районные и городские комитеты обо-

ронного Общества будут постоянно заботиться об укреплении созданных секций, помогать им в материально-техническом обеспечении, контролировать их деятельность, воспитывать спортсменов.

К сожалению, ряд первичных организаций общества, райкомов и горкомов ДОСААФ, да и сама областная федерация делают далеко не все возможное для того, чтобы дельтапланерным спортом могли заниматься сотни молодых куйбышевцев. Они не проявили еще достаточной настойчивости в преодолении естественных в новом деле трудностей, не полностью использовали возможности, которые предоставлены им решениями ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР. Не получив своевременной поддержки и помощи, в городе практически перестали работать секции на заводах «Электроштит», подшипниковом, бурового машиностроения, в Средневолжском автотранспортном управлении. При полном равнодушии комитета ДОСААФ первичной организации (председатель А. Овчинников) секция дельтапланерного спорта на металлургическом заводе имени Ленина, активная вначале, стала одной из самых слабых в городе.

Не во всех секциях глубоко изучили основные документы, особенно НППД-80, регламентирующие подготовку людей и техники, организацию и выполнение полетов на дельтапланах. Не ликвидированы еще случаи самовольных, без согласования с федерацией и даже без разрешения руководителей секции, выездов на полеты, как это сделали дельтапланеристы секции «Дельта» во главе с В. Гуссеиновым и спортсмены завода имени Масленникова. Это — прямой результат слабой воспитательной работы, отсутствия должного контроля со стороны комитетов ДОСААФ. Секция же дельтапланеристов Сызрани при молчаливом нейтралитете председателя горкома ДОСААФ т. Марченко вообще не считает нужным поддерживать контакт с областной федерацией.

Практически ничего пока не сделано для организации спорта на селе. Между тем в совхозах и колхозах есть много людей, желающих заниматься дельтапланеризмом. Еще в 1980 году некоторые из них на пленуме федерации обращались с просьбой помочь им овла-



● Старая пословица на новый лад: «Любишь на дельтаплане летать, люби и аппарат таскать».

деть этим видом спорта. К сожалению, Федерация дельтапланеризма и обком ДОСААФ пока не нашли возможностей выполнить пожелания сельской молодежи. Между тем такая секция как, например, производственного объединения «Экран», могла, видимо, взять шефство над ближайшим к городу совхозом или колхозом. Это было бы одной из форм выполнения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта».

Занятия дельтапланерным спортом доставляют не только эстетическое наслаждение. Подготовка к полету и его выполнение при их правильной организации способствуют общефизическому развитию человека. Оздоровительная эффективность дельтапланеризма будет еще выше, если программа специальной подготовки спортсменов будет дополнена тренировками по комплексу ГТО. А для этого комитеты ДОСААФ и подчиненные им дельтаклубы и секции должны установить более тесные контакты с соответствующими спортивными организациями. Они пока явно слабы.

Не смогла пока федерация реализовать интересные предложения о контактах с авиа- и радиомоделистами, хотя в области есть весьма сильные представители этих видов спорта.

Дельтапланерный спорт в Куйбышевской, как и в ряде других областей страны, выходит на рубеж массовости. Следовательно, организации, дисциплине, контролю уровня теоретической и практической подготовки спортсменов, техническому состоянию аппаратов областные, а где есть — городские федерации дельтапланеризма и соответствующие комитеты ДОСААФ должны уделять самое пристальное внимание. Вероятно, целесообразно поручить кому-то из руководителей комитетов лично курировать этот вид спорта, помогать дельтаклубам и секциям решать текущие вопросы, воспитывать спортсменов, приучать их к строгому соблюдению требований НППД.

Настало время энергичнее решать уже назревшие вопросы материально-технического обеспечения полетов и их участников. Это относится к снабжению дельтаклубов и секций, которым разрешено самостоятельное проведение учебных полетов, анемометрами, высотометрами, ветроуказателями, мегафонами и другим стартовым оборудованием. Федерации дельтапланерного спорта СССР пора подумать и о рациональной, не продуваемой ветром спортивно-тренировочной демисезонной форме для дельтапланеристов. Вероятно, простейшее оснащение могли бы изготовить цехи ширпотреба некоторых предприятий местной промышленности. Но для этого соответствующим федерациям следует проявить инициативу, настойчивость. А то, что не под силу местным организациям, должна взять на себя Федерация дельтапланерного спорта СССР.

П. СТАРОСТИН,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Куйбышев

ОТ РЕДАКЦИИ. Приглашаем руководителей Федераций дельтапланерного спорта, дельтаклубов и секций, комитетов ДОСААФ, спортсменов высказаться по затронутым в корреспонденции вопросам.

Из воспоминаний

СКВОЗЬ ОБЛАКА И ГОДЫ

Еще несколько дней тому назад я жил заботами отделения одной из городских больниц, а сегодня в форме военного врача был представлен летно-подъемному составу одного из авиационных подразделений. Подтянутые, брызжущие здоровьем молодые парни с любопытством посматривали на меня. Дескать, зачем здесь этот «эскулап» понадобился? А я думал о том, что мне доверено здоровье молодых соколов, что еще совершенно не представляю, с чего, собственно, начать проявлять свою заботу о них. Мое сознание постепенно переключалось на новые, доселе незнакомые условия работы. И не было мне в этом деле советчика. Еще только рождалась профессия авиационного врача...

Шли тридцатые годы. На вооружение начали поступать высотные и скоростные по тем временам самолеты. Наши парни должны были научиться летать в совершенно новых условиях. И помочь им в этом предстояло мне. Сумею ли? А тем временем я вращал в жизнь подразделение. Часто бывал в мастерских, где изучал особенности шума авиационных моторов, в лаборатории, где испытывал на себе воздействие перегрузок и угловых ускорений. Трудился над созданием нового более эффективного противощума. Отважился совершить и несколько парашютных прыжков.

Постоянно бывал и на аэродроме, беседовал с летчиками, присматривался к ним, аэродромной обстановке. Все полученные данные я анализировал, сопоставлял со своими предположениями. Так накапливался опыт. Не успокаивался на этом, добивался, чтобы пилоты имели представление о физиологических процессах, протекающих в их организме при всем многообразии полетов. Докладывал, что знания порождают уверенность, умение владеть собой даже в самые трудные минуты, которых у летчиков хоть отбавляй. Вместе с командиром готовил ребят к всевозможным испытаниям, внушал веру в безграничные возможности человеческих сил, тренировал волю, закалял нервы.

С каждым днем я чувствовал все возрастающее уважение ко мне и в моем лице — к зарождающейся авиационной медицине. При планировании летной нагрузки мой голос — голос авиационного врача — имел все более решающее значение.

А этот день мне особенно памятен — я провожал в полет Вадима Забеллу. Мы познакомились с ним в необычных усло-

виях. Молодой, застенчивый, среднего роста летчик, недавно прибывший в наше подразделение, подошел ко мне и сказал:

— Я должен летать, доктор, и летать хорошо, но для этого потребуются ваша помощь.

Забелла не ошибался, его вестибулярный аппарат оказался неустойчивым к полетам на скоростных самолетах. Его тошнило, появлялось головокружение, особенно в зоне, при пилотаже. Но его любовь к небесным просторам, его неуемное желание летать именно на современных самолетах покорила меня, сделала его союзником. Я начал с ним проводить индивидуальную тренировку по специальной программе. Мы видели и на качелях Хилова, и на батуте, и на ренском колесе, нередко бывал он и в барокамере. Тогда, при предельно пониженном атмосферном давлении, он успокаивающе мне улыбался через смотровое стекло.

Месяцы упорного труда не прошли напрасно. Пилот стал благополучно переносить все тренировочные испытания. А вот сегодня и первый его вылет. Большая ответственность легла на мои плечи. В ту ночь мне скверно спалось. Неоднократно просыпался, обливаясь холодным потом.

Но прошла ночь, а с нею и все мои страхи, сомнения. Окрепла уверенность в хорошем исходе. И это, думаю, сам молодой еще врач, будет «мой первый вылет».

Последний осмотр перед ответственным вылетом. Все в порядке, но я очень волнуюсь. Наши глаза встречаются, и я вижу, как он ободряюще мне улыбается. За это время мы здорово подружились, стали понимать друг друга без слов...

Мощные звуки мотора сотрясают воздух. Самолет вздрагивает всем своим корпусом, нетерпеливый, словно уже живет небом, упойтельной синевой, радостью полета. Вот он взлетел, растворился в небе, но я продолжаю слышать рокот мотора, безупречно ровный, успокаивающий.

Все следили за ходом полета. Командир эскадрильи ободряюще кивал мне головой: порядок, доктор, ваша взяла. Над синееющей полоской соснового бора появилась точка, она увеличивалась, приобретала милые сердцу контуры самолета. И все вокруг облегло воздухом. Совершив последний круг, машина приземлилась. Пилот вышел из кабины,

● И. СОКОЛОВ. 1936 год.



его глаза горели и смеялись. Он четко доложил командиру о выполнении задания, а затем отыскал меня в толпе офицеров, и мы крепко обнялись.

Потом служба, как это нередко бывает в армии, нас разлучила. Прошло несколько лет, и война перенесла нас в другой мир. События довоенных лет казались почти нереальными страницами чудесной книги. А воздушные просторы стали ареной невиданных прежде сражений. И судьба подарила мне еще одну встречу с другом. Я не узнал бы его, обожженного и израненного, если бы не его глаза.

— Вот и вновь я в вашем распоряжении, доктор, — сказал он едва слышимым голосом, — но и на этот раз не отступлю, сейчас летчики ох как нужны!

Его выходили, и он возвратился в строй. А еще через какое-то время, израсходовав боеприпасы, в порыве жгучей ненависти к врагу, мой друг повел самолет на таран. Сообщили: пропал без вести.

Прошли годы, и вдруг новая встреча с моим подопечным — нежданная, нежданная, радостная. Ведь жив оказался! Дверь открыла хрупкая, в короне посеребренных волос женщина с удивительно живым, привлекательным лицом и обаятельной улыбкой. «Ждем, ждем, Татьяна Матвеевны меня зовут», — с нотками радости в голосе сообщила она. «Ну, а где же сам?» — спрашиваю. «Здесь, здесь. Только говорите медленно и так, чтобы он видел ваши губы. После травмы головы он потерял слух».

Ласковым движением руки она повернула меня к двери в комнату, и я увидел Вадима Ивановича, его напряженное лицо, обращенное в мою сторону. Мы крепко, по-мужски обнялись. Пальцы его рук пробежали по моим поредевшим волосам. Это были длинные, нервные пальцы художника. Я физически ощутил неумяную энергию, что бурлила и клочкотала в этом человеке.

— Как ты? Какая живая вода возвратила тебя из небытия, — спрашиваю я Вадима, — ведь упорно ходили слухи о твоей гибели.

— Жив-то жив, да только ничего, брат, не слышу. По губам только и понимаю, о чем ты говоришь.

Он с минуту молчал, потом продолжил: «С помощью добрых людей преодолел свою болезнь. Нет уже той глухой, казалась бы, непреодолимой стены отчуждения от дел людских. У меня есть работа...»

Я осмотрелся и будто вошел в чудесную сказку. Жизнь мерилась ценностями, о которых доселе я не имел ни малейшего понятия. Вначале это были просто корни или коряги. Руки Вадима Ивановича, его художественная фантазия превращали их в настоящее произведение искусства. В беге, выбросив передние ноги, замер конек-горбунко. В уголке, словно прачась от любопытных глаз, прильнули друг к другу головки косуль. Эта художественная композиция как бы утверждала, что любовь может быть и без слов. Почетное место занимал бюст В. И. Ленина. Он был словно живой.

Нетороплива и обстоятельна была наша беседа, она была подобна огоньку свечи, трепещущему под порывами ветра. И как-то незаметно перешла на волнующую меня тему. И Вадим, устремив в одну точку серые, слегка потускневшие глаза, предался воспоминаниям...

...По сигналу тревоги эскадрилья под-

нялась в небо. Его заполняли вражеские бомбардировщики, идущие бомбить аэродром. Эскадрилья вступила в бой, стараясь не допустить их к объекту удара. Бой был жестоким, и боезапас на самолете Забеллы быстро иссяк. В этот момент и появился одиночный бомбардировщик, может он оторвался от общей группы, а может пришел один, но он уже подходил к аэродрому и вот-вот должен был сбросить бомбы. И Забелла пошел на таран.

Потрясающей силы удар оглушил его, самолет начал падать, разрушаясь, и все окружающее завертелось в каком-то диком вихре. Летчика то камнем вдавливало в сиденье, то мощной тугой волной вырывало из кабины. Он не помнил, как удалось покинуть самолет. Очулся в болотной жиже, сбоку — купол парашюта, перед глазами — голубое небо. Ощущение счастья жизни охватило летчика, он хотел было подняться, сбросить парашютные лямки, но острая боль раскаленным железом ударила в голову...

Когда снова опомнился, перед глазами возникла девушка — сержант с погонами медика, солдаты. Они бережно подняли летчика и уложили в носилки, понесли. Снова был провал в памяти, и очулся Вадим в тыловом госпитале. Здесь ему поведали причину гнетущей тишины, поразившей его еще там, на болоте. Тяжко переживая он потерю слуха. Что делать, как жить, навечно погруженному в мир безмолвия?

Медленно, день за днем тянулась госпитальная жизнь. Спутником ожиданий, надежд стал сосед по койке, раненный в позночник. От него все и пошло. До войны он закончил художественно-промышленное училище. Теперь, чтобы время не тянулось так мучительно, трудился с резцом в руке. На стенах комнаты отдыха, в холле — выполненные им барельефы Дзержинского, Тараса Шевченко, Богдана Хмельницкого... Все это Натан Петрович подарил госпиталю.

Однажды, загадочно улыбаясь, он написал Вадиму записку, спросил, не наблюдал ли он каких-либо художественных наклонностей у себя или у кого-либо в роду? Вадим ответил отрицательно, но Натан Петрович написал: «Давайте попробуем...» и решительно протянул резец.

— Так мой добрый сосед, сам нуждающийся в уходе, лечении, сумел вдохнуть в меня сознание нужности людям, дабы я не чувствовал себя лишним человеком в обществе, дабы мог давать

обществу свою скромную долю труда. Это он сделал мою жизнь полноценной и интересной.

В один из дней госпитального бытия, когда за окном хлестал дождь, Вадим увидел на дороге одинокую женщину с портфелем в руке. Она торопливо вошла в подъезд госпиталя.

Спустя некоторое время в палату вошла няня и повела Вадима в кабинет начальника отделения. Женщина, совершившая путь под ливнем, сидела на диване, листая какие-то бумаги. Окинув больного внимательным, ободряющим взглядом огромных, полных понимания глаз, протянула ему заранее заготовленную записку, из содержания которой он узнал, что новая знакомая — врач-сурдолог, что она будет обучать его пониманию речи по движению губ.

Радостны и тяжелы были первые уроки зрительного напряжения, с непередаваемым вниманием Вадим как бы фотографировал и закреплял в своей памяти четкие движения губ своей юной учительницы. Засыпая, вновь старался закрепить, восстановить их.

Зеркало стало его спутником, перед ним он контролировал движения своих губ, фиксировал их в памяти...

— А дни летели, — говорил Вадим Иванович, — а с ними приближалась и моя мечта, радостная, светлая как солнце. В движении губ моей наставницы было столько очарования, что однажды я не выдержал и коснулся их своими губами. Теплой нежной ладонью она взвесьорила мои волосы...

С этими словами Вадим Иванович встал со стула и нежно обнял жену. И я понял, что Татьяна Матвеевна — это и есть его бывшая учительница.

На другой день я уезжал. Город медленно стравивал с себя дремоту. В утренней дымке разливалась прохлада и свежесть ушедшей ночи. Воздух приятно кружил голову, вселяя бодрость. Постепенно оживали улицы, наполняясь разноголосьем. Меня провожали Татьяна Матвеевна и заслуженный мастер народного творчества Вадим Иванович Забелла. Прощаясь, мы стояли глядя друг другу в глаза, крепко сжимая сомкнутые руки. И я невольно подумал, что этот человек сумел остаться самим собой в самые тяжелые, самые трудные минуты, что у него можно учиться стойкости, целеустремленности и упорству.

И. СОКОЛОВ,
заслуженный врач УССР

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

НА ИСТРЕБИТЕЛЕ «АЛЕКСАНДР ПУШКИН»

Истребитель «Александр Пушкин» был построен на средства старейшего советского писателя-пушкиниста Ивана Алексеевича Новикова к 106-й годовщине со дня смерти поэта. В канун боев на Курской дуге его вручили летчику Ю. Горохову. О яркой военной судьбе Героя Советского Союза Ю. Горохова, о его товарищах — летчиках 162-го истребительного авиационного полка рассказывает книга «На истребителе «Александр Пушкин»».

Летное училище Юрий Горохов окончил незадолго до начала Великой Отечественной войны. Своей боевой путь летчик-истребитель начал в воздушных

сражениях на подступах к Москве. В первых же боевых схватках товарищи оценили мастерство и характер Юрия. Он отлично владел техникой пилотирования, стрелял без промаха, обладал силой воли, выдержкой и хладнокровием. Горохов скоро стал примером для однополчан.

И вот как лучшему из лучших Юрию Горохову был вручен именной самолет. На истребителе «Александр Пушкин» он отважно сражался с гитлеровцами в небе под Орлом и Смоленском, Оршей и Витебском. К концу 1943 года на боевом счету командира эскадрильи капитана Горохова было около 500 боевых вылетов, 23 фашистских самолета, сбитых лично и 10 — в групповых боях. В январе 1944 года Ю. Горохов погиб при выполнении боевого задания.

Проходит время. Все дальше отодвигаются годы Великой Отечественной войны. Но в памяти народной живут герои, отдавшие жизнь за Родину. Таким воином был Юрий Горохов.

* Кирпонос Е. М., Новикова М. Н. На истребителе «Александр Пушкин». М., Воениздат. 1981. 85 с.

Б. НЕПОМНЯЩИЙ

СИЛЬНЫМ ПОКОРЯЮТСЯ ВЫСОТЫ

Рассказывает Герой Советского Союза
М. М. Громов

Имя замечательного советского летчика генерал-полковника авиации профессора Михаила Михайловича Громова хорошо известно в нашей стране. На его счету немало смелых, дерзновенных перелетов, совершенных в 30-е годы — годы бурного роста советской авиации. О отважный авиатор, удостоенный одним из первых в стране звания Героя Советского Союза, многие годы был летчиком-испытателем. Во время Великой Отечественной войны командовал военными-воздушными силами Калининского фронта, затем 3-й и 1-й воздушными армиями. Авиаторы, руководимые коммунистом

Громовым, отважно громили фашистов, приближая светлый день Победы.

В биографии известного летчика есть еще одна замечательная страница — в довоенное время его знали и как отличного спортсмена, чемпиона Советского Союза по тяжелой атлетике. В настоящее время он является почетным председателем Федерации по этому виду спорта.

Наш корреспондент В. Кедров встретился с М. М. Громовым и попросил его рассказать, какую роль играет в его жизни физическая культура и спорт.

☆☆☆

— Вспоминаю суровые военные годы. Фашизм силой оружия пытался сокрушить советский строй, покорить народ, сломить у него веру в идеи коммунизма. На смертный бой с врагом поднялась вся страна. Каждый день войны рождал тысячи героев, но совершить подвиг — дело нелегкое. К нему нужно быть готовым морально. Не менее важно быть подготовленным и физически.

В нашей стране физической культуре и спорту уделялось и уделяется большое внимание. В первые годы Советской власти создавались спортивные организации, строились стадионы, открывались спортивные залы и площадки. Михаил Иванович Калинин отмечал, что наша задача — всесторонне развить человека, чтобы он умел хорошо бегать, плавать, быстро и красиво ходить, чтобы был он здоровым и постоянно готовым к труду и обороне.

Людям моего поколения хорошо памяты годы, полные небывалого спортивного энтузиазма. Для каждого из нас получить значок ГТО было заветной мечтой. За право стать обладателем значков «Ворошиловский стрелок», ПВХО, ГСО боролись миллионы советских людей.

Огромная военно-патриотическая работа комсомольских, физкультурных, Осоавиахимовских организаций сыграла большую роль в коммунистическом воспитании молодежи. В то же время она способствовала притоку в Вооруженные Силы здоровых, сильных, хорошо закаленных ребят, защитников Родины.

Когда меня спрашивают о моем отношении к спорту, я всегда вспоминаю свое детство. Мой отец был врачом и гимнастом, он упражнялся с гантелями, гириями, на трапеции, качалке, я ему подражал.

В пять лет сел на коня, в шесть — научился плавать. Очень рано увлекся штангой. В реальном училище занимался гимнастикой, борьбой, фехтованием. Но больше всего мне нравилось поднимать тяжести. Пятнадцать лет стал учеником Александра Бухарова, чемпиона и рекордсмена России. Мне не было и семнадцати лет, когда я установил рекорд Москвы в жиме двумя руками.

Прекрасно помню день поступления на летные курсы. У входа в Высшее техническое училище увидел объявление о наборе. Посмотрел в небо, а там — самолет. Вопрос, кем быть, был решен. В течение пяти лет сочетал летную службу

с активным занятием тяжелой атлетикой. А потом меня целиком поглотила авиация. Считаю: в избранном деле нужно быть фанатиком. Все надо отдавать чему-то одному, чтобы освоить его в совершенстве. Так вот фанатически увлекся летной профессией. Летал много и часто. А физкультурой занимаюсь до сего дня.

Занятия спортом неоднократно выручали меня в критических ситуациях летной работы. Помнится, как-то довелось покидать машину, попавшую в плоский штопор. Известно, что в таких случаях человек испытывает многократную перегрузку, и преодолеть ее помогла хорошая физическая закалка.

Выручала меня хорошая морально-психологическая подготовка, умение в считанные секунды принять единственно верное решение. Ведь только физически развитый человек способен в кратчайший срок мобилизовать все свои возможности и совершить такое, что на первый взгляд кажется невозможным.

Думаю, не помешает лишний раз сказать о той большой роли, которую играют физическая подготовка и спорт в воспитании и обучении советского воина. Современная армия оснащена новейшими видами вооружения и боевой техникой и, чтобы умело применять их, воин любой специальности должен быть образцом физического совершенства.

Для примера возьмем авиацию. Скорость, высота, дальность полета самолетов, находившихся на вооружении даже в годы минувшей войны, были под силу лишь здоровому человеку, прошедшему курс физической подготовки в летном училище и поддерживающему себя на определенном уровне в авиачасти.

В настоящее время — тем более. Властелином скоростного и всепогодного самолета сможет стать лишь тот, кто работает над собой систематически, причем занимается не только спортом, но проходит специальные тренировки. Именно это позволяет ему умело управлять машиной, с абсолютной точностью выходить на цель, эффективно ее поражать. Не случайно в большой дружбе с физкультурными тренировками авиаспортсмены ДОСААФ.

— Чтобы успешно овладеть военной специальностью, — сказал в заключение Михаил Михайлович, — необходимо не жалеть сил и времени для своего физического развития. Закаленным любые трудности по плечу.

ШКОЛЬНИК ИЗУЧАЕТ САМОЛЕТ

Наша школа «Юный авиатор» совсем молодая — ей всего год. Организовали ее энтузиасты из Кировоградского высшего летного училища гражданской авиации, чтобы помочь подросткам правильно определить свою будущую профессию и подготовить хорошее пополнение для училища.

С чего начинали? Разработали положение о школе, составили программу — общую и по каждой дисциплине, расписание занятий. Постарались предусмотреть все. Побывали на совещании руководителей школ и клубов «Юный авиатор» в Куйбышеве — опыт действующих юношеских военно-патриотических объединений подростков многое подсказал.

На первый курс школы «Юный авиатор» приказом начальника училища зачислено 24 девятиклассника. На занятия приходят в форме — это подтягивает, дисциплинирует их.

Курсанты «Юного авиатора» изучают конструкцию самолетов и двигателей, бортовое электрорадиоприборное оборудование, радиосветотехническое оборудование аэропортов, радиотелеграфию, авиационную метеорологию и картографию, основы воздушной навигации, аэродинамику летательного аппарата.

1. На снимке — советский авиаконструктор. Расскажите о нем.





● Занятия по курсу «радиооборудование» ведет П. Зинаков.

Фото В. ФЕДЮШКИНА



● В кабине тренажера юный авиатор С. Шевченко за штурвалом.

Фото Ю. ЦЕСАРСКОГО

Курс общей авиационной подготовки знакомит со спецификой и технологией таких специальностей, как диспетчер службы движения, авиатехник, радиотехник по обслуживанию наземного оборудования, а также со структурой авиационного предприятия. Курсанты побывают в тренажерном центре, в основных эксплуатационных службах училища.

Учитывая специфику нашего училища, главным считаем летную направленность обучения. Курсанты занимаются на тренажерах самолетов Як-18Т, Як-40, Ан-24, будут прыгать с парашютом (на тренажере). Конечно, хотелось бы дать ребятам как можно больше знаний, но нельзя забывать об их основной учебе в общеобразовательной школе. Поэтому наша программа составлена на 2 года, всего 218 учебных часов. Занятия проходят по воскресеньям, по четыре часа.

Юные авиаторы встречаются с заслуженными пилотами и штурманами СССР, летчиками — участниками Великой Отечественной войны, ветеранами Аэрофлота, посещают музей гражданской авиации училища.

Наша школа работает на общественных началах. Тренажерную, физическую и парашютную подготовку ведут опытные преподаватели и инструкторы, дру-

гие дисциплины — курсанты училища, окончившие средние специальные учебные заведения, такие как С. Болотов, Л. Бабивский, П. Зинаков.

В специальном журнале воспитанникам выставляются отметки за ответы на уроках, отмечается посещаемость. Ребята с удовольствием посещают школу — пропуска занятий без уважительных причин практически не бывает.

Курсанты проходят ежегодное медицинское освидетельствование, чтобы дать рекомендации тем из ребят, у кого в состоянии здоровья наметились какие-то отклонения от требований, предъявляемых к будущим авиаторам. Те же, кто по здоровью не может посвятить себя летной профессии, будут ориентироваться на другие специальности гражданской авиации.

Зная требования к специалисту Аэрофлота, ребята более осмысленно подходят к учебе и в общеобразовательной школе. После успешного окончания выпускники «Юного авиатора» пойдут в институты и училища гражданской авиации, четко представляя свою будущую профессию.

А. ХАФИЗОВ,
начальник школы «Юный авиатор»
Кировоград

САМОСТРАХОВКА ДЕЛЬТА- ПЛАНЕРИСТА



Не может быть настоящего дельта-планериста без высокой физической подготовки, без способности преодолевать самые неожиданные ситуации за счет физической выносливости и натренированности. Предлагаемые рекомендации сделаны на основе опыта работы секции горьковских дельтапланеристов.

☆☆☆

Прежде чем приступить к пробежкам с аппаратом, спортсмены должны научиться смягчать руками удар о трапецию или о землю. На наш взгляд, этого можно достигнуть, используя следующие упражнения: 1. Из упора, присев, толчком ног «бросок» вперед в упор, лежа на согнутых руках (рис. 1). 2. То же из упора, стоя, согнувшись (рис. 2). 3. Из основной стойки падение вперед в упор, лежа на согнутых руках (рис. 3). Эти же упражнения повторяют с постепенным увеличением высоты при помощи гимнастической скамейки, горки, гимнастических матов и т. п. (рис. 4). Рекомендуется предварительная разминка и массаж кистей рук.

Для выработки навыков самостраховки рекомендуется: 1. Группировка, сидя, приседая, лежа на спине и на боку (рис. 5). 2. Перекаты на спине, боком, боком с поворотом (рис. 6). 3. Кувырок вперед, длинный кувырок вперед, серии кувырков вперед. 4. Полет — кувырок через препятствие (рис. 7). 5. Кувырок вперед с возвышенности на наклонную поверхность — подкидной мост, накрытый гимнастическим матом (рис. 8). 6. То же на горизонтальную поверхность (желательно использовать поролоновые маты). 7. Полет-кувырок через гимнастического козла толчком ног о подкидной мост (рис. 9). 8. Прыжок вперед с возвышенности (до 1,5—2 м) с приземлением в неустойчивое положение с потерей равновесия и кувырок вперед (рис. 10). 9. Кувырок вперед после толчка парт-

2. Расскажите о двигателе, установленном на этом самолете.



**ФОТО
ВИКТОРИНА
1982**



3. Что это за самолет!



нера в спину (рис. 11). 10. Кувырки назад после прыжка с возвышенности спиной вперед, после толчка партнера в плечи или грудь. 11. После активного разбега толчком одной, толчком двух ног кувырок вперед. 12. С разбега прыжок с поворотом на две ноги—кувырок назад. Целесообразно включать в тренировки дельтапланеристов сальто вперед и сальто назад в целях закрепления навыков самостраховки, улучшения пространственной ориентировки.

Начинающие дельтапланеристы испытывают затруднения при переходе из горизонтального положения в вертикальное перед приземлением и поэтому часто приземляются с падением на грудь. Чтобы не допускать этого, рекомендуем упражнения, включающие перекаты через грудь: 1. Из положения лежа на животе, поочередно поднимая туловище и ноги, выполнить перекаты (рис. 12). 2. Стойка на коленях—перекат вперед на живот и грудь со страховкой (руки согнуты у груди) и без страховки (руки за спиной) (рис. 13). 3. Из основной стойки толчком двух ног прыжок вперед на руки с последующим перекатом на грудь и живот (рис. 14). 4. То же с небольшой возвышенности и с разбега.

Чтобы избежать удары головой и руками, рекомендуем тренироваться следующим образом: 1. Упор лежа—прогнуться — активно согнуться и, одновременно оттолкнувшись руками и ногами, слегка подпрыгнуть вверх в положении согнувшись, приземлиться в упор лежа

(рис. 15). 2. Упор лежа — упор присев — упор лежа, постепенно увеличивать частоту движений (рис. 16). 3. То же, но с одновременным толчком руками и ногами так, чтобы выполнить хотя бы незначительную фазу полета перед тем, как присесть (рис. 17). 4. То же из исходного положения упор лежа, руки на возвышенности — горка матов, гимнастическая скамейка (рис. 18). 5. То же, стараясь после толчка руками и ногами приземлиться как можно дальше вперед (на горке матов). 6. То же через гимнастическую скамейку — прыжок согнув ноги (рис. 19). 7. Упор, стоя у горки гимнастических матов, — высота на уровне пояса. Толчком ног и рук прыжок, согнув ноги в приседании. Приземлиться как можно дальше от опоры руками (рис. 20). 8. То же, но приземлиться приседая или в положении лежа на спине (рис. 21). 9. Стоя лицом к горке гимнастических матов, толчком ног прыжок, согнув ноги вперед, с приседанием на маты. 10. С 2—3-х шагов разбега толчком двух ног прыжок, выбросив ноги вперед с приземлением сидя или лежа на спине (рис. 22). 11. Из упора, лежа на гимнастических матах, толчком ног и рук после предварительного прогиба, активно сгибаясь, прийти в приседание согнутыми ногами. 12. То же с прямыми ногами. 13. То же в положении лежа на спине с целью упереться или толкнуть ногами какой-либо предмет, стоящий впереди (рис. 23). 14. Выполнить стойку на руках с помощью партнера,

прогнуться, слегка сгибая ноги назад и руки в локтевых суставах, — активным сгибанием и одновременным толчком рук исполнить «курбет» в стойку с наклоном вперед, руки вверх. Партнер оказывает помощь тренирующемуся. 15. Самостоятельно прийти в положение, близкое к стойке на руках, сразу же прогнуться и затем выполнить «курбет», стараясь прийти в стойку с небольшим наклоном вперед (с полунаклоном), руки вверх (рис. 24). 16. То же, опираясь руками на небольшую возвышенность (горка матов, гимнастическая скамейка и т. п.). 17. «Курбет» на горке матов, но согнуться сильнее, чем при выполнении предыдущих упражнений и прийти в положение приседания. 18. То же в положении лежа на спине (рис. 25). 19. «Курбет» на простейшем тренажере, имитирующем условия пикирования на дельтаплане (подвесная система, прикрепленная к перекладине и горизонтальной опоре для рук). Удлиняя трос, постепенно увеличивать угол пикирования, приближаясь к положению стойки на руках. Приземляться на ноги с целью принять сильный удар (рис. 26). 20. Выполнение этого же движения на аппарате, поставленном на нос и трапецию. При этом необходимо подстраховывать дельтаплан от смещения в передне-заднем направлении (рис. 27).

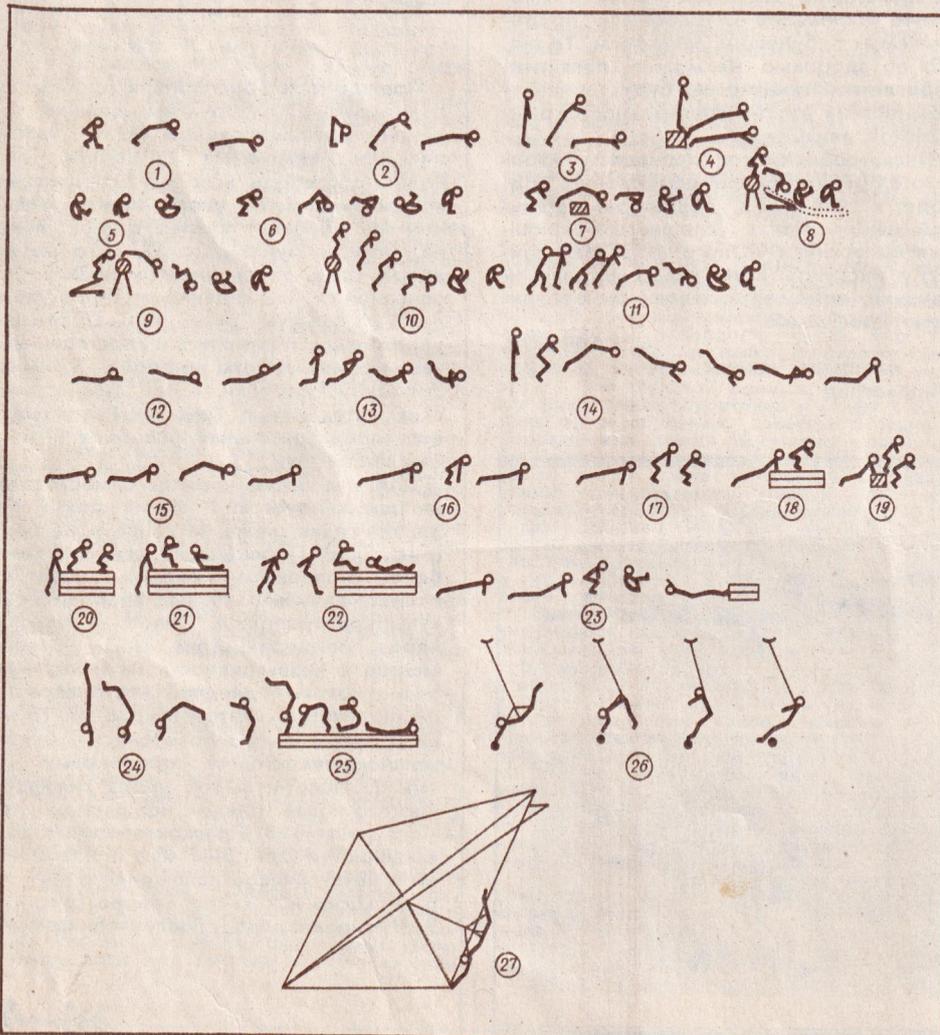
Для восприятия ударных нагрузок и укрепления мышц ног целесообразно выполнять приседания, прыжки — на одной, на двух ногах с различными по весу отягощениями (набивной мяч, гантели, гири, свинцовый пояс или пояс с песком, штанга). Желательно 1—2 раза в тренировке делать подход к штанге с максимальным для каждого занимающегося весом. Кроме того, необходимо выполнять прыжки с возвышенности лицом вперед, правым, левым боком, спиной вперед, с поворотами, с дополнительным заданием выполнить в полете группировку. Целесообразно выполнять прыжки с отягощениями и постепенно увеличивать высоту исходного положения.

☆☆☆

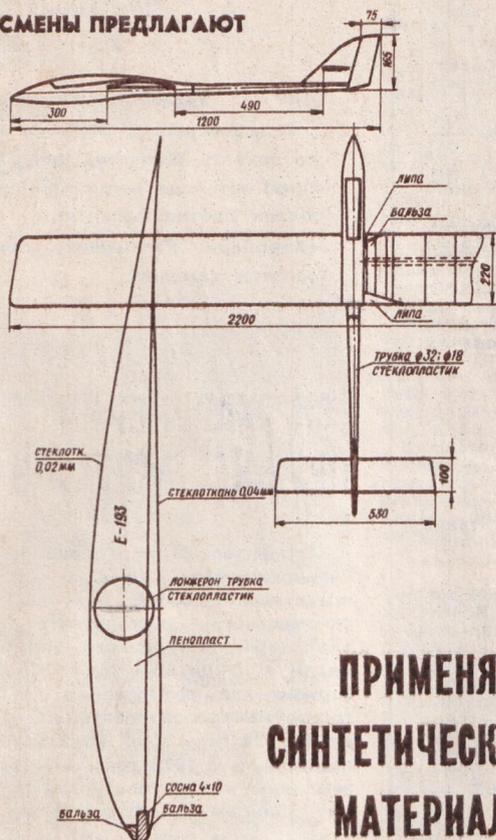
Опыт показал, что большинство предлагаемых упражнений решают задачи не только физической и прикладной подготовки дельтапланериста, но и психологической, так как моделируют экстремальные ситуации. Успех их выполнения целиком зависит от соблюдения методических принципов спортивной тренировки, в том числе систематичности. Последний необходимо соблюдать не только в летной подготовке, как это имеет место у большинства дельтапланеристов, но и в физической.

А. САМИЛИЧЕВ,
старший преподаватель
педагогического института,
мастер спорта СССР

Горький



СПОРТСМЕНЫ ПРЕДЛАГАЮТ



ПРИМЕНЯЕМ СИНТЕТИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ

В кружке городского Дворца пионеров успешно ведутся эксперименты по применению синтетических материалов в конструкции летающих моделей.

Используем, например, пенопласт для крыла радиоуправляемых копий самолетов, а также стеклопластик для фюзеляжей других классов.

Предлагаем конструкцию и технологию изготовления радиоуправляемой модели планера F-3-B. Фюзеляж — носовая часть из двух частей, выклеена в матрице (три слоя стекло-

ткани толщиной 0,25 мм на эпоксидном клее). Жесткость носовой части усилена четырьмя шпангоутами и коробкой из пенопласта для установки бортовой аппаратуры и питания, а также стыковочным кольцом (D16T). В носовой части размещается радиоаппаратура. Хвостовая часть — трубка ϕ 32 мм в месте стыка с носовой частью и ϕ 18 мм — на конце. Она из стеклоткани толщиной 0,06 мм в пять слоев и одного слоя углеткани.

Киль — наборный, обшит бальзовым 1-мм шпоном и оклеен стеклотканью толщиной 0,02 мм. Стабилизатор — цельнобальзовый (профиль НАСА-008), оклеен стеклотканью 0,02 мм.

Крыло — наборное, из пенопласта ПС-4. По металлическим шаблонам нагретой нихромовой проволокой ϕ 0,3 мм изготавливаются профилированные секции шириной 100... 110 мм. В секциях вырезаются пазы под переднюю кромку и отверстие под трубчатый лонжерон. Он стеклопластиковый ϕ 18 мм, длиной 1050 мм. Изготовлен на стальной оправке — пять слоев стеклоткани толщиной 0,06 мм в корневой части, три слоя — на конце и один слой углеткани.

Детали крыла собираются с трубчатым лонжероном и передней кромкой на эпоксидном клее. Задняя кромка из двух слоев 0,1-мм стеклоткани после предварительной обработки собирается на стекле (сначала нижняя часть, потом верхняя). Полученные консоли крыла обрабатывают наждачной бумагой и шпаклюют эпоксидной шпаклевкой, состоящей из 25% эпоксидной смолы и 75% полистиролового наполнителя, что снижает удельный вес смолы в 3—4 раза.

После зачистки наждачной бумагой консоли крыла оклеиваются на эпоксидном клее стеклотканью (0,06-мм снизу и 0,02-мм сверху в один слой). Корневая часть консоли усиливается нервюрой из липы, оклеенной с одной стороны фанерой и двумя косынками. В корневой части консоли устанавливаются четыре фанерные нервюры с шагом 25 мм и размещают в них трубки под штыри. После зачистки модель окрашивается.

Для выполнения полетного упражнения на скорость в лонжерон консолей крыла вставляется трубка из D16T. Консоль крыла стыкуется с фюзеляжем при помощи трубки ϕ 18 мм и двух фиксирующих штырей. На них же крыло крепится четырьмя винтами М3.

Технические данные: $S_{кр} = 44 \text{ дм}^2$; $S_{ст} = 5,3 \text{ дм}^2$; масса модели без бортовой аппаратуры и питания — 1050 г; крыла — 700 г; стабилизатора — 30 г; фюзеляжа — 320 г.

С. РАХМАНКИН,
зав. техническим отделом
Дворца пионеров,
кандидат в мастера спорта

Владимир

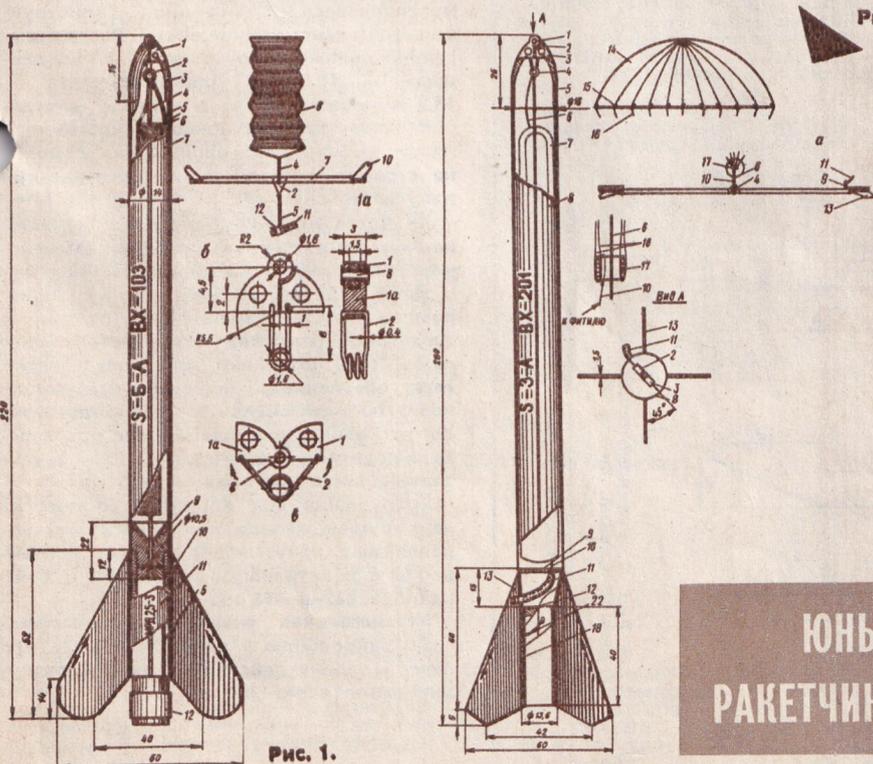


Рис. 1.

Рис. 2.

Наш клуб ракетно-космического моделизма работает по месту жительства ребят, при жюке Красногвардейского района столицы. Помогают нам районный спортивно-технический клуб и Московский авиамодельный клуб ДОСААФ. Много интересных моделей ракет построили ребята в кружке.

Расскажу о некоторых из них. Модель (рис. 1) имеет удлинение 16, мидель, плотно обжатый по диаметру двигателя. Корпус 7 разрезан по оси симметрии, раскрывается на 180° относительно шарнира 1. Тормозная лента 6 внутри корпуса крепится фалом 4 и пружине 2. Двигатель 11 (МРД-2,5-3,3) фиксирует корпус в закрытом состоянии через бобышку 9 (из липы). После срабатывания вышибного заряда двигатель освобождает бобышку, и корпус раскрывается. На рис. 1, а — модель при снижении на тормозной ленте 6.

Изготовлен корпус 7 на оправке ϕ 13,6 мм из двух слоев стеклоткани толщиной 0,1 мм, пропитанной эпоксидным клеем. Стабилизаторы: 0,5-мм бальза, оклеенная с двух сторон 0,02-мм стеклотканью. Головной обтекатель 3 — из липы, имеет пропил под шарнир 1 (рис. 1, б). Он из полистирола, ось вращения 8 — трубка ϕ 1,5 мм развальцовывается при сборке. Пружина 2 изготавливается на оправке ϕ 1,5 мм из ОВС ϕ 0,4 мм. На рис. 1, в — шарнир раскрыт.

Модель собирают на эпоксидном клее и разрезают на две части тонкой фрезой.

Тормозная лента 6 — лавсановая пленка длиной 1300 мм с 15-мм гофром (прогладить теплым утюгом). Двигатель 11 при помощи резинки 5 и кольца 12 кре-

ЮНЫЕ
РАКЕТЧИКИ

РАЗВЕДКУ ВЕДУТ БЕСПИЛОТНЫЕ ВИНТОКРЫЛЫЕ АППАРАТЫ

ту или пилотируемые с помощью дистанционного управления. Ко второму — привязные ДПВ, выполняющие только подъем на кабель-тросе.

Основные части вертолетов обоих типов — несущая система, корпус, силовая установка, посадочные устройства — аналогичны. А специальное оборудование различно. Оно зависит от решаемой боевой задачи. В качестве несущей системы применяются соосные винты небольшого диаметра, несущий винт с компрессорным приводом или вентиляторы в кольце. Привод винтов осуществляется от поршневых или газотурбинных двигателей.

Управление полетом ДПВ принципиально такое же, как у обычных вертолетов. С командного пункта передаются соответствующие радиотелеметрические сигналы. Их принимает бортовая аппаратура и передает исполнительным органам, которые меняют углы установки несущих винтов. Автоматические вертолеты могут выполнять полет и по заранее определенной программе, заложенной в бортовую управляющую систему.

Специальное оборудование, предназначенное для решения определенных тактических задач, состоит в основном из малогабаритных легких телевизионных камер, фотоаппаратов, лазерных устройств и ретрансляционной аппаратуры.



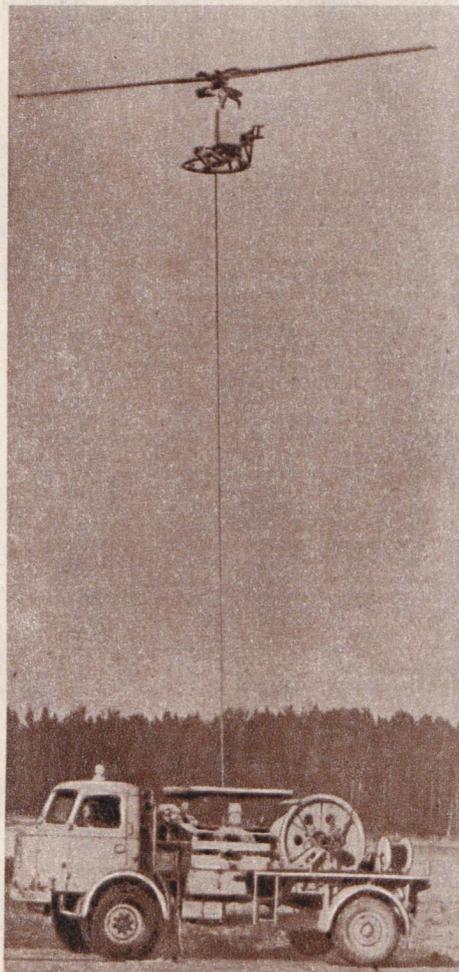
Руководители НАТО, готовясь к агрессивным войнам, развернули интенсивные поиски новых технических средств ведения боевых действий. Большое внимание, в частности, уделяется разработке летательных аппаратов, позволяющих вести разведку в прифронтовой полосе, корректировку артиллерийского огня, наведение ракет, создание радиопомех и другие операции без участия летного состава и с меньшим для себя материальным уроном. Различным конструкторским фирмам несколько лет назад были выданы заказы на разработку небольших по размеру и недорогих дистанционно пилотируемых самолетов (ДПС). На вооружении армии США и ряда других капиталистических государств появились ДПС различного типа.

Однако дистанционно пилотируемые самолеты не полностью отвечали армейским требованиям. Для взлета ДПС нужны специальные устройства, а для посадки — свободные от препятствий площадки, которые в прифронтовой полосе не всегда можно найти. Поставщики военных ведомств получили новые задания: создать малоразмерные, не очень дорогие дистанционно пилотируемые вертолеты (ДПВ).

Разработку дистанционно пилотируемых вертолетов американские конструкторы (в частности, фирма Каман) начали еще в 1953 году. Вскоре, надеясь на высокие прибыли, их примеру последовали фирмы Канады, Англии, ФРГ и Италии. Как сообщала зарубежная печать, уже построено и испытывается более десяти типов ДПВ и ПДПВ (привязных дистанционно пилотируемых вертолетов).

Преимущества этих машин перед вертолетами, управляемыми экипажами, весьма значительны. Все ДПВ и ПДПВ строятся малогабаритными, имеют меньшие силовые установки, следовательно их труднее обнаружить не только визуально, но и с помощью радиолокационной, инфракрасной и другой специальной аппаратуры. Они позволяют решать задачи без потерь летного состава, работать в зараженных зонах. ДПВ могут стартовать практически с любого места и выполнять посадку в непосредственной близости от командных пунктов, на палубы кораблей. Это значительно упрощает эксплуатацию ДПВ, повышается оперативность их использования. Как сообщала зарубежная печать, применить ДПВ и ПДПВ планирует и пресловутый корпус быстрого развертывания, который США создали для боевых действий против антимпериалистических сил и освободительных движений.

Достижения современной телевизионной и лазерной техники, автостабилизации, микроэлектроники открыли конструкторам возможности для создания надежных, способных выполнять различные тактические задачи, малоуязвимых дистанционно пилотируемых вертолетов. Сейчас определились два основных направления в их развитии. К первому относятся ДПВ, выполняющие полет по заранее запрограммированному маршру-



● Английский дистанционно управляемый вертолет «Уисп» (фото сверху).

● Западногерманский привязной дистанционный управляемый аппарат «Кибитц», поднятый с передвижной установки.

ДПВ могут использоваться и в качестве летающих мишеней, отвлекающих целей. Оборудование в таком случае не устанавливается.

Привязные ДПВ обычно размещаются на грузовых автомашинах и бронетранспортерах. Машины оборудуются аппаратурой управления, приема и обработки информации, барабаном для кабель-троса и приемным устройством, на которое «садится» опускающийся ПДПВ и где он находится во время смены позиции. На одних аппаратах этого типа топливо для работы двигателей размещается в бортовых баках, на других оно подается с транспортера по кабель-шлангу.

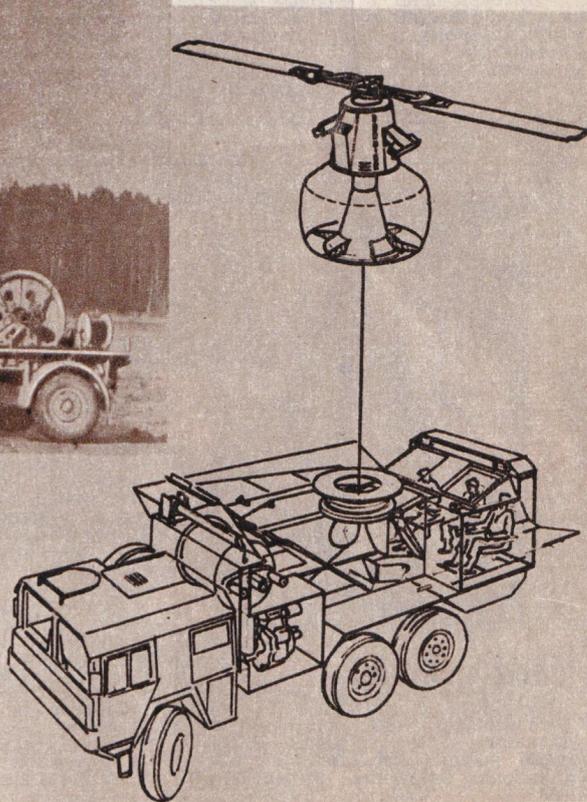
Основные параметры ДПВ, по сообщениям зарубежной печати, следующие: взлетный вес от 10 до 408 кг; диаметр несущих винтов от 0,85 до 8 м; мощность двигателей от 2 до 135 л. с.; вес поднимаемой аппаратуры от 4,5 до 100 кг. Радиус действия ДПВ — до 90 км, высота полета — от нескольких метров до километра, продолжительность — от 1 часа у ДПВ до 24 часов у ПДПВ.

Судя по сообщениям авиационных журналов, издаваемых в западных странах, большинство ДПВ и ПДПВ является пока экспериментальными. Лишь ДПВ «QH-50Д», разработанный американской фирмой «Джайроданн», был принят на вооружение ВМС США. Этот соосный вертолет предназначен для уничтожения подводных лодок. Его взлетный вес — 1045 кг, мощность газотурбинного двигателя — 330 л. с., диаметр несущих винтов — 6,1 м, боевая нагрузка — две малогабаритные торпеды. Дальность полета — 227 км, максимальная скорость — 110 км/ч. Было выпущено около 800 машин разных модификаций. Однако за короткий срок их эксплуатации более 400 машин было потеряно.

Производство «QH-50Д» прекращено, командование флота сняло их с эксплуатации. Наиболее доведенными ДПВ специалисты считают машины, выпущенные английской фирмой «Уестланд», и привязной ДПВ западногерманской фирмы «Дорнье».

Первые экспериментальные и опытные дистанционно пилотируемые и даже привязные вертолеты, предназначенные для военных целей, оказались довольно дорогими. Однако зарубежные специалисты предполагают, что если эти аппараты строить большими сериями, использовать для аэрофотосъемки, патрулирования лесов, наблюдения за дорожным движением и т. д., то их стоимость окупится.

В. БИРЮЛИН,
инженер



По материалам зарубежной печати

АВИАЦИОННО-СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ

ИЮЛЬ

6 июля (24 июня) 1882 года на военном поле в Красном Селе под Петербургом специальная комиссия Штаба войск гвардии и Петербургского военного округа осмотрела созданный А. Ф. Можайским «воздухонесущий снаряд» — первый в мире самолет. Начались его летные испытания.

8 июля 1922 года в Москве, на Ходынском поле и на полях бывшей Петровской сельскохозяйственной академии впервые в мире проведены опыты распыливания с самолета жидкости по поверхности почвы. Они показали возможность широкого применения авиации для борьбы с вредителями сельского хозяйства.

12 июля 1937 года с подмосковного аэродрома взлетел и взял курс на Север самолет АНТ-25, ведомый летчиками М. М. Грозовым и А. В. Юмашевым, штурманом С. А. Данилиным. Через 62 часа 17 минут самолет приземлился у города Сан-Джасинто (США), пройдя 11500 км фактического пути (по прямой — 10148 км), установив абсолютный мировой рекорд дальности полета по прямой.

7 июля 1962 года летчик-испытатель Г. К. Мосолов на самолете Е-166 с треугольным крылом установил абсолютный мировой рекорд скорости на базе 2681 км/ч. Этот же полет явился одновременно мировым рекордом скорости (на базе 15—25 км) полета на самолете с реактивными двигателями.

В. Я. КЛИМОВ

«Нам разум дал стальные руки-крылья, а вместо сердца—пламенный мотор». Эти строки знаменитого «Авиамарша» образно показывают роль двигателя в общей конструкции летательного аппарата. В славной плеяде советских создателей авиационных двигателей одно из первых мест принадлежит Владимиру Яковлевичу Климову, которому в июле исполнилось бы 80 лет.

Выпускник Московского высшего технического училища, в котором на-

чинали свой творческий путь многие выдающиеся деятели авиационной науки и техники, В. Я. Климов с юношеских лет посвятил свою жизнь разработке теории и конструкций «сердце» самолетов. Совет училища еще в 1916 г. специально отметил представленный Климовым дипломный проект авиационного двигателя и по итогам его защиты ходатайствовал об установлении студенту специальной стипендии.

После Великой Октябрьской социалистической революции В. Я. Климов возглавил отдел авиационных двигателей в знаменитой лаборатории академика Е. Я. Чудакова. В 1935 г. он стал главным конструктором авиамоторостроительного завода. Здесь В. Я. Климов создал несколько типов поршневых двигателей жидкостного охлаждения, обладающих большой мощностью, надежностью, высотностью при относительно малых размерах и весе. Их характеристики последовательно улучшались за счет повышения числа оборотов и наддува. Двигатели М-103, М-105, М-107, сконструированные коллективом под руководством Владимира Яковлевича, устанавливались на многих истребителях и бомбардировщиках. Военные летчики высоко отзывались о достоинствах этих моторов. Они безотказно работали в самых разных климатических и метеорологических условиях. После Великой Отечественной войны В. Я. Климов и его коллектив переключились на разработку реактивных двигателей, добившись и в этой области существенных результатов. Созданный им серийный турбореактивный двигатель ВК-1, простой и надежный в эксплуатации, устанавливался на бомбардировщиках Ту-14 и Ил-28, выпускался не только у нас, но и в братских странах социализма.

Выдающийся конструктор был и крупным ученым. Действительный член Академии наук СССР (с 1953 года), В. Я. Климов — автор теории смазки и профилирования высоконагруженных подшипников. Ему принадлежит разработка специальной системы жидкостного охлаждения авиадвигателей под давлением, система газораспределения и питания топливовоздушной смесью быстроходных мощных авиадвигателей и другие работы. Владимир Яковлевич Климов был дважды удостоен звания Героя Социалистического Труда, награжден многими орденами и медалями, четырежды отмечен Государственной премией СССР.

А. Н. ЛАПЧИНСКИЙ

Исполнилось сто лет со дня рождения видного теоретика по вопросам военного применения авиации А. Н. Лапчинского, начальника штаба Воздушного Флота республики во время гражданской войны. Высшее образование он получил в Петербургском и Мюнхенском университетах. В 1916 году Лапчинский успешно закончил Киевскую военную школу летчиков-наблюдателей и получил назначение во 2-й артиллерийско-авиационный отряд. Спустя год как одного из опытных и революционно настроенных офицеров его избирают командиром отряда, с которым он в январе 1918-го вступает в Красную Армию и уходит защищать молодую Республику Советов.

В марте 1920 г. Лапчинский назначается на должность начальника штаба Воздушного Флота действующей армии. Высоко образованный авиационный специалист, он многое сделал для повышения боевой эффективности Воздушного Флота, для подготовки авиаторов молодой Республики Советов.

11 июня 1920 г. Совет Труда и Обороны под председательством В. И. Ленина, заслушав доклад А. Н. Лапчинского «О поднятии производительности Глававиана», поручил специальной комиссии рассмотреть проект постановления «Об улучшении снабжения Красной Армии средствами воздушного боя».

В сентябре 1922 г. Лапчинский, в то время председатель Постоянной военно-научной комиссии, поднял вопрос о возрождении Всероссийского аэроклуба. Он был основан в январе 1908 г. и сыграл заметную роль в развитии авиации в России, но после мировой, затем гражданской войны прекратил свое существование. Между тем именно аэроклуб как общественное учреждение должен был привлечь в авиацию широкие круги молодежи. Руководство Воздушного Флота рассмотрело вопрос о создании Российского аэроклуба. Было избрано временное исполнительное бюро, в состав которого вошел и А. Н. Лапчинский.

Книги Лапчинского «Тактика авиации», «Воздушный бой», «Бомбардировочная авиация» были переведены на многие языки.

Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ

В. Джанибеков. «Дублеры».



УЧЕННЫЕ РИСУЮТ

Так называлась эта выставка в Центральном Доме художника на Крымской набережной столицы. Чем она привлекла внимание обществен-

ности? Прежде всего, самими ее участниками. Разве можно не удивляться тому, как много может сделать человек за свою жизнь?

Великий физик Альберт Эйнштейн как-то в шутку заметил, что у большинства людей КПД едва превышает 10 процентов. Биографии же большинства ученых, чьи работы были представлены на выставке, создают впечатление, что они прожили не одну, а несколько жизней, в каждой достигнув значительных успехов.

Яркий пример — профессор А. Л. Чижевский, один из основоположников современного космического естествознания, создатель гелиобиологии, доктор биологических наук, доктор исторических наук. Он был еще и музыкантом, композитором, поэтом, переводчиком, автором обширных научных исследований и технических изобретений.

На выставке было представлено более тридцати живописных полотен и композиций А. Л. Чижевского, из которых особое внимание зрителей привлекали «Возбрежность», «Лунные блики» и «Буйство осени».

Серьезно и не без успеха увлекался живописью выдающийся советский ученый, создатель известных всему миру вертолетов, доктор технических наук М. Л. Миль. Как надо любить ис-

кусство, чтобы, занимаясь очень сложной конструкторской работой, находить время для кисти и красок.

В залах выставки можно было увидеть лучшие работы М. Л. Миль — «Кабинет поэта М. А. Володина в Коттебеле», «Лесные дали», портреты. Татьяна Михайловна Миль, дочь авиаконструктора, вспоминает об отце: «Папа стремился к красоте во всем. Для того, чтобы интерьер вертолета был элегантным, он привлекал к работе крупных архитекторов. Помогали ему и дружба с художниками, и собственный безукоризненный вкус».

Интерес посетителей выставки вызывали полотна Генерального авиаконструктора академика О. К. Антонова, пионера авиации К. К. Арцеулова, работы летчиков-космонавтов А. А. Леонова и В. А. Джанибекова. Владимир Джанибеков рисует много и охотно. Его акварели и рисунки пером, фломастером отмечены печатью яркого таланта. «Девушка из Аргентины», «В бескрайнем небе», «Дублеры», «На работу», «Поединок» — нельзя не любоваться этими работами художника-космонавта.

На выставке экспонировались работы 46 авторов, треть из них непосредственно связаны с авиацией и космонавтикой.

П. МИХАЙЛОВ

● Руководит полетами заместитель начальника кишиневского аэроклуба ДОСААФ В. Ерофеев.

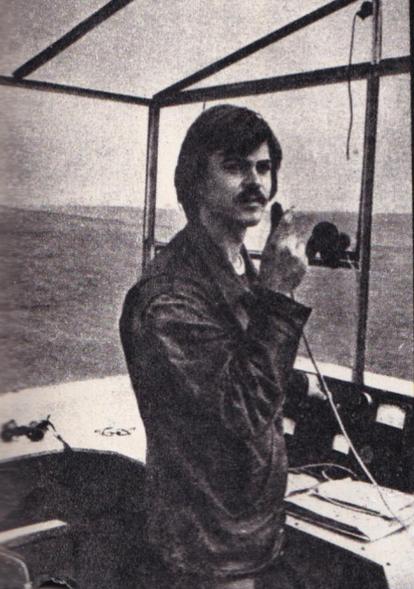


Фото мастера спорта
А. СЕРГЕЕВА



ТРЕНИРУЮТСЯ ПЛАНЕРИСТЫ

Планеристы, как и все авиационные спортсмены ДОСААФ, готовятся достойно встретить 60-летие образования Союза Советских Социалистических Республик.

В Кишиневе были проведены тренировочные сборы. Их участники — представители различных городов страны — совершенствовали свое мастерство в полетах на дальность и скорость преодоления маршрутов, изучали тактику и технику парения под облаками.

● Неоднократная чемпионка СССР спортсменка Таллинского аэроклуба Эда Лаан (справа) делится опытом с молодыми планеристками.



● Мастер спорта международного класса Л. Васьянов (Орджоникидзе) готовит свой планер к полету.



● Идет предполетная подготовка. Ее проводит старший тренер В. Юрьев.



Вам, любознательные

ПУЛЕМЕТЫ ВМЕСТО... УДОБРЕНИЯ

Группа специалистов новозеландской фирмы «АЙ-эм-эл» разработала проект сельскохозяйственного самолета «АХА» под турбовинтовой двигатель мощностью 2100 л. с. Двигатель конструкторы установили на пилоне над фюзеляжем. Самолет сможет брать до пяти тонн химикатов. Расчетная дальность полета 1200 км.

На первый взгляд, ничего особенного в «АХА» нет. Многие страны имеют сельскохозяйственные самолеты. Однако «АХА» разрабатывался с дальним прицелом. Его, оказывается, можно быстро превратить в машину боевого назначения. Для этого надо снять пилон с ТВД, в хвостовой части установить два небольших турбореактивных двигателя, а бак для химикатов заменить контейнером с шестью-восемью 30-мм пушками «Эрликон» для стрельбы вперед и шестью-восемью 12,7-мм пулеметами для стрельбы назад и вбок. Крыло «АХА» позволит подвешивать до 20 бомб по 227 кг каждая.

Так сельскохозяйственный самолет превращается, как выразился журнал «Флайт Интернейшнл», в «истребитель танков для фермеров». В обход законов, регулирующих продажу вооружения, самолет «АХА» можно продать любому желающему как обычную «сельскохозяйственную технику», а потом «потихоньку» оснастить боевой приставкой.

ШТУРМОВИКИ ВЫТЕСНЯЮТ СПОРТИВНЫЕ САМОЛЕТЫ

Вслед за крупными американскими корпорациями — постоянными поставщиками Пентагона — в гонку за военными заказами включаются средние и даже мелкие фирмы. В расчете отхватить кусочек от пирога огромного военного бюджета, принятого правительством США, решила изменить свой профиль и фирма «Пайпер», известная своими спортивными и легкими пассажирскими самолетами.

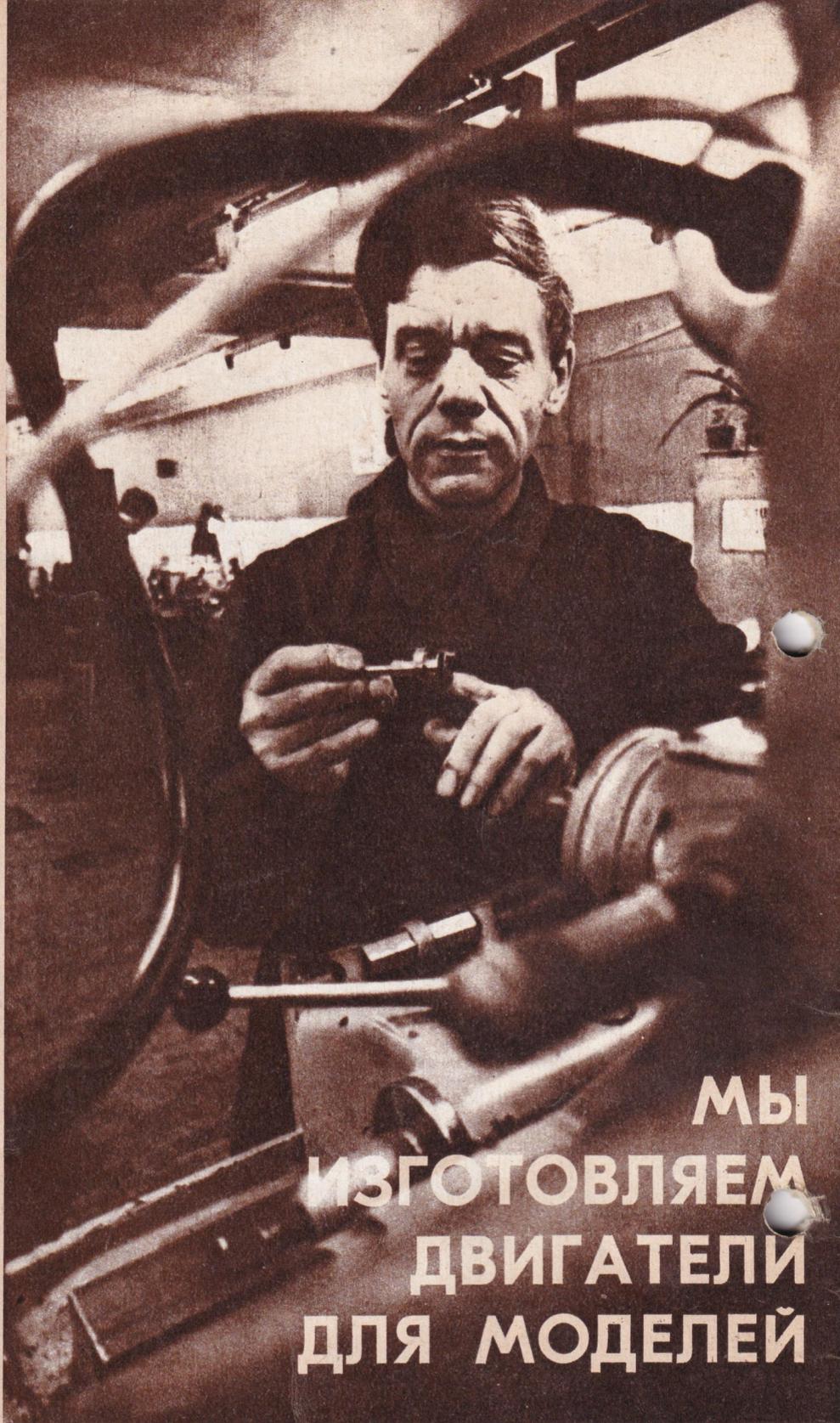
Чтобы скорее получить прибыльный заказ, фирма не стала заново разрабатывать самолет, а решила модифицировать созданный еще в 1940 году истребитель P-51 «Мустанг», превратив его в штурмовик. На модифицированном варианте самолета, получившем название «Энфорсер», устанавливают турбовинтовой двигатель мощностью 2445 л. с. Фюзеляж истребителя удлиннили на полметра. Его конструкция, как и крыла, усиливается. Это позволяет вооружить «Энфорсер» двумя контейнерами с шестиствольными пушками калибром 30 мм и бомбами различного калибра, подвешиваемыми на шести пилонах под крылом.

ПСИХИЧЕСКИ БОЛЬНОЙ... ЗА ШТУРВАЛОМ САМОЛЕТА

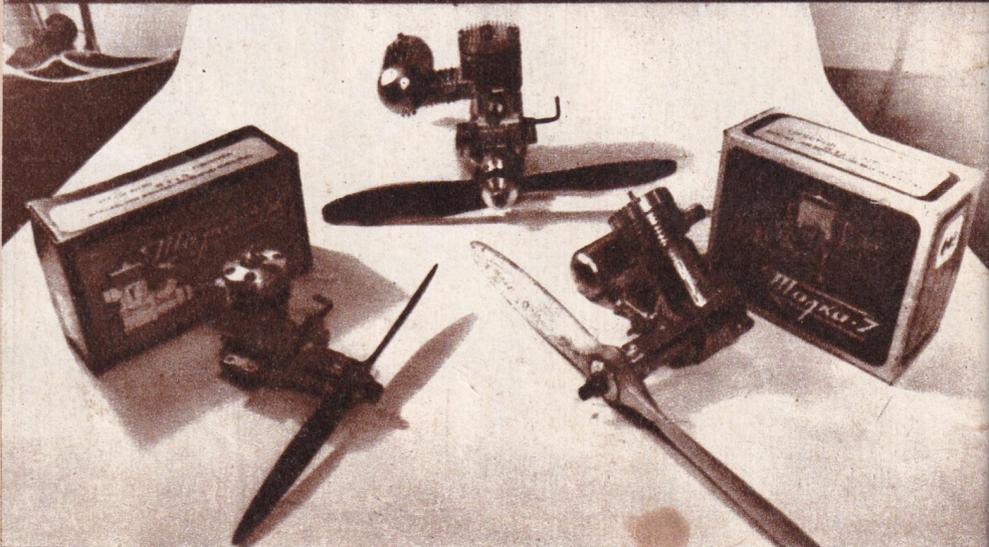
При заходе на посадку в токийском аэропорту Ханэда 8 февраля 1982 года потерпел катастрофу самолет DC-8 японской авиакомпании «Джапан Эрлайнз». Не дотянув несколько сот метров до аэродрома, самолет упал в Токийский залив. Однако причина катастрофы носит необычный характер. Самолет вел экипаж из трех человек: командир Сейдзи Катагири, второй пилот Йошифуму Ишикава и бортиинженер Йошими Озак. Полет по трассе проходил нормально, но когда DC-8 приблизился к аэропорту Ханэда, Катагири внезапно перевел один из четырех двигателей на режим реверсирования.

Самолет стал резко терять высоту. Второй пилот и бортиинженер пытались силой оторвать командира от органов управления. Сделать им это не удалось. Самолет рухнул в воду и разломился пополам. Погибло 23 пассажира, несколько десятков человек получили тяжелые ранения.

Сразу же после катастрофы было выяснено, что в ноябре 1980 года С. Катагири был отстранен от полетов. Ему требовалось длительное лечение. Однако денег на это «не нашлось» и через два месяца врачевная комиссия приняла решение допустить Катагири с надломленной психикой к полетам на внутренних авиалиниях. Последствия такого скоропелого решения и сказались 8 февраля.



МЫ
ИЗГОТОВЛЯЕМ
ДВИГАТЕЛИ
ДЛЯ МОДЕЛЕЙ



● Токарь Валерий Басаев.

● Комсомольцы мастера спорта бригадир Аркадий Петров и слесарь-сборщик Виктор Лавриненко, кандидат в мастера спорта слесарь Игорь Козлов.

● Комсомолец токарь Павел Лылов, токарь Владимир Никитин и заведующий мастерскими Николай Ворожейкин.

● Шлифовщик бригадир Николай Муругов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



...Виктор Лавриненко быстр в движениях, работа у него спорится. Интересно смотреть на его сильные и ловкие руки. Вот он бережно вставляет заготовку — и запел станок. Легкое касание шлифовального круга, второе, третье. И на верстаке сверкающая, гладкая как зеркало деталь. До тонкости изучил свое дело. Кажется, завяжи глаза, — Виктор как хороший солдат, до винтика знающий автомат, соберет вслепую любой узел. Товарищи порой даже удивляются:

— Иную работу не знаешь, с чего начать, с какой стороны к ней подступиться. А он внимательно рассмотрит чертеж, вроде как поколдует, и, глядишь, дело пошло. Одним словом, классный специалист. Главное в нем — высокая требовательность к себе, творческий подход к работе.

Комсомолец Лавриненко — один из тех, кто в Ивановских опытно-производственных мастерских изготавливает двигатели для авиамodelей. Каждый день уплотнен: много времени воздушный боец мастер спорта Лавриненко отдает тренировкам, участвует в соревнованиях.

И его товарищи по труду работают сноровисто, проявляют максимум добросовестности, энергии, которая отлича-

ет хорошего мастера. Отрадно, что они — опытные спортсмены. Свою продукцию проверяют не только на испытательных стендах, но и на стартах соревнований.

Ивановские мастерские в строю уже десять лет. Возглавляет их энтузиаст авиамodelизма Николай Ворожейкин, инженер, инструктор одного из ивановских авиамodelных кружков.

Кружковцы Ворожейкина, испытывая на своих моделях, например, микродвигатели Талка, добиваются высоких результатов на соревнованиях юных авиамodelистов. На их счету — призовые места на городских, областных и республиканских стартах.

Весом вклад ивановцев в укрепление и дальнейшее развитие материально-технической базы авиамodelного спорта. Популярны в кружках и секциях силовые установки Талка-2,5, Талка-7 и другие, которыми оснащаются авиационные модели различных классов. Тому свидетельство — благодарственные письма инструкторов, спортсменов. К сожалению, есть и другого рода письма — рекламации, скажем, на двигатели ЦСТКАМ-2,5.

Широко внедряя в производство опыт передовиков, коллектив мастерских, конечно, обязан критически анализировать свою работу, неустанно повышать ее качество. В этом ему нужна поддержка. Так, скажем, конструкторско-технологическая документация на двигатели ЦСТКАМ еще далека до совершенства, нет достаточного технического контроля. Помещение, где ютятся мастерские, не отвечает современным требованиям, не способствует высокопроизводительному труду. Давно пора обновить станочный парк. Одним словом, ивановские товарищи ждут серьезной помощи.

На наших снимках — ударники коммунистического труда, передовики соревнования за достойную встречу 60-летия образования СССР.



Два номера



У ПАРАШЮТИСТОВ БОЛЬШОЙ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ ПОЛЬЗУЕТСЯ ГРУППОВАЯ АКРОБАТИКА: ОНА РАЗВИВАЕТ СМЕЛОСТЬ, МУЖЕСТВО, УМЕНИЕ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ, УПРАВЛЯТЬ СВОИМ ТЕЛОМ В СВОБОДНОМ ПАДЕНИИ. ЭТОТ ВИД ПРЫЖКОВ ВКЛЮЧЕН В ПРОГРАММУ РАЗЛИЧНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ. СОВЕТСКИМ ПАРАШЮТИСТАМ ПРИНАДЛЕЖИТ БОЛЬШИНСТВО МИРОВЫХ РЕКОРДОВ ПО ГРУППОВОЙ АКРОБАТИКЕ.

НА СНИМКЕ: МОМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ «ЗВЕЗДЫ».

Фото мастера спорта А. САМСОНОВА

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

ISSN 0130-2701

Индекс 70450 Цена 40 коп.