



60



Союз нерушимый республик свободных
Сплотила навеки Великая Русь.
Да здравствует созданный волей
народов
Единый могучий Советский Союз!

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

••• ДЕКАБРЬ •••



• 1989 •••



Леонид Ильич БРЕЖНЕВ

ОБРАЩЕНИЕ

ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КПСС, ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР, СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР К КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ, К СОВЕТСКОМУ НАРОДУ

Дорогие товарищи!

Коммунистическая партия Советского Союза, весь советский народ понесли тяжелую утрату. Из жизни ушел верный продолжатель великого дела Ленина, пламенный патриот, выдающийся революционер и борец за мир, за коммунизм, крупнейший политический и государственный деятель современности Леонид Ильич Брежнев.

Вся многогранная деятельность, личная судьба Л. И. Брежнева неотделимы от важнейших этапов в истории Страны Советов. Коллективизация и индустриализация, Великая Отечественная война и послевоенное возрождение, освоение целины и организация исследований космоса — это и вехи биографии славного сына рабочего класса Леонида Ильича Брежнева. Всюду, куда бы ни направляла его партия, Леонид Ильич беззаветно, с присущими ему энергией и настойчивостью, смелостью и принципиальностью боролся за ее великие идеалы.

С именем товарища Брежнева, с его неутомимой работой на постах Генерального секретаря Центрального Комитета КПСС и Председателя Президиума Верховного Совета СССР советские люди, наши друзья во всем мире справедливо связывают последовательное утверждение ленинских норм партийной и государственной жизни, совершенствование социалистической демократии. Он мудро направлял деятельность ленинского штаба партии — ее Центрального Комитета, Политбюро ЦК, показывая образец умелой организации дружной коллективной работы. Ему принадлежит выдающаяся роль в выработке и осуществлении экономической и социально-политической стратегии партии на этапе развитого социализма, в определении и реализации курса на подъем народного благосостояния, в дальнейшем укреплении экономического и оборонного могущества нашей страны.

Непреходящи заслуги Леонида Ильича Брежнева в формировании и проведении политики нашей партии на международной арене — политики мира и мирного сотрудничества, разрядки и разоружения, решительного отпора агрессивным прояскам империализма, предотвращения ядерной катастрофы. Велик его вклад в сплочение мирового социалистического содружества, в развитие международного коммунистического движения.

Пока билось сердце Леонида Ильича, его помыслы и дела были всецело подчинены интересам людей труда. С массами трудящихся его всегда связывали кровные, неразрывные узы. В сознании коммунистов, сотен миллионов людей на всех континентах он был и останется воплощением ленинской идейности, последовательного интернационализма, революционного оптимизма и гуманизма.

Тяжела понесенная нами утрата, глубока наша скорбь. В этот горестный час коммунисты, все трудящиеся Советского Союза еще теснее сплываются вокруг ленинского Центрального Комитета КПСС, его руководящего ядра, сложившегося под благотворным влиянием Леонида Ильича Брежнева. Народ верит в партию, ее могучий коллективный разум и волю, всем сердцем поддерживает ее внутреннюю и внешнюю политику. Советские люди хорошо знают: знамя Ленина, знамя Октября, под которым одержаны всемирно-исторические победы, — в надежных руках.

Партия и народ вооружены величественной программой коммунистического созидания, разработанной XXIII—XXVI съездами КПСС. Эта программа неуклонно претворяется в

жизнь. Партия будет и впредь делать все для подъема народного благосостояния на основе интенсификации производства, повышения его эффективности и качества работы, выполнения Продовольственной программы СССР. Партия и впредь будет проявлять всемерную заботу об упрочении союза рабочего класса, колхозного крестьянства и народной интеллигенции, об укреплении социально-политического и идейного единства советского общества, братской дружбы народов СССР, об идеологической закалке трудящихся в духе марксизма-ленинизма и пролетарского, социалистического интернационализма.

Неизменна воля советского народа к миру. Не подготовка к войне, обрекающая народы на бессмысленную растрату своих материальных и духовных богатств, а упрочение мира — вот путеводная нить в завтрашний день. Эта благородная идея пронизывает Программу мира на 80-е годы, всю внешнеполитическую деятельность партии и Советского государства.

Мы видим всю сложность международной обстановки, попытки агрессивных кругов империализма подорвать мирное сосуществование, столкнуть народы на путь вражды и военной конфронтации. Но это не может поколебать нашу решимость отстаивать мир. Мы будем делать все необходимое, чтобы любители военных авантур не застали Советскую страну врасплох, чтобы потенциальный агрессор знал: его неминуемо ждет сокрушительный ответный удар.

Опираясь на свою мощь, проявляя величайшую бдительность и выдержку, сохраняя неизменную верность миролюбивым принципам и целям своей внешней политики, Советский Союз будет упорно бороться за то, чтобы отвратить от человечества угрозу ядерной войны, за разрядку, за разоружение.

В этой борьбе с нами братские страны социализма, борцы за национальное и социальное освобождение, миролюбивые страны всех континентов, все честные люди земли. Политика мира выражает коренные жизненные интересы человечества, и поэтому за такой политикой — будущее.

Советский народ видит в партии своего испытанного коллективного вождя, мудрого руководителя и организатора. В служении рабочему классу, трудовому народу — высшая цель и смысл всей деятельности партии. Непоколебимое единство партии и народа было и остается источником несокрушимой силы советского общества. КПСС свято дорожит доверием трудящихся, постоянно укрепляет свои связи с массами. Народ на практике убедился, что наша партия при любом повороте событий, при любых испытаниях остается на высоте своей исторической миссии. Внутренняя и внешняя политика КПСС, разработанная под руководством Леонида Ильича Брежнева, будет и далее проводиться последовательно и целеустремленно.

Жизнь и деятельность Л. И. Брежнева будет всегда вдохновляющим примером верного служения Коммунистической партии и советскому народу.

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР выражают уверенность в том, что коммунисты, все советские люди проявят высокую сознательность и организованность, своим самоотверженным творческим трудом под руководством ленинской партии обеспечат выполнение планов коммунистического строительства, дальнейший расцвет нашей социалистической Родины.

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ О ПЛЕНУМЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

12 ноября 1982 года состоялся внеочередной Пленум Центрального Комитета КПСС.

По поручению Политбюро ЦК Пленум открыл и выступил с речью член Политбюро ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС тов. Андропов Ю. В.

В связи с кончиной Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнева члены Пленума ЦК почтили память Леонида Ильича Брежнева минутой скорбного молчания.

Пленум ЦК отметил, что Коммунистическая партия, советский народ, все прогрессивное человечество понесли тяжелую утрату. Из жизни ушел выдающийся деятель Коммунистической партии, Советского государства, международного коммунистического, рабочего и национально-освободительного движения, пламенный борец за мир.

Леонид Ильич Брежнев, находясь в рядах ленинской Коммунистической партии более 50 лет, из них 18 лет на посту ее руководителя, внес огромный вклад в укрепление монолитности ее рядов, политического, социально-экономического и оборонного могущества Советского Союза. Исключительно велика его роль в укреплении мира и международной безопасности. Имя Леонида Ильича Брежнева, с которым непосредственно связаны великие свершения в жизни нашей страны — индустриализация и коллективизация сельского хозяйства, историческая победа советского народа в Великой Отечественной войне, послевоенное восстановление народного хозяйства нашей Родины, исследование космоса, все успехи в развитии экономики, науки и культуры Советского

государства, навсегда вошло в историю Коммунистической партии Советского Союза, нашей великой Родины.

Участники Пленума ЦК выразили глубокое соболезнование родным и близким покойного.

Пленум ЦК рассмотрел вопрос об избрании Генерального секретаря ЦК КПСС.

По поручению Политбюро ЦК выступил с речью член Политбюро ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС тов. Черненко К. У. Он внес предложение избрать Генеральным секретарем ЦК КПСС тов. Андропова Ю. В.

Генеральным секретарем Центрального Комитета КПСС Пленум единогласно избрал тов. Андропова Юрия Владимировича.

Затем на Пленуме выступил Генеральный секретарь ЦК КПСС тов. Андропов Ю. В. Он выразил сердечную благодарность Пленуму ЦК за оказанное высокое доверие — избрание его на пост Генерального секретаря ЦК КПСС.

Тов. Андропов Ю. В. заверил Центральный Комитет КПСС, Коммунистическую партию, что приложит все свои силы, знания и жизненный опыт для успешного выполнения начертанной в решениях XXVI съезда КПСС программы коммунистического строительства, обеспечения преемственности в решении задач дальнейшего укрепления экономического и оборонного могущества СССР, повышения благосостояния советского народа, упрочения мира, в осуществлении всей ленинской внутренней и внешней политики, проводившейся при Л. И. Брежневе.

На этом Пленум закончил свою работу.

Юрий Владимирович АНДРОПОВ

Юрий Владимирович Андропов родился 15 июня 1914 года в семье железнодорожника на станции Нагутская Ставропольского края. Образование высшее. Член КПСС с 1939 года.

Шестнадцатилетним комсомольцем Ю. В. Андропов был рабочим в г. Моздок Северо-Осетинской АССР. Затем его трудовая биография продолжилась на судах Волжского пароходства, где он работал матросом.

С 1936 года Ю. В. Андропов — на комсомольской работе.

Он был избран освобожденным секретарем комсомольской организации техникума водного транспорта в г. Рыбинске Ярославской области. Вскоре его выдвинули на должность комсорга ЦК ВЛКСМ судоверфи им. Володарского в г. Рыбинске. В 1938 году комсомольцы Ярославской области избирают Ю. В. Андропова первым секретарем Ярославского обкома ВЛКСМ. В 1940 году Ю. В. Андропов избирается первым секретарем ЦК ЛКСМ Карелии.

С первых дней Великой Отечественной войны Ю. В. Андропов — активный участник партизанского движения в Карелии. После освобождения в 1944 году города Петрозаводска от фашистских захватчиков Ю. В. Андропов — на партийной работе. Он избирается вторым секретарем Петрозаводского горкома партии, а в 1947 году — вторым секретарем ЦК Компартии Карелии.

В 1951 году Ю. В. Андропов по решению ЦК КПСС переводится в аппарат ЦК КПСС и назначается инспектором, а затем заведующим подотделом ЦК КПСС.

В 1953 году партия направляет Ю. В. Андропова на дипломатическую работу. Несколько лет он являлся Чрезвычайным

и Полномочным Послом СССР в Венгерской Народной Республике.

В 1957 году Ю. В. Андропов был выдвинут заведующим отделом ЦК КПСС.

На XXII и последующих съездах партии Ю. В. Андропов избирается членом Центрального Комитета КПСС.

В 1962 году Ю. В. Андропов избирается секретарем ЦК КПСС.

В мае 1967 года Ю. В. Андропов назначается председателем Комитета государственной безопасности при Совете Министров СССР. В июне того же года он избран кандидатом в члены Политбюро ЦК КПСС.

В мае 1982 года Ю. В. Андропов был избран секретарем ЦК КПСС.

С апреля 1973 года Ю. В. Андропов — член Политбюро ЦК КПСС.

Юрий Владимирович Андропов — депутат Верховного Совета СССР ряда созывов.

На всех постах, где по воле партии трудился Ю. В. Андропов, проявлялась его преданность великому делу Ленина, партии. Он отдает все свои силы, знания и опыт претворению в жизнь решений партии, борьбе за торжество коммунистических идей.

За большие заслуги перед Родиной Ю. В. Андропову — видному деятелю Коммунистической партии и Советского государства — в 1974 году присвоено звание Героя Социалистического Труда. Он награжден четырьмя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Красного Знамени, тремя орденами Трудового Красного Знамени и медалями.



Генеральный секретарь ЦК КПСС
Юрий Владимирович АНДРОПОВ



СОЮЗ НЕРУШИМЫЙ

**Маршал авиации А. И. ПОКРЫШКИН,
трижды Герой Советского Союза,
член Президиума
Верховного Совета СССР**

ВETERАНЫ минувшей войны помнят: в самый разгар ожесточенных сражений с гитлеровскими полчищами был опубликован Гимн Советского Союза. Волнующи, чеканны его слова: «Союз нерушимый республик свободных...»

Нерушимый союз! Он выдержал историческое испытание огнем и железом, выстоял, вопреки утверждениям недругов первого в мире государства рабочих и крестьян о неизбежности его распада и гибели.

Да, много их, врагов Страны Советов, в разные годы рассчитывали на «размывание», на распад, на крах Союза республик свободных, и каждый раз они вынуждены были хоронить свои надежды перед лицом нерушимости Союза, его жизнеутверждающей крепости. Ведь и гитлеровские стратеги, напав на Советский Союз, рассчитывали, что под тяжестью

военных неудач первого периода войны начнутся раздоры между советскими народами. Не оправдались их надежды, карта фашистских захватчиков оказалась битой! Плечом к плечу, в едином порыве, сражались с полчищами врага на земле, на море и в воздухе сыны и дочери монолитной многонациональной советской семьи. Трудящиеся всех республик обеспечивали армию всем необходимым для разгрома захватчиков.

Таков наш единый, нерушимый, монолитный, могучий Советский Союз. Вот уже шесть десятилетий всему человечеству показывает он наглядный и убедительный пример успешного разрешения национального вопроса.

Ленинская программа построения социализма базировалась на условии создания нерушимой дружбы народов советского государ-

ства. В ней подчеркивалось, что партия должна содействовать быстрой ликвидации фактического неравенства отсталых народов, воспитывать трудящихся в духе интернационализма и братства, бережно относиться к национальным чувствам каждого народа. В. И. Ленин писал: «Что важно для пролетария! Для пролетария не только важно, но и существенно необходимо обеспечить его максимумом доверия в пролетарской классовой борьбе со стороны инородцев. Что нужно для этого! Для этого нужно не только формальное равенство. Для этого нужно возместить так или иначе своим обращением или своими уступками по отношению к инородцу то недоверие, ту подозрительность, те обиды, которые в историческом прошлом нанесены ему правительством «великодержавной» нации».

Ленинская партия учитывала в своей деятельности стремление народов к объединению. Задача защиты суверенитета страны рабочих и крестьян, ликвидации хозяйственной разрухи требовали теснейшего объединения экономических, политических, военных ресурсов советских республик.

Великий Октябрь открыл дорогу для создания многонационального Советского социалистического государства на добровольных началах, на основе сохранения национального суверенитета каждой республики. Такое федеративное пролетарское государство нового типа явилось величайшим научным открытием В. И. Ленина.

Отсчет истории Союза Советских Социалистических Республик — первого в мире многонационального социалистического государства — начался 30 декабря 1922 года на I Всесоюзном съезде Советов, когда было провозглашено создание СССР в составе РСФСР, УССР, БССР и ЗСФСР. В последующие годы в Союз вошли другие республики. Ныне он объединяет 15 союзных и 20 автономных республик, 8 автономных областей, 10 автономных округов. В СССР проживает более 100 наций и народностей, составляющих единую семью строителей коммунистического общества.

Нерушимая дружба советских людей проявляется каждодневно. С особой силой сказалась она в годы суровых испытаний, когда над родным Отечеством нависла смертельная



● Делегация Осоавиахима перед отлетом в Румынию на самолете-флагмане агитэскадрильи имени М. Горького «Правда» — парашютистки Люба Берлин, Муза Малиновская, Ната Бабушкина, Тамара Куталова, Тамара Иванова и члены экипажа. 1935 год.

Фото Б. ВДОВЕНКО

опасность. Коммунистическая партия сделала все для организации победы, превратив страну в единый боевой лагерь. Каждая республика внесла свой достойный вклад в разгром врага. Только один штрих: девять из десяти пуль, выпущенных по гитлеровцам, были сделаны в Казахстане.

Великая Победа в минувшей войне завоевана общими усилиями всех народов страны. Мне как летчику-истребителю хочется напомнить следующее. Среди 65 воздушных войсковых частей, ставших в годы войны дважды Героями Советского Союза, мы видим русского А. В. Алелюхина, украинца С. Е. Артеменко, белоруса П. Я. Головачева, армянина Н. Г. Степаняна, татарина Амет-Хан Султана, казаха Т. Я. Бегельдинова, башкира М. Г. Гареева, карела А. С. Смирнова и многих других отважных сынов различных национальностей нашей Родины.

Отгремели сражения Великой Отечественной. Отстоял наш советский народ свою социалистическую Отчизну, завоевал мир. Заступив на трудовую вахту, он добился огромных успехов по превращению в жизнь величественной программы коммунистического строительства, укреплению экономического и военного могущества социалистической Родины. Выросли новые города, промышленные центры, агропромышленные комплексы, поднялись на новую высоту социалистическая культура, наука и техника. Важнейший итог прошедшего шестидесятилетия — это человек новой формации. Человек, который сумел, завоевав свободу, отстоять ее в самых тяжелых боях. Человек, который строил будущее, не жалея сил и идя на любые жертвы. Человек, который, пройдя все испытания, сам неизменно изменился, соединил в себе идейную убежденность и огромную жизненную энергию, культуру, знания и умение их применять. Это — человек, который будучи горячим патриотом, был и всегда будет последовательным интернационалистом.

Советские люди — горячие патриоты. Мы гордимся своей Отчизной. Да и как ею не гордиться! Ведь она — могучая держава, свечок прогрессивного человечества, авангард в строительстве коммунизма. Прекрасны и обширны ее просторы. Нам, летчикам, это особенно хорошо знакомо. Под крыльями самолетов она простирается с юга на север на 5 тысяч, а с востока на запад почти на 10 тысяч километров. СССР, крупнейшая по территории страна на земном шаре, занимает почти одну шестую часть обитаемой суши — 22,4 миллиона квадратных километров! Эти цифры известны каждому школьнику, но мне хочется напомнить их еще раз. Они передают величие любимой Отчизны, ее место на планете Земля.

Народ-строитель, народ-созидатель под руководством Коммунистической партии добился огромных исторических успехов. Это его умелыми и трудолюбивыми руками возведены крупнейшие ГЭС на Волге и Дnieпре, на сибирских и северных реках, освоены целинные и залежные земли в восточных районах, дружными усилиями сооружается Байкало-Амурская магистраль, прокладываются сквозь тайгу и степные просторы газовые и нефтяные трубопроводы, преобразуются целые регионы, города и села.

Советский человек первым в мире вышел на околоземную орбиту; ныне в космосе успешно трудятся автоматические станции и пилотируемые комплексы. Полеты советских космонавтов являются наглядным свидетельством громадного прогресса в развитии науки и техники, мощи нашего экономического потенциала. Значительных успехов мы добились в овладении ядерной энергией и исполь-

зовании ее в мирных целях, в развитии радиоэлектроники, лазерной техники, автоматизации производства.

За годы социалистического строительства Советский Союз превратился в крупнейшую авиационную державу. А по объему промышленной продукции СССР занимает ныне первое место в Европе и второе в мире. На долю нашей страны приходится пятая часть всего мирового промышленного производства. У нас первое место в мире по добыче нефти, угля, железной руды, выплавке чугуна и стали, выжигу кокса, выработке минеральных удобрений, производству тракторов, тепловозов, электровозов, цемента, шерстяных тканей, кожаной обуви, сахара-песка, масла животного и т. д. И все это — для человека, во имя улучшения народного благосостояния.

Замечательных успехов добился народ-строитель в выполнении планов 11 пятилетки. Огромного размаха достигло жилищное строительство, растет объем производства товаров народного потребления, решается Продовольственная программа. Словом, трудовая вахта — в разгаре. Советский народ достойно встречает 60-летие образования СССР.

Мы живем в беспокойном мире, и не наша в этом вина. Империалистические круги США и некоторых других западных держав продолжают расширять и совершенствовать агрессивные военные блоки, раскручивают маховик гонки вооружений.

В этих условиях партия обязывает нас всех проявлять величайшую бдительность, всемерно укреплять экономическое и военное могущество Родины.

Время ныне такое, что уровень боевой готовности Армии и Флота должен быть еще выше. Совершенствованием боевой готовности надо заниматься постоянно, исключительно ответственно, исходя из растущих требований. Тогда никакая случайность не застанет нас врасплох.

«Политика тогда действительна, — отмечал Леонид Ильич Брежнев на совещании военачальников в Кремле, — когда опирается на реальную экономическую и военную мощь государства, на безграничную поддержку народа, на прочную дружбу и боевой союз с союзниками и друзьями».

Наша партия делает все, чтобы Вооруженные Силы Советского Союза и впредь располагали всеми необходимыми средствами для выполнения своей ответственной задачи — быть надежным стражем мирного труда советского народа, оплотом всеобщего мира.

Мы трудимся и живем по ленинским заветам и всегда помним слова В. И. Ленина о том, что «наши шаги к миру мы должны сопровождать напряжением всей нашей военной готовности». Важнейшим условием укрепления страны В. И. Ленин считал не только создание мощной армии, но и широкое привлечение трудящихся к военному строительству. Ленинские идеи о привлечении широких масс к обучению военному делу настоящим образом воплощаются в жизнь с первых дней Октября. Почти одновременно с образованием Союза Советских Социалистических Республик в двадцатых годах стали создаваться добровольные военно-патриотические организации, такие, как Общество содействия обороне СССР, Общество друзей Воздушного Флота и ряд других. Эти организации быстро завоевали широкую популярность. В январе 1927 года было создано единое общесоюзное военно-патриотическое общество — Осоавиахим, предшественник нынешнего ДОСААФ СССР.

Великие преобразования, проходившие в Союзе ССР, касались каждой республики, каждого уголка страны и были по своему значению разные — большие и малые, но незави-

симо от этого значительны, весомы. Вот передо мной фотография начала тридцатых годов: улыбающаяся девушка в комбинезоне, в шлемофоне, смотрит из-под ладони в небо. Под фотографией краткая подтекстовка: «Прыжки с парашютом стали любимым делом молодежи. Увлекались ими и азербайджанская девушка Зулейма Мамедова». Стоит задуматься в этот ставший обыденным для нашей советской действительности факт, чтобы еще раз понять величие преобразований в одной из окраин страны.

В те далекие годы в организациях оборонного Общества, в его клубах, секциях и кружках подготовлены тысячи летчиков, планеристов, парашютистов, снайперов, радистов, ставших умелыми защитниками родного Отечества в годы сражений с врагом. Около тысячи летчиков, удостоенных за ратные подвиги Золотых Звезд Героя, стартовали в небо с аэроклубовских аэродромов.

Традиции, заложенные Осоавиахимом, сохраняются, совершенствуются. Организации ДОСААФ, под руководством партийных, советских органов, как и прежде, проводят многогранную работу по военно-патриотическому воспитанию трудящихся, особенно молодежи, готовят специалистов для Армии, Флота и народного хозяйства, развивают технические и военно-прикладные виды спорта. Особой популярностью пользуются такие виды спорта, как самолетный, вертолетный, парашютный, планерный, авиамодельный, дельтапланерный. Юноши и девушки охотно идут в авиаспортклубы, в секции и кружки, с горячим желанием штурмуют пятый океан и добиваются в этом деле высоких результатов.

Большой размах технические и военно-прикладные виды спорта получили во многих организациях ДОСААФ Российской Федерации, на Украине, в Белоруссии, Грузии и Литве, а также в других республиках. В юбилейном году многие наши спортсмены внесли десятки поправок в таблицы мировых рекордов. Мы гордимся тем, что вторая в мире женщина-космонавт Светлана Савицкая, как и ее предшественница Валентина Терешкова, — воспитанницы оборонного Общества.

Однако предстоит сделать еще больше. Особенно в области идеологической закалки молодежи, в дальнейшем улучшении и повышении эффективности всей оборонно-массовой, патриотической работы на каждом предприятии, в каждом селе, учебном заведении — всюду, где трудятся и живут советские люди. Необходимо воспитывать членов оборонного Общества в духе постоянной готовности к защите Родины, вести среди населения широкую пропаганду военных знаний, героических традиций партии, народа, Вооруженных Сил СССР, систематически проводить работу по подготовке молодежи к военной службе. Решение этих актуальных задач несомненно будет содействовать дальнейшему укреплению экономической и оборонной мощи нашей великой Родины.

На внеочередном Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь Центрального Комитета партии товарищ Ю. В. Андропов подчеркнул, что у нас есть сила, которая помогла и помогает нам в самые тяжелые моменты, позволяет решать самые сложные задачи. Эта сила — единство партии и народа, единство партийных рядов, коллективная мудрость партии, ее коллективное руководство.

Высокая сознательность и организованность советских людей, их самоотверженный творческий труд — нерушимое единство партии и народа, залог наших новых успехов в коммунистическом строительстве, в борьбе за повышение могущества нашей Советской Отчизны.



● Мастера спорта В. Паценкер, В. Дудник и мастер спорта СССР международного класса Е. Вербицкий.

СВОИ трудовые подарки юбилею СССР подготовил двадцатидвухмиллионный отряд досаафовцев Украины.

На предприятиях, в совхозах, колхозах и учреждениях, учебных заведениях члены оборонного Общества показывают пример добросовестного отношения к труду, выступают запевалами многих добрых дел и починов.

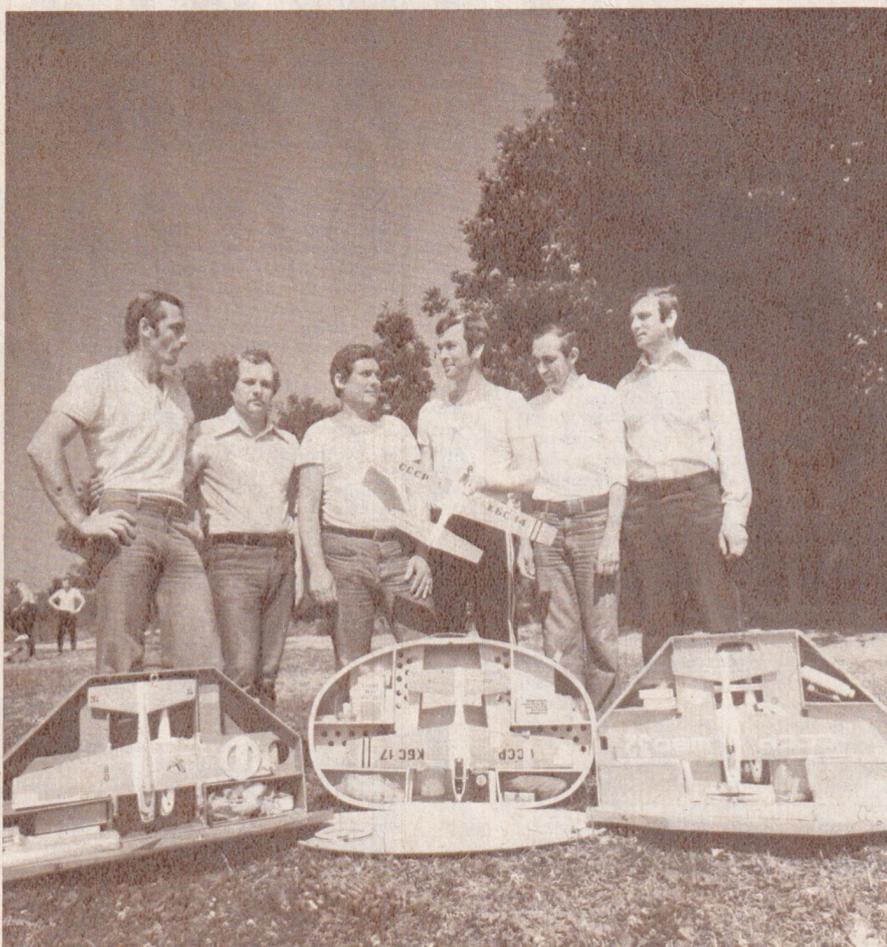
Первичные организации, комитеты в юбилейном году обогатились ценным опытом. Повысилась эффективность военно-патриотической пропаганды, подготовки допризывной и призывной молодежи к службе в Вооруженных Силах, к выполнению конституционного долга по защите социалистического Отечества.

В большинстве оборонных коллективов республики улучшилась работа по развитию технических и военно-прикладных видов спорта. В производственных коллективах, школах, техникумах, вузах привлекается все больше молодежи к сдаче норм комплекса ГТО. Выросли ряды спортсменов, повышается их мастерство.

За период, прошедший после выхода в свет постановления ЦК КПСС и Совета

КРИТЕРИЙ—

ДЕЛО!



● Мастера спорта СССР международного класса В. Сураев, В. Барков, А. Корогкий, С. Бурцев, В. Онуфриенко и В. Шаповалов.

Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», в городах и селах Украины к занятиям спортом, его техническими видами приобрелись новые тысячи юношей и девушек. Только в 1982 году создано 1650 новых кружков и секций. Сейчас на Украине техническими и военно-прикладными видами спорта занимается более трех миллионов человек. В 606 организациях успешно действуют спортивно-технические клубы. Окрепла их материальная база.

Заметных успехов в военно-патриотическом и интернациональном воспитании молодежи, в оборонно-спортивной работе добились досаафовцы Волынской, Днепропетровской, Донецкой, Киевской, Крымской, Николаевской, Ровенской и Черниговской областей. Здесь на высоком уровне проходит экзамен и смотр-конкурс допризывной и призывной молодежи, проводятся месячники и недели оборонно-массовой работы. На многих предприятиях, в учреждениях, учебных организациях, в школах и вузах оборудованы уголки допризывника, созданы комнаты и музеи боевой и трудовой славы, работают кинолектории будущего воина.

Оборонные коллективы в средних об-

щепрообразовательных школах, профессионально-технических училищах, техникумах и институтах совместно с комсомольскими и профсоюзными организациями принимают активное участие в военизированных играх, походах по местам революционной, боевой и трудовой славы. В республике заметно выросло число отрядов, юношеских школ друзей Советской Армии, авиации и космонавтики, моряков.

Весь вклад в военно-патриотическое и интернациональное воспитание юношей, в подготовку специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, в приобщение молодежи к занятиям техническими и военно-прикладными видами спорта вносят наши авиационные клубы. Большинство аэро- и авиаспортклубов, СТК являются подлинными центрами притяжения для влюбленных в небо, для тех, кто мечтает о профессии летчика, парашютиста, авиационного специалиста.

Сошлись на пример Запорожского аэроклуба — одного из передовых в республике. Коллектив неоднократно награждался переходящим Красным зна-



● Заслуженный мастер спорта СССР И. Тёрло.

менем и дипломами ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников. Вот и в нынешнем году запорожцы добились новых успехов. Каждый второй курсант аэроклуба выполнил программу освоения спортивного реактивного самолета с оценкой «отлично», остальные — «хорошо». Летная подготовка в подразделениях клуба проходит без происшествий и предпосылок к ним. Достигается все это четкой организацией учебного процесса, тщательной подготовкой на земле, строгим соблюдением дисциплины, воспитанием каждого авиатора в духе персональной ответственности за решение поставленных задач.

Партийная, комсомольская и профсоюзная организации ведут большую и разностороннюю политико-воспитательную работу, помогают руководству клуба растить высококвалифицированных летчиков-спортсменов. Ныне 80 процентов летчиков-инструкторов являются отличниками, специалистами первого и второго класса, девятнадцать подразделений завоевали право носить почетное звание коллективов коммунистического труда.

У Запорожского аэроклуба богатые

традиции. Еще до начала Великой Отечественной войны по путевкам комсомола здесь впервые обрели крылья сотни отважных покорителей воздушных пространств. Многие из них в суровую пору сражений с врагом прославились и мастерством, и отвагой. Двенадцать воспитанников аэроклуба удостоились звания Героя Советского Союза. Их портреты в музее боевой славы клуба. О героических подвигах летчиков рассказывают молодым авиаторам преподаватели, инструкторы, активисты. В клуб часто приходят участники минувших боев, ветераны авиации. В задушевных беседах с курсантами, молодежь вспоминают они былые схватки в огненном небе войны, рассказывают об отваге и мужестве боевых друзей, их беззаветной преданности Родине.

Такие встречи, тематические вечера в Запорожском аэроклубе тщательно готовятся. Недавно здесь состоялся вечер на тему: «Интернационализм — черта советская». Участники вечера, фронтовики-летчики рассказали о том, как в сражении с гитлеровскими воздушными пиратами в одном боевом строю отважно бились русские и украинцы, белорусы и азербайджанцы, сыны и дочери других наций и народностей страны.

ЦК ДОСААФ республики глубоко изучил, обобщил и сделал достоянием других авиационных клубов опыт запорожцев по обучению будущих летчиков, парашютистов, воспитанию их в духе советского патриотизма, социалистического интернационализма, нерушимой дружбы всех наций и народностей СССР, братства с народами социалистических государств.

Немало положительного в работе по пропаганде авиационных и военно-прикладных видов спорта в организациях ДОСААФ Донецкой области. Здесь давно и успешно действует юношеский авиационно-спортивный корпус «Орленок». Его эскадрильи и звенья не только в школах и профессионально-технических училищах Донецка, но и других городах горняцкого края. Почетный командир корпуса — дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР Г. Т. Береговой.

Донецкие орлята изучают авиационную технику, героическую историю советских Военно-Воздушных Сил, их сегодняшние будни. Наставниками юных романтиков воздушных просторов являются инструкторы-летчики и парашютисты Донецкого авиаспортклуба. На базе клуба «Орленок» обучаются полетам на самолетах, прыжкам с парашютами. Десятки воспитанников корпуса «Орленок» стали авиационными спортсменами, учатся в авиационных летных училищах ВВС, гражданской авиации, служат в воздушно-десантных войсках. Вот и в нынешнем году среди тех, кто призван в ряды Вооруженных Сил, немало воспитанников донецкого «Орленка».

Эффективно, качественно и результативно работают авиационные клубы Киева, Харькова, Одессы, Днепропетровска. Мы гордимся тем, что в Киевском аэроклубе получил закалку на прочность, прошел школу патриотического и интернационального воспитания воин-десантник комсомолец гвардии сержант Леонид Манюха. На войсковых учениях «Запад-81» во время десантирования он под куполом парашюта в критической ситуации пришел на помощь своему боевому товарищу и спас ему жизнь. За

проявленную отвагу и мастерство воин удостоен ордена Красной Звезды.

Многие воспитанники аэроклубов и авиаспортклубов Украины, проходя срочную службу в рядах Советской Армии, образцово, самоотверженно и с честью выполняют свой воинский, патриотический и интернациональный долг.

Досаафовцы республики не только отлично служат в Советских Вооруженных Силах, но и добросовестно трудятся в народном хозяйстве — на заводах и фабриках, на стройках, в колхозах и совхозах. Каждый третий механизатор — выпускник школы ДОСААФ, каждый второй шофер научился водить машину в автомобильной школе оборонного Общества, кружке первичной организации.

Одно время серьезными недостатками страдала деятельность первичной организации конотопского электромеханического завода «Красный металлист». Но вот председателем комитета досаафовцы избрали офицера запаса коммуниста А. Ф. Немировского. Анатолий Федорович взялся за дело с огоньком. Вместе с комсомолом и профсоюзной организацией комитет разработал комплексный план деятельности, сколотил крепкий актив. Выполнение плана было взято под особый контроль. И дело пошло. Своими силами досаафовцы построили добротный тир. Была создана секция парашютного спорта. Заводским энтузиастам активно помогают спортсмены Сумского аэроклуба.

Авиационный спорт — один из самых популярных. Увлекаются им тысячи юношей и девушек Украины. Летчики, парашютисты, авиамоделлисты нашей республики известны как в стране, так и за рубежом. Высокие титулы чемпионов мира завоевали вертолетчица Любовь Приходько, парашютистка Лариса Корячева, авиамоделлисты Валерий Крамаренко, Валентин Шаповалов, Виктор Онуфриенко; звание чемпиона Европы — Валерий Лазаревич. Абсолютными чемпионами СССР являются Александра Швачко, Сергей Бурцев, Борис Паценкер, Валерий Макаров и другие. В юбилейном году наши парашютисты на всеобщих соревнованиях заняли второе место. Команда привезла домой 8 золотых, 7 серебряных и 1 бронзовую медаль.

Конечно, в развитии авиационных видов спорта нам предстоит еще немало поработать, чтобы добиться их подлинной массовости, как того требует постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта».

Мы добиваемся того, чтобы все оборонные коллективы республики, авиационные учебные организации ДОСААФ, спортивные федерации совершенствовали воспитание молодежи, растили юношей и девушек подлинными патриотами и интернационалистами, безгранично преданными своей социалистической Родине, народу, Коммунистической партии.

Союзу ССР — шестьдесят лет! И лучший наш подарок славному юбилею Родины — повышение эффективности и качества подготовки умелых и идейно закаленных защитников ее рубежей.

Генерал-лейтенант авиации
А. КОРОТЧЕНКО,
председатель ЦК ДОСААФ УССР

Киев



Трудовой рапорт юбилею СССР

НОВЫЕ ЗАВОДЫ, ЭЛЕКТРО- СТАНЦИИ, МЕСТО- РОЖДЕНИЯ...

ПО СЛАВНОЙ традиции советские люди ознаменовали 60-летие СССР новыми достижениями в борьбе за претворение в жизнь решений XXVI съезда КПСС. С разных мест поступают рапорты о досрочном выполнении принятых социалистических обязательств. Тысячи предприятий страны добились роста производительности труда, увеличили темпы выпуска продукции, повысили ее качество. Новый шаг вперед сделали многие отрасли металлургии, машиностроения, транспорта и связи, в том числе те, которые определяют дальнейшее развитие авиационной промышленности.

☆☆☆

Самой высокой в стране производительности электролизеров добился коллектив первого корпуса братского алюминиевого завода.

На квартал раньше срока мангышлакские нефтяники сдали в эксплуатацию новое месторождение Тосбулат. С опере-

жением графика пущена в эксплуатацию первая очередь Костомукшского горно-обогатительного комбината. Вошел в строй действующих четвертый агрегат Курпсайской ГЭС, с вводом которой на одну треть увеличилось производство электроэнергии в Киргизской ССР. Дал первый ток реактор Смоленской АЭС. Ударными темпами ведутся работы на трассе экспортного газопровода Уренгой—Помары—Ужгород.

В ходе соревнования за достойную встречу 60-летия СССР еще больше окрепло единство народов наших республик, их взаимная заинтересованность в успехах друг друга.

Коллективы заводов нефтяного машиностроения Азербайджана досрочно выполнили заказы добытчиков тюменской нефти. Окрепили производственные связи шахтеров Донбасса и Кузбасса, металлургов Приднепровья и Казахстана, колхозников Херсонщины с их грузинскими собратьями. Тысячи предприятий увеличили темпы выпуска промышленной продукции, предназначенной для Павлодар-Экибастузского территориально-производственного комплекса, автогиганта на Каме, сооружения БАМа.

Горячую поддержку повсеместно получила инициатива коллективов передовых предприятий Москвы о проведении 18 декабря коммунистического субботника в честь 60-летия образования СССР.

Труженики павлодарского алюминиевого завода им. 50-летия СССР, как и тысячи других предприятий, обязались в этот день добиться наивысшей производительности труда и всю продукцию выпустить со Знаком качества. На снимке: на строительстве ГЭС (фото ТАСС).

*О времени,
о себе*

ВСЕ МЫ— СЫНОВЬЯ ОДНОЙ СЕМЬИ

НЫНЕШНИМ ЛЕТОМ Казахстан торжественно отметил 250-летие добровольного присоединения к России. Но только при Советской власти он получил настоящее развитие. Как и любая из братских союзных республик, Казахстан являет собой яркое воплощение ленинской национальной политики.

«...немного найдется государств в Азии, которые можно было бы сопоставить по уровню развития науки с сегодняшним Казахстаном, — отмечал Леонид Ильич Брежнев на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 60-летию Казахской ССР и Коммунистической партии Казахстана. — Есть какая-то символика в том, что ныне с просторов вашей земли уходят высые космические корабли. Образно говоря, космический взлет совершила и сама республика».

С глубоким волнением мы, казахстанцы, восприняли награждение республики третьим орденом Ленина. Теперь на ее знамени пять высоких наград Отчизны.

Секрет огромных успехов Казахстана — в дружбе со всеми народами нашей страны и прежде всего с великим русским народом. Верность священным узам дружбы и братства не раз проверялась на крутых поворотах истории и выдержала не одно суровое испытание. Самое тяжкое из них — война с фашизмом, когда нерушимый союз наших народов оказался тем монолитом, о который разбилась ударная сила мирового империализма.

Свой патриотический и интернациональный долг перед Родиной с честью выполнил в этой войне и казахский народ. Каждый четвертый его сын ушел на фронт, каждый двенадцатый фронтовик был удостоен боевых наград. Около 500 казахстанцев стали Героями Советского Союза. Нам — сегодняшнему поколению советских людей есть с кого брать пример. Мои родители дали мне имя Талгат в честь легендарного сына казахского народа — летчика-штурмовика дважды Героя Советского Союза Талгата Героя Бегельдинова. С этим именем пришла любовь к авиации. Приобщение к ней началось для меня с авиамодельного спорта. Первым моим наставником стал А. Маляцкий — ныне работник ЦК ДОСААФ Казахстана. Под его руководством я выполнил первый

спортивный разряд в классе кордовых моделей воздушного боя.

Зная о том, что в авиации слабым людям делать нечего, я серьезно занялся спортом: сначала плаванием, потом спортивной гимнастикой. Окончив школу, поступил в Рижский институт инженеров гражданской авиации. Со спортом не расставался и там. Незадолго до получения диплома о высшем образовании мне присвоили звание кандидата в мастера спорта по спортивной гимнастике. В Риге, за многие тысячи километров от родного дома, я всегда чувствовал поддержку людей разных национальностей — русских, латышей и других. Среди них были преподаватели К. Недельский, А. Ласис, тренер А. Баранов. И нет ничего удивительного в том, что я, казах, защищал честь Латвийской республики на соревнованиях.

Возвратился в родной город Алматы, приступил к работе, сначала в Бурундайском авиапредприятии, затем в Казахском управлении гражданской авиации. А стремление летать не покидало. Уже в 26 лет пришел в Алма-Атинский аэроклуб ДОСААФ. Опытный летчик и педагог, заместитель председателя ЦК ДОСААФ Казахской ССР по авиации Ю. Рыскин понял, как велико мое желание летать, и разрешил мне в виде исключения занятия в аэроклубе. Вот где пригодились в полной мере мои инженерные знания и спортивная закалка.

В июне 1978 года состоялся мой первый самостоятельный полет на Як-18А. И снова мне бескорыстно передает свои знания, летное мастерство русский парень — летчик-инструктор Юрий Ельцов. Ему прежде всего я обязан своим становлением летчика-спортсмена. Поддержку и внимание всегда оказывал мне и Василий Леонтьевич Жовтый. Он и поныне трудится в аэроклубе на должности начальника штаба.

В аэроклубе плечом к плечу работают и повышают свое спортивное мастерство люди более чем 20 национальностей: русские, украинцы, белорусы, узбеки, немцы... Встречая славный юбилей страны, коллектив аэроклуба подготовил 5 мастеров спорта СССР. Среди них русские Геннадий Зайцев и Александр Скобелин, украинец Сергей Боряк, узбек Миракзам Мусаев. Рад, что и мне посчастливилось выполнить норматив мастера спорта.

В нынешнем году принял участие в матчевой встрече спортсменов-летчиков Средней Азии, Казахстана, Закавказья, а также в чемпионате Казахской ССР, открытых первенствах Киргизии и Ленинграда. Рядом со мной, казахом, выступали киргиз, армянин, русские, украинские спортсмены-летчики. Все мы сыновья одной большой семьи — Союза Советских Социалистических Республик.

Т. МУСАБАЕВ,
заместитель командира
летного коллектива
Алма-Атинского
авиапредприятия

Алма-Ата

В ЕДИНОМ СТРОЮ

На вопросы корреспондента
«КРЫЛЬЕВ РОДИНЫ»
отвечает председатель ЦК ДОСААФ
Киргизской ССР
Герой Советского Союза
генерал-майор К. У. Усенбеков.

— Калийнуур Усенбекович, какими успехами встречает оборонная организация Киргизии 60-летие образования СССР!

— Наши оборонные организации полностью выполнили взятые в юбилейном году социалистические обязательства. Хорошими успехами отмечают его правофланговые социалистического соревнования — организации Иссык-Кульской области, Первомайского района г. Фрунзе, Фрунзенской объединенно-технической школы. Пополнились и окрепли первичные организации. Членами ДОСААФ сейчас являются почти 92 процента взрослого населения республики. Много сделано по совершенствованию военно-патриотического воспитания. Особое внимание мы уделяем формированию у юношества высоких качеств патриота-интернационалиста, готового строить и защищать коммунизм, великое братство народов.

Каждый год юноши нашей республики пополняют ряды Вооруженных Сил страны. Многие из них получают военные специальности в школах ДОСААФ республики. Хорошо несут службу ребята. Об этом говорят письма от командиров и политработников воинских частей.

Большое внимание уделяется пропаганде авиационных знаний среди молодежи. Напомню, как начиналась работа оборонного Общества в нашей республике. Трудные времена переживала Киргизия в первые послереволюционные годы. На помощь нам пришли все союзные республики и прежде всего великий русский народ. В марте 1927 года были организованы первые группы Осоавиахима. Следующим этапом стало создание в апреле 1934 года аэроклуба Осоавиахима. Сотни молодых людей, в прошлом не мечтавших об учебе, сели на самолеты, совершили прыжки с парашютом. Во время войны на фронт ушло 250 штатных работников Осоавиахима. Пять воспитанников

аэроклуба получили почетное звание Героя Советского Союза, а Т. Бегельдинов дважды удостоен Золотой Звезды Героя. Их подвиги — пример для молодежи.

— А как за последние пять лет обстоят дела у спортсменов оборонного Общества Киргизии!

— Спортсмены ДОСААФ республики выступают в 39 видах спорта. Есть у нас 26 спортивно-технических клубов, в которых занимается около 200 тысяч человек. Любит наша молодежь технический, военно-прикладной спорт, с удовольствием выступает на соревнованиях. Многие наши воспитанники входят в сборные команды Советского Союза. Особой популярностью в последнее время пользуется дельтапланерный спорт.

В этом году у нас проходили соревнования на первенство страны по дельтапланерному спорту. Они посвящались 60-летию образования СССР и стали праздником дружбы всех народов нашей страны. И здесь хотелось бы отметить работу заместителя председателя по спорту Эльдара Усманова. В нашей организации он работает 20 лет.

С 1977 по 1982 год в нашей республике появилось 78 мастеров спорта и перворазрядников. За пять лет на строительство спортивных сооружений и закупку инвентаря израсходовано 1 миллион 198 тысяч рублей, построено около 40 объектов.

— Какая работа проводится со школьниками!

— Работу с юными мы считаем одной из важнейших. Школьные организации ДОСААФ проводят встречи с ветеранами войны, тематические вечера, конференции, просмотры фильмов на военно-патриотическую тему, оказывают помощь в проведении военно-спортивных игр «Зарница» и «Орленок». Силами ДОСААФ организован постоянный комсомольский пост у Вечного огня памятника борцам революции. Дети — наше будущее, мы многое делаем по воспитанию их на славных традициях партии, народа и его Вооруженных Сил. С юных лет прививаем чувство дружбы и братства народов.

ТЕПЛО БРАТСТВА

НЕДАВНО В ТАШКЕНТЕ состоялся тематический вечер на тему «Мы — граждане Страны Советов». В гарнизонном Доме офицеров собрались юноши и девушки, ветераны Великой Отечественной войны, труда и Вооруженных Сил. Люди самых разных национальностей. Вечер был посвящен 60-летию образования СССР. Дружба народов, населяющих нашу великую Родину, нерушимое братство советских людей — братство, помогающее нам строить коммунизм, преодолевать все трудности, одерживать победы в труде и в битвах с врагами — вот главная тема всех выступлений.

Чтобы своими глазами увидеть, всем сердцем и душой еще и еще раз ощутить всю щедрость и величие братства советских народов, далеко ходить за примерами не надо.

Достаточно пройти по Ташкенту, по его новым и обновленным после землетрясения улицам, проспектам, площадям, окинуть взором многоэтажные жилые дома, возведенные строителями, приехавшими в город из всех уголков страны. Новостройки города еще хранят тепло рук посланцев Москвы, Ленинграда, городов Украины и Грузии, Прибалтики и Белоруссии. Каждый квартал ташкентцы назвали именами республик, которые помогали их возводить. Вот квартал Российской Федерации, вот — Армении, Латвии, Украины, Азербайджана. Улица, на которой находится здание Ташкентского аэроклуба, называется «Улица Дружбы народов». Ее застраивали посланцы всех союзных республик.

Интернациональная и нерушимая дружба советских людей в солнечном Узбекистане наглядно видна не только в быстром возрождении Ташкента. В военно-патриотической работе мы широко используем и примеры Великой Отечественной. В годы минувшей войны Узбекистан превратился в один из arsenалов, где страна ковала оружие победы над врагом. Сотни предприятий республики трудились для фронта. На узбекской земле готовились резервы, в том числе авиаторов. Ташкентский аэроклуб обучил многие сотни летчиков, парашютистов, других авиаспециалистов. В высокоом ташкентском небе обрели крылья Герои Советского Союза летчики-штурмовики Иван Гринько, Юрий Ивлев, снайпер бомбовых ударов Николай Кузьменко, мастер стремительных воздушных атак летчик-истребитель Агзам Валеев и другие отважные бойцы. Рассказы об этом помогают молодежи почувствовать глубокие корни дружбы и братства, единство советских людей, их сплоченность вокруг родной партии.

Традиции, заложенные воспитанниками аэроклубов, свято хранятся и приумножаются новыми поколениями патриотов и интернационалистов. Республиканский аэроклуб ДОСААФ вырастил в послевоенный период целую плеяду талантливых авиационных спортсменов. Среди них известные в стране парашютисты-рекордсмены и победители ряда чемпионатов братия Фасхутдиновы, летчики братья Шаджалиловы. В республике Шаджалиловых так и зовут «крылатой семьей». Пять авиаторов выросло в этой семье — четыре брата и сестра.

— Скоро поднимутся в небо еще два моих сына, — говорит глава семьи Джур Шаджалилов.

В городах и селах Узбекской ССР любят авиационный спорт. В школах, профессионально-технических училищах, институтах юноши и девушки посвящают часы досуга парашютному, авиационному моделированию.

Активную и плодотворную работу по пропаганде авиационного спорта, авиа-

ционно-технических знаний ведут в первичных организациях оборонного Общества ветераны советской авиации — бывшие летчики, штурманы, воздушные стрелки, инженеры и техники, а ныне активисты ДОСААФ. На предприятиях, в студенческих аудиториях и средних школах часто выступают перед молодежью прославленные авиаторы П. Шевелев, Г. Сарымсаков, А. Тайметов, М. Тишибаев, В. Дронов и другие. У каждого из них за плечами сотни часов, проведенных в небе за штурвалом самолета, а у многих — десятки ожесточенных схваток с фашистскими воздушными пиратами. Так, Герой Советского Союза Павел Федорович Шевелев в годы Великой Отечественной войны был летчиком-истребителем. На его счету более десяти уничтоженных вражеских самолетов.

И сейчас коммунист Шевелев находит время для встреч с молодежью. Его рассказы о бывших сражениях в огненном фронтовом небе, о подвигах боевых товарищей юноши и девушки слушают с большим интересом.

Таковыми же пламенными пропагандистами авиационных знаний являются у нас Герой Социалистического Труда бывший командир пассажирского воздушного лайнера Ил-18 Владимир Алексеевич Дронов, бывший штурман бомбардировщика, а ныне заведующий кафедрой Ташкентского политехнического института доктор технических наук профессор Гамир Газизович Сарымсаков, воспитанники республиканского аэроклуба ветераны-спортсменки Башарат Мирбабаева и Бибиноса Талтабаева, мастер спорта СССР международного класса парашютист Ибрагим Фасхутдинов и многие, многие другие.

Центром подготовки авиамodelистов республики является авиамodelная лаборатория Ташкентского аэроклуба ДОСААФ. Она располагает современной технической базой, хорошо подготовленными кадрами инструкторов и спортсменов-наставников. Руководит лабораторией инженер-авиамodelист Э. Шилин. В мастерской и классах лаборатории всег-

Трудовой рапорт
юбилею СССР

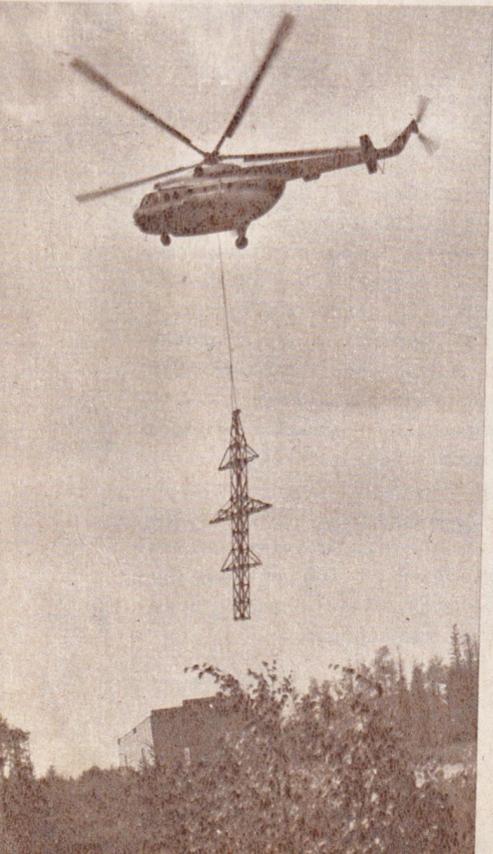
КРЫЛАТЫЕ ПОМОЩНИКИ

НОВЫМИ трудовыми успехами встретил 60-летие образования СССР многомиллионный отряд советских авиаторов. Трудовые коллективы рапортуют о выполнении принятых социалистических обязательств. Они свидетельствуют о том, что наша авиация стала важнейшей частью производственного процесса многих отраслей народного хозяйства.

В юбилейном году расширилась единая система воздушного сообщения, которая ныне связывает почти 4 тыс. городов и населенных пунктов страны. Общая протяженность воздушных линий Аэрофлота на территории СССР со-

ставила 804 тысячи километров. Открыты 22 новые авиалинии. Увеличилось число аэропортов, принимающих современные самолеты Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ту-134, Як-42. Выполнен огромный объем транспортных работ. Аэрофлот обслужил более 100 миллионов пассажиров, общий объем грузовых перевозок составил 19 миллиардов тонно-километров.

Особое внимание уделялось развитию авиации в восточных и северных районах, где выполнена третья часть авиaperезовок и более половины работ по авиационному обслуживанию народного хозяйства.



да многолюдно. Здесь можно увидеть и подростка, и опытного спортсмена. Часто проводятся встречи с летчиками фронтовиками, вечера авиационной техники. Лаборатория ежегодно готовит пять сборных команд — по кордовым, свободнолетающим радиоуправляемым моделям и моделям воздушного боя, а также смешанную команду юношей по различным категориям моделей. В нынешнем году добавилась команда по ракетомодельному спорту. Большое внимание уделяется здесь воспитанию молодежи, ее идейной закалке.

Многие авиамodelисты навсегда связали свою судьбу с авиацией, окончили авиационные училища и летают на боевых и пассажирских самолетах. Командирами кораблей аэрофлота являются А. Денисенко, А. Ходов, И. Мельников. Некоторые авиамodelисты выросли в крупных инженеров, технических авиационных специалистов, конструкторов. Так, в коллективе авиационного производственного объединения имени В. П. Чкалова хорошо знали авиамodelистов Ф. Вахидова, Г. Кульчицкого и Е. Иванова. Знали по одерживаемым ими победам на спортивных кортах республики и страны. Сейчас они известны на заводе как ведущие инженеры-самолетостроители и как тренеры. Теперь они приходят в авиамodelьные кружки города, чтобы поделиться своим опытом, передать юным модельстам свою горячую увлеченность малой авиацией.

В республике немало первичных организаций ДОСААФ, в которых накоплен опыт пропаганды авиационных знаний, успешно развивается тот или иной вид авиационного спорта. Недавно ЦК ДОСААФ Узбекистана обобщил и распространил опыт работы по военно-патриотическому, интернациональному воспитанию и развитию военно-технических, в том числе авиационных видов спорта в первичных организациях Бухары, Андижана, Ферганы.

В свое время мы имели серьезные претензии к Андижанскому обкому ДОСААФ. Военно-патриотическая и спортивно-массовая работа в организа-

циях города и области страдала определенными недостатками. Но вот председателем областного комитета оборонного Общества был избран коммунист Тажир Мирзарахметович Юсупов. Воспитанник Ташкентского аэроклуба, летчик. С присущей коммунисту энергией и творческой инициативой взялся за дело Т. Юсупов. И положение заметно стало меняться. В учебных заведениях Андижана и области выросло число технических кружков, активизировали работу авиамodelисты, улучшилась пропаганда авиационных знаний. В свое время полковник Тажир Юсупов служил в части, в которой в годы Великой Отечественной войны было воспитано 26 Героев Советского Союза, а четыре летчика дважды стали кавалерами Золотых Звезд. Написал Юсупов письмо однополчанам, командиру прославленной гвардейской авиационной части, высказал желание познакомиться активистов Андижанских школьных первичных организаций ДОСААФ с историей части, с сегодняшними учебными буднями авиаторов. Вскоре авиаторы-гвардейцы прислали приглашение.

В школах города развернулось соревнование за право посетить авиачасть. Вскоре победители соревнования — отличники учебы, комсомольцы и пионеры во главе с председателем обкома ДОСААФ прибыли в гарнизон к авиаторам. Их встретили тепло и сердечно. Юные андижанцы осмотрели музей боевой истории, встретились с лучшими летчиками, побывали на стоянках сверхзвуковых ракетноносцев, с восхищением наблюдали за полетами часовых воздушных просторов Отчизны. Потом, по возвращении домой, ребята подробно рассказали своим товарищам о том, что они видели, с кем завязали дружбу. Поездка сыграла большую роль в патриотическом воспитании школьников, в привитии им любви к профессии отважных.

Ныне в Андижанском Дворце пионеров успешно работают клубы «Юный летчик» и «Юный десантник». Ребята под руководством опытных инструкторов, авиационных спортсменов изучают

самолет, материальную часть парашютов, тренируются на тренажерах.

Об эффективности названных клубов говорит такой факт. Несколько ее выпускников после окончания средних школ поступили в высшие авиационные учебные заведения страны. А. Вдовин, А. Юсупов, И. Малейка ныне курсанты Рязанского высшего воздушно-десантного командного училища им. Ленинского комсомола, а С. Карпенко, братья Киреевы учатся в Калужском авиационно-техническом училище ДОСААФ. В Ставропольском высшем военном авиационном училище летчиков и штурманов им. маршала авиации Судца В. А. обучаются Ф. Ибрагимов, Т. Асеров, Ф. Харасов, В. Архангельский. Так дорожка из клуба юных привела ребят в большую авиацию.

Много поучительного в работе клуба юных летчиков имени Ю. А. Гагарина при общественном объединении подросткового технического клуба в городе-спутнике Сергели.

Конечно, в работе по военно-патриотическому интернациональному воспитанию и пропаганде авиационно-технических знаний среди молодежи у нас имеется еще немало недостатков. Проявляется еще кое-где формализм в работе, конкретные дела порой подменяются составлением обширных планов. Потом эти планы подшиваются в папки и забываются. А как говорит узбекская пословица: «Из пустых слов не сварить плов».

Центральный комитет ДОСААФ республики, областные, городские и районные комитеты непрерывно совершенствуют организаторскую деятельность, повышают требовательность к каждой первичной и учебной организации.

Воспитание дружбы и братства, формирование высоких качеств патриота-интернационалиста всегда будет центральной задачей организаций оборонного Общества республики.

М. ШМЕЛЕВ,
заместитель председателя
ЦК ДОСААФ Узбекской ССР

Ташкент



Продолжалось расширение и закрепление позиций советской авиации в международных авиационных сообщениях. Самолеты нашей Родины выполняли регулярные полеты в 111 городов 90 стран планеты.

На снимках: аэропорт в г. Улан-Удэ; помощь строителям ЛЭП.

Фото А. АНУФРИЕНКО
Е. ГЛАЗАЧЕВОЙ

О времени,
о себе

ЧУВСТВО ДОЛГА

Выпускник 1-го Московского аэроплана, ныне командир корабля Ил-86 Центрального управления международных воздушных сообщений Ю. В. Овсянников более тридцати лет трудится в гражданской авиации. Из них ровно четверть века — на международных трассах Аэрофлота. Летать за рубеж начал на поршневых Ил-12, затем освоил турбовинтовые и реактивные Ил-18, Ан-12, Ту-124, Ил-62, Ил-86.

В прошлом году инженер-пилот первого класса Ю. Овсянников открыл счет двадцатой тысяче часов безаварийного полета. Готовясь достойно встретить 60-летие образования СССР, возглавляемый им экипаж выступил с инициативой — развернуть социалистическое соревнование за образцовое выполнение каждого рейса под девизом: «Каждый рейс — эталонный».

СКОЛЬКО СЕБЯ ПОМНЮ, мне всегда хотелось летать. Это желание было и в 10, и в 20 лет. Осталось оно и сейчас, после 30 с лишним лет летной работы. Сначала увлекала романтика полета, возможность преодолеть пространство, шире увидеть красоту природы. Со временем это чувство слилось с любовью к профессии, пополнилось неперенным желанием: каждый полет выполнить как можно лучше. Без этого не было чувства удовлетворения и тогда, когда летал на самолете своей молодости — тихоходном двухместном По-2, и теперь — на гиганте, 350-местном Ил-86.

В работе гражданского авиатора есть свои количественные и качественные показатели: тонно- и пассажиро-километры, регулярность, экономичность, культура обслуживания пассажиров. Уровень эффективности и качество полета зависят от большого числа авиаспециалистов наземных служб, но решающая роль остается всегда за экипажем, именно он завершает труд всего коллектива. Значит нужно иметь чувство долга по меньшей мере перед коллективом, высокую ответственность за конечный результат его труда. И когда случается, что экономический показатель полета не очень высок, меня не покидает чувство неудовлетворенности и в памяти вновь звучат слова родителей: «Делай все добротой и старательно, не отставай от других, равняйся на лучших».

Труд летных экипажей по своему характеру и месту работы особенный. Когда, например, возводится плотина или строится железнодорожная магистраль, она на виду. Воздушную дорогу не увидишь глазами, с земли она неприметна. Чтобы понять ее величие и воздать заслуженную хвалу летному труду, надо подняться в небо, надо хотя бы раз пересечь нашу страну на крыльях с запада на восток по маршруту Москва — Хабаровск.

Не скрою, люблю эту трассу. Каждый раз она дарит мысли о людях и времени, о своем труде и чувстве долга, о могучей поступи Родины. Лет пятьдесят назад можно было лишь предполагать, что над великой сибирской землей воз-

никнет такая могучая воздушная дорога. Сегодня Транссибирская магистраль — самая протяженная, самая мощная и самая безопасная трасса в мире. Гигантский прыжок, который сделала гражданская авиация за свои 60 лет, это, конечно, исключительное явление. И оно — одно из слагаемых развития нашей страны, ее мощного научно-технического прогресса.

С высоты летчикам особенно хорошо заметны те великие преобразования, что произошли на земле нашей Родины. Видя их, с гордостью думаешь: это и есть воплощение великих планов партии в жизнь.

Есть чем гордиться и нам, авиаторам. Более 100 миллионов пассажиров в год перевозит ежегодно Аэрофлот, 100 миллионов га площадей в сельском и лесном хозяйстве обрабатывают крылатые земледельцы. Воздушные трассы проложены в 90 стран мира.

По моему глубокому убеждению, чувство долга измеряется отношением к делу, результатами труда, личным вкладом в общее дело.

Есть чему радоваться и чем гордиться и коллективу нашего авиапредприятия. Подсчитано, например, что за годы десятой пятилетки большинство наших летных экипажей самолетов Ту-154 и Ил-62 сэкономили по несколько сот тонн дорогостоящего авиатоплива, сэкономили сотни тысяч рублей. А такие командиры воздушных кораблей, как Г. Шереметьев, Н. Самсонов, Э. Руга, Ю. Зеленков, А. Саранин и многие другие, внесли в копилку экономии десятки тысяч рублей каждый. Борьба за экономию топлива в гражданской авиации занимала всегда видное место, приобретая все новые и новые формы. За последние годы большое распространение получили «лицевые счета экономии». Они возникли по инициативе самих экипажей. Что это? Конечно, ступень общественной и гражданской зрелости, чувство хозяина страны.

Нам, авиаторам-международникам, поручено большое и ответственное дело — развивать экономические, культурные связи с народами других стран, вносить свой вклад в дело мира и дружбы народов. В июле этого года исполнилась годовщина с начала полетов на широкофюзеляжном самолете Ил-86 по международным трассам. За год выполнены рейсы в 21 аэропорт 18 стран Европы, Азии и Ближнего Востока. Большинство полетов вызывали у пассажиров восторженные отзывы, в них — объективная оценка труда авиаторов, а по большому счету — нашего советского образа жизни.

Летая в страны капитала, мы видим его пороки, встречаемся с попытками нанести урон престижу нашей страны, авторитету Аэрофлота. Вспоминаю свой первый полет в столицу Австрии на новом самолете Ил-86. В аэропорту Вены советский самолет был встречен с восторгом. Авиационные специалисты и жители города дали высокую оценку советскому аэробусу. Это явно было не по душе американскому корреспонденту. Он настойчиво выискивал изъяны в технике, в уровне обслуживания пассажиров. Но вопреки желаниям недруга, на перроне аэропорта звучало: «Браво, Аэрофлот!» Легко понять настроение на-

шего экипажа. С чувством исполненного долга мы возвращались в родную столицу, можно сказать, на крыльях радости.

Время и работа. Два этих жестких учителя жизни помогли мне овладеть мастерством, идти вровень с ростом авиационной техники. Немало молодежи мечтает о летной работе, кто-то сделал первые шаги в небо. Отважусь дать им товарищеский наказ: быть хорошим пилотом — это не только владеть глубокими знаниями, искусством полета. Чувство долга, высокая дисциплина и исполнительность — вот ключ к успеху, к радостному труду.

Каждый раз, пролетая над Подмосковьем, непроизвольно ищу глазами Клязьму, где располагается крохотный полетный аэродром аэроклуба, и непременно вспоминаю слова своего первого инструктора — Аркадия Григорьевича Капитонова. Он говорил примерно так: «Если перед тобой высокая цель, если хочешь сдержать слово, данное коллективу, то всегда найдешь пути для исполнения своего долга. Примеры рядом с тобой — сама жизнь».

Ю. ОВСЯНИКОВ,
Москва инженер-пилот 1-го класса

МОЙ ПОДАРОК

ВСКОРЕ ПОСЛЕ окончания средней школы в городе Эчмиадзин меня призвали в Советскую Армию. Полубил военную технику, старательно ее изучал и с гордостью носил имя — советский солдат. Никогда не забуду день принятия Военной присяги. В торжественной обстановке я, гражданин Союза Советских Социалистических Республик, произносил клятву на верность Советской Родине, народу.

Служил добросовестно. Когда вернулся домой, стал работать на пластмассзаводе, но все это время мечтал об авиации. Узнав о наборе курсантов в Волчанское авиационное училище летчиков ДОСААФ, не раздумывая, подал необходимые документы и был принят. Учился с большим желанием, училище закончил успешно и с дипломом летчика-инструктора прибыл в Ереванский республиканский аэроклуб ДОСААФ. Быстро вошел в строй и в нынешнем году приступил к обучению курсантов. Главным моим социалистическим обязательством был выпуск курсантов в установленные сроки и с высоким качеством. Обязательство выполнил полностью.

В группе все комсомольцы: студент Ереванского сельскохозяйственного института Армен Абовян, учащийся ПТУ Гарник Ахвердян, техник материально-технического обеспечения Асмик Казарян, повар Рубен Аветикян, работники клуба Арам Айрапетян, Ольга Григорян. Все они летают на самолете Як-52 самостоятельно. Это мой первый выпуск. Радостно сознавать, что он осуществлен в год 60-летия образования СССР. Пусть это будет моим подарком к великому юбилею страны.

Г. ОГАНЕСЯН,
Ереван летчик-инструктор



Трудовой рапорт юбилею СССР

около 20, Украине и Молдавии — около 15, республикам Средней Азии — более 10, Белоруссии — более 5 млн. га. Всего за годы 11-й пятилетки работники авиации обработают более 480 млн. га сельскохозяйственных угодий.

Применение авиатехники в сельском хозяйстве дает заметный экономический эффект: урожайность полей повышается в среднем на 2—4 ц с гектара. Использование самолета Ан-2 на подкормке зерновых дает 21 рубль чистого дохода с гектара.

Велика роль авиации в оказании помощи животноводам страны, особенно в труднодоступных районах, в своевременном снабжении населения «витаминной продукцией». В юбилейном году более 32 тысяч тонн овощей и фруктов доставлено в различные уголки страны. «Фруктовые рейсы» из Средней Азии, Украины, Молдавии, Кавказа выполнялись в десятки городов Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Обслуживали этот «зеленый конвейер» лучшие экипажи самолетов Ан-12, Ил-18, Ан-26.

На снимках: вертолет у оленеводов Севера; самолет проводит химическую подкормку посевов; идет загрузка овощей.

Фото И. АЛЕКСАНДРОВА,
Б. ВДОВЕНКО, Е. ГЛАЗАЧЕВОЙ

ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ПРОГРАММА — ДЕЛО ВСЕГО НАРОДА

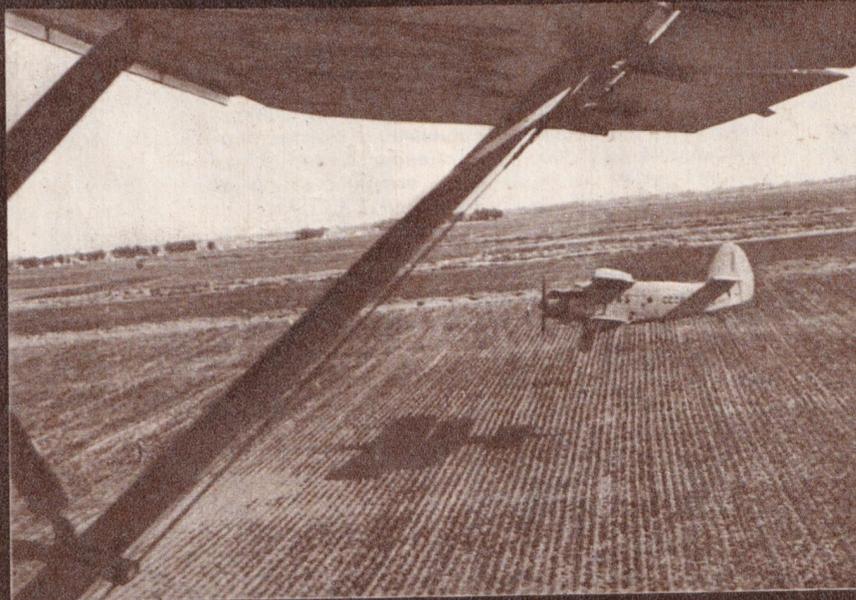
ДОСТОЙНО встретили юбилей Советского государства труженики сельского хозяйства страны. Взят хороший старт в выполнении Продовольственной программы СССР, которая стала делом всей партии, всего советского народа. Уже в этом юбилейном году труженики села и города многое сделали для воплощения Продовольственной программы. В ее реализацию значительный вклад вносят и работники советской авиации.

☆☆☆

Нашей Родине принадлежит приоритет в деле успешного применения авиатехники в сельском хозяйстве. В юбилейном году сельскохозяйственная авиация укрепила свое положение как одна из важнейших составных частей агропромышленного комплекса. Около 100 миллионов га полей обработали крылатые помощники земледельцев и хлопководов страны. С помощью малой авиации проводилась химическая подкормка посевов и прополка хлебов, борьба с сорняками и вредителями сельскохозяйственных культур, дефолиация хлопчатника.

Более 100 видов сельскохозяйственных работ выполнила авиация, в том числе около 40% их общего объема — по внесению химикатов.

Объем агрохимических работ составил: по РСФСР — около 50, Казахстану —



60-летию СССР посвящаются

ПАРАШЮТИЗМУ —

МАССОВОСТЬ!



ПЕРВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

С целью дальнейшего развития массовости авиационного спорта и повышения мастерства спортсменов Бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР одобрило инициативу редакции журнала «Крылья Родины» о проведении соревнований клубов ДОСААФ по парашютному спорту на приз журнала «Крылья Родины».

Соревнования проходили в два этапа. С мая по август шла напряженная борьба на внутриклубных, республиканских, зональных соревнованиях за право выступить в финале. В стартах первого этапа участвовало более 5000 спортсменов, сотни из них повысили свои спортивные звания, десятки выполнили нормы кандидата в мастера спорта и мастера спорта СССР.

Право бороться за главный приз журнала «Крылья Родины» завоевали команды авиационных клубов ДОСААФ Алма-Аты, Барнаула, Бреста, Вильнюса, Донецка, Душанбе, Киева, Кишинева, Москвы, Тамбова, Тбилиси. Финал первых соревнований на приз журнала «Крылья Родины», посвященных 60-летию образования СССР, состоялся в Донецке.



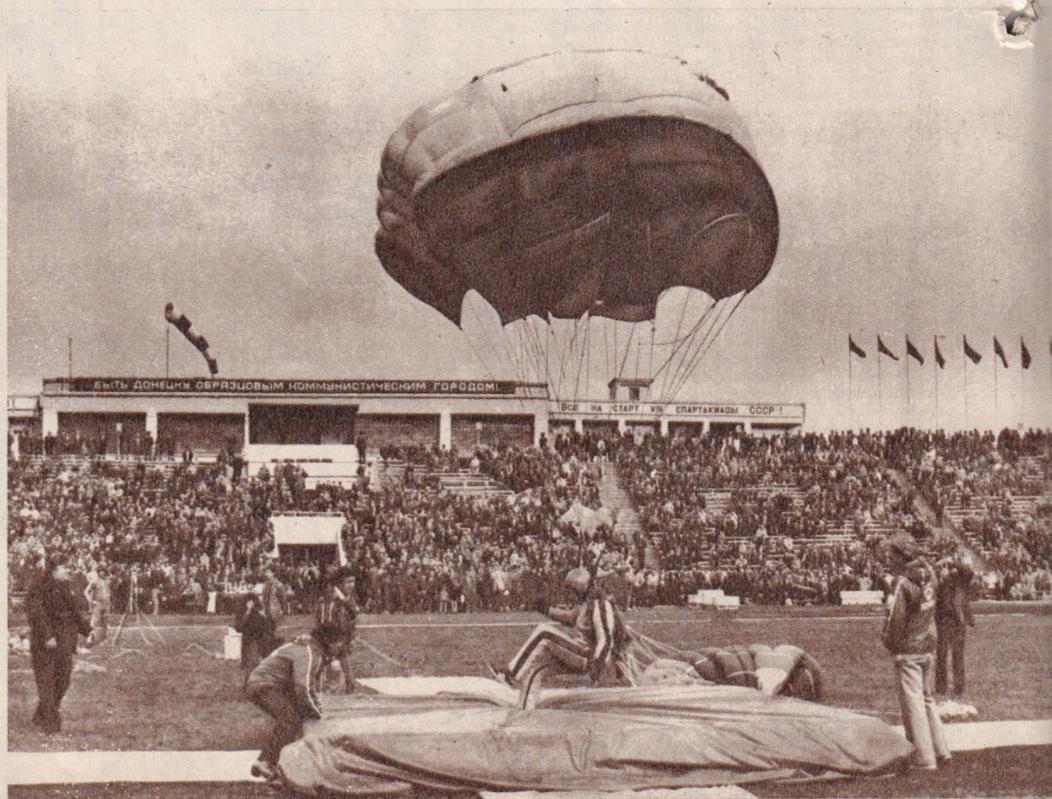
В программе соревнований одиночные и групповые прыжки на точность приземления, прыжки с выполнением комплекса акробатических фигур. Для фиксации результатов прыжков на точность приземления применялась электронная система регистрации первого касания парашютистом «электронноля» (диаметр нулевого центра — 5 см) с одновременным высвечиванием показателя на табло. На акробатических прыжках использовалась видеозаписывающая аппаратура, время измерялось электронными секундомерами. Применение этих технических средств, любезно предоставленных шефами соревнований — Центральным спортивно-парашютным клубом воздушно-десантных войск и Центральным аэроклубом СССР имени В. П. Чкалова, позволило добиться объективного и четкого судейства.

За главный приз финальных соревно-

...НАД АЭРОДРОМОМ Донецкого авиаспортклуба ДОСААФ празднично реют флаги пятнадцати союзных республик, чуть выше их — алый стяг Родины. Торжественно звучит музыка. Участники и гостей соревнований встречают девушки в национальных костюмах с огромными караваем хлеба на красочных рушниках, пионеры вручают цветы, шефы — сувениры. С приветственным словом к участникам обратилась председатель организационного комитета, заместитель председателя Донецкого горисполкома Ж. Т. Лысенко.

Флаг оборонного Общества подняли лучшие спортсмены клубов. Затем небо расцвело яркими куполами — парашютисты демонстрировали зрителям сложнейшие номера. Завершился праздник массовым десантом 60 спортсменов разных национальностей.

На снимке вверху справа: дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР В. Горбатко поздравляет победительниц в прыжках на точность приземления.



ваний боролись 89 спортсменов, 11 команд-победительниц первого этапа. В числе участников больше половины — мастера спорта, три мастера спорта СССР международного класса, заслуженный мастер спорта абсолютная чемпионка мира Лидия Еремина из Барнаула.

В акробатических прыжках 12 спортсменов показали время выше мастерского норматива. Среди мужчин отличился В. Трофименко (Донецк), его средний результат — 7,35 с. У победительницы среди женщин — А. Даниловой — 7,97 с (с учетом штрафного времени). Впервые выполнила норматив мастера спорта Е. Якунина (Тамбов) — 8,38 с.

Нужно сказать, что результаты в акробатических прыжках у большинства участников невысоки, особенно у женщин. Более 25 процентов спортсменов получили наибольший штраф — 16 секунд! Возникает вопрос: как же эти команды с такими результатами победили в своих зонах? Видимо, уровень подготовки зональных и республиканских соревнований еще ниже...

Результаты в одиночных прыжках на точность приземления выше: из 267 попыток — 55 попаданий точно в нулевую мишень и 87 приземлений с отклонением от цели до 5 сантиметров!

Призерами в этом упражнении стали мастер спорта Р. Белобородова (Бре-

ром туре неудача — все три команды набрали в сумме больше метра. Без срывов прыгали тамбовские парашютисты, причем Ю. Сухоруков и В. Петин во всех попытках приземлились точно в «ноль», они и выиграли первенство. Второе место заняли спортсмены Донецка, третье — Киева.

В сумме многоборья главный приз первых финальных соревнований — переходящий кубок журнала «Крылья Родины» завоевала команда 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ. Переходящий кубок, учрежденный Научно-исследовательским институтом автоматических устройств за второе общекомандное место, выиграли парашютисты Донецка. Третье место заняла команда Тамбовского АСК. Команда награждена переходящим призом Солнечногорского механического завода.

Последующие места среди команд распределились в следующем порядке: Барнаульский АСК, Душанбинский АК, Тбилисский АК, Кишиневский АК, Киевский АК, Брестский АТСК, Алма-Атинский АК, Вильнюсский АК.

С участниками соревнований проведен семинар по итогам XVI чемпионата мира по парашютному спорту. Заслуженный мастер спорта, судья международной категории В. Гурный подробно рассказал о спортивных достижениях

Говорят участники соревнований

Стало интереснее выступать и появилось огромное желание выиграть на зональных и республиканских соревнованиях Российской Федерации, ведь только победители могут попасть в финал кубка «Крыльев Родины». Спасибо за отличную организацию встречи в Донецке.

Е. ЯКУНИНА,
студентка педагогического института
Тамбов

Эти соревнования приблизили достижения большого спорта к клубам, к массовому спорту. Удачный способ сравнить спортсменов клубных команд, обменяться опытом, увидеть не только достижения, но и недостатки в подготовке парашютистов. Нынешняя встреча показала, что высокие результаты в основном достигнуты членами сборных команд республик, рядовые же спортсмены значительно уступают им в мастерстве. Думаю, что теперь руководители клубов обратят больше внимания на подготовку разрядников, привлекут в клубы больше молодежи.

В. МАНОЙЛЕНКО,
инженер,
мастер спорта
Киев

Спасибо за отличную организацию соревнований, открытие и закрытие прошли празднично, красиво. Эта встреча запомнится надолго.

Г. КОНЕВЕЦ,
машинист башенного крана,
кандидат в мастера спорта
Душанбе

Целесообразно в программу соревнований включить упражнение № 4 — групповую акробатику. Хотелось, чтобы на зональных и республиканских соревнованиях оценка результатов производилась по теле- и электронной системе, что повысит уровень судейства.

А. АНИСИМОВ,
заместитель начальника цеха,
главный секретарь
соревнований
Ярославль

★★★

Редакция журнала «Крылья Родины» выражает благодарность партийным, советским и комсомольским органам Донецка, Донецкому областному комитету ДОСААФ, Донецкому АСК, Научно-исследовательскому институту автоматических устройств, Солнечногорскому механическому заводу, Клайпедскому художественному комбинату «Дайле» за помощь в организации и проведении соревнований.

Эта ВАСИНА,
главный судья соревнований,
судья всесоюзной категории



стский АТСК), отклонение в сумме трех прыжков — 0,01 м, А. Данилова — 0,02, Л. Шенева — 0,04 м (обе — 3-й Московский городской аэроклуб). Среди мужчин А. Мышляев (Тамбовский АСК), А. Юрков (Барнаульский АСК), П. Кошелев (Донецкий АСК) показали одинаковый результат — 0,02 м — всем им присуждено первое место.

В личном зачете в сумме двоеборья призы журнала «Крылья Родины» завоевали мастер спорта СССР международного класса А. Данилова и Г. Олейник (Донецкий АСК).

В групповых прыжках на точность приземления после двух туров лидировала женская команда Барнаульского АСК, но в последнем лучшие результаты показали парашютистки 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ. Они и завоевали первое место.

Интересно проходила борьба среди мужских квартетов. После первого прыжка впереди москвичи — 0,02 м. Лишь 1 см уступили им тбилисцы, рядом — команда Алма-Аты. Но во вто-

спортсменов ведущих стран, технике выполнения акробатических прыжков. Его рассказ сопровождался демонстрацией видеозаписей прыжков чемпионов мира.

Более 25 тысяч зрителей — школьники, учащиеся ПТУ и техникумов, допризывная молодежь — пришли на закрытие соревнований на центральный стадион Донецка «Локомотив». Среди почетных гостей — председатель Федерации парашютного спорта СССР, летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза В. Горбатов, лауреат Государственной премии В. Бардонов, представители местных партийных, советских и общественных организаций.

Несомненно, соревнования на приз «Крыльев Родины», которые теперь будут проводиться ежегодно, послужат развитию массовости парашютного спорта, станут школой для спортсменов, делающих первые шаги в большой спорт.



ЧЕМПИОН ВНОВЬ ПОБЕЖДАЕТ

В XVI ЧЕМПИОНАТЕ СССР на реактивных самолетах Л-29, к сожалению, не участвовали спортсмены Войск противовоздушной обороны. Соревновались представители ВВС и ДОСААФ — каждое ведомство выставило две команды по пять спортсменов, четыре участника боролись за личный результат.

Встреча прошла в острой спортивной борьбе. В первом упражнении — обязательный пилотажный комплекс — одиннадцать фигур прямого высшего пилотажа: бочка правая управляемая горизонтальная; бочка левая управляемая на горке с углом 60° ; переворот правый на горке с углом 60° ; петля Нестерова; восьмерка с правыми полубочками на восходящей траектории с углом 60° ; двойная восходящая левая бочка с правым переворотом на горке с углом 60° ; бочка левая управляемая на нисходящей траектории с углом 60° ; петля с правой бочкой в верхней точке; восьмерка с левыми полубочками на нисходящей траектории с углом 60° ; полупетля левая; вираж глубокий. Оценивались качество выполнения каждой фигуры, слаженность комплекса, выдерживание места пилотажа и времени — 4 мин 30 с. Все эти параметры безукоризненно выдержал мастер спорта В. Гайчук, инструктор-летчик Волгоградского аэроклуба. Он занял первое место. На втором — спортсмен ДОСААФ — мастер спорта В. Анциферов (Липецкий аэроклуб). Бронзовая медаль досталась представителю ВВС мастеру спорта М. Евграфову, выступавшему в личном зачете.

Наиболее полно мастерство пилотов раскрылось при выполнении произвольного комплекса. Он состоит из 12

● Абсолютный чемпион СССР 1982 г. В. Гайчук.

Фото Н. КОЗЛОВА

фигур с общим коэффициентом сложности, не превышающим 500 единиц. Время пилотажа не ограничивалось. Направление вращения при выполнении комплекса — произвольное.

Красивый узор в небе нарисовал В. Анциферов, набрав 3117,5 очка. Он и стал чемпионом. Вторым был военный летчик Г. Черковский, третьим — В. Гайчук.

Полет по четырехугольному маршруту с переменным профилем, опознавание знаков на поворотных пунктах и выход на конечный пункт маршрута — содержание третьего упражнения. Твердые шансы выиграть это упражнение были у военных летчиков. Маршрут им известен и облетан в процессе подготовки к соревнованиям. Однако высокое мастерство принесло победу спортсмену Запорожского аэроклуба мастеру спорта И. Полтавцу. Он сумел выполнить полет без единого штрафного. Второе и третье места завоевали спортсмены ВВС мастера спорта Г. Черковский и А. Карпенко.

Звание абсолютного чемпиона СССР завоевал второй год подряд мастер спорта В. Гайчук, набравший в многоборье 6852 очка. Серебряным и бронзовым призерами стали Г. Черковский и А. Карпенко. Не намного опередив команду ДОСААФ по сумме трех упражнений, лидировали военные летчики.

Соревнования прошли организованно, показали высокий уровень спортсменов. В настоящее время пилоты на реактивных самолетах приобрели хорошую спортивную форму. Большой опыт проведения соревнований, совершенная программа, достаточное количество спортсменов-летчиков и судей высокой квалификации — все это позволяет надеяться на участие наших летчиков в международных соревнованиях на реактивных самолетах.

В. ВАСИЛЬЕВ,
главный судья соревнований,
судья международной категории

КУБОК — ЛЕНИНГРАДЦАМ

ПРОЛОГОМ XXVIII чемпионата страны по самолетному спорту, проходившего в городе-герое Туле, стал большой авиационно-спортивный праздник. На аэродроме аэроклуба ДОСААФ многочисленные зрители аплодировали мастерам пилотирования самолетов и вертолетов, участникам парашютного десанта, авиамоделистам. На празднике играли духовые оркестры, выступали коллективы художественной самодеятельности, разыгрывалась лотерея. Думается, опыт проведения авиационного праздника в Туле заслуживает внимания и может быть использован при проведении чемпионатов.

Тульский авиаспортклуб, носящий имя дважды Героя Советского Союза Б. Сафонова, — один из старейших в стране. Двадцать восемь его питомцев в годы Великой Отечественной войны стали героями Советского Союза. Здесь обрела прочные крылья бывшая штамповщица одного из тульских заводов Лидия Леонова, ныне инструктор обкома ДОСААФ, абсолютная чемпионка мира, пятикратная абсолютная чемпионка

страны, заслуженный мастер спорта. На празднике она порадовала своих земляков блестящим выполнением каскада фигур высшего пилотажа.

Теплое гостеприимство оказали участникам чемпионата организационный комитет, областной и городской комитеты ВЛКСМ, обком ДОСААФ. Все команды побывали у своих шефов на предприятиях, посетили старейший музей стрелкового оружия. С интересом осмотрели музей-усадьбу гения русской литературы Льва Николаевича Толстого в Ясной Поляне.

Соревнования были посвящены 60-летию образования СССР. В них участвовали команды Российской Федерации, Украины, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Грузии, Армении, Литвы, городов Москвы и Ленинграда, Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова — 57 летчиков десяти национальностей, из них — 14 женщин.

Большинство спортсменов с высшим образованием. Кстати, давно замечено, чем выше образовательный уровень занимающихся военно-техническими видами спорта и, в частности, самолетным, тем глубже теоретическая подготовка, грамотнее и надежнее эксплуатация техники, тверже знания и умение применять на практике требования документов, регламентирующих полеты, обеспечивающих их безопасность.

В дружеском единоборстве встретились лучшие спортсмены страны, хотя, конечно, силы были неравными. Наряду с опытнейшими летчиками, защищающими спортивную честь страны на международных стартах, были и перворазрядники. Так, рядом с инструктором М. Владыкиным, имеющим общий налет более двух с половиной тысяч часов, выступал студент В. Лапенас, у которого налет составил менее двухсот часов. Однако это не помешало вести честную спортивную борьбу, ведь спортсмены, выступающие за сборную страны, на этот раз входили в команды республик и городов. Например, В. Смолин боролся за сборную Ленинграда, В. Яикова — за команду БССР, Н. Никитюк и Л. Мочалина — за УССР, Р. Паксас и Ю. Кайрис — за команду Литвы.

В этом году на чемпионате на самолетах Як-52 разыгрывались четыре упражнения. Но если раньше произвольный комплекс составлялся из 20 фигур с общим коэффициентом 450, то теперь в него входило 18 фигур, а коэффициент снижен до 350. Меньше стало фигур в обязательных известном и неизвестном (темном) комплексах, а также финальном, к выполнению которого были допущены мужчины, занявшие по сумме трех упражнений с первого по десятое место, а женщины — с первого по шестое место. При составлении обязательных комплексов наиболее сложные фигуры из перечня исключены.

Упрощение комплексов носит временный характер. Ныне авиационно-спортивные клубы в основном завершили переход на эксплуатацию Як-52, появилась возможность в 1983-м, спартакиадном году усложнить программы внутрисоюзных соревнований, приблизить их к международным встречам, чемпионату мира. Мера эта необходима, она поможет подготовить резерв спортсменов для пополнения сборной страны.

О спортивных результатах. Наибольшую сумму очков — 26567,1 по трем уп-

ражаниям — набрала команда Ленинграда. В ее составе мастер спорта СССР международного класса В. Смолин, мастера спорта В. Смородин, Ю. Гомыляев, Н. Тимофеев, М. Слоневская. Команда награждена переходящим кубком ЦК ДОСААФ СССР и дипломом 1 степени Спорткомитета СССР. На втором месте (26386,6 очка) команда Литвы — мастера спорта Ю. Кайрис, Р. Паксас, Л. Ионис, В. Лапенас, О. Мотеюнайте. Спортсмены Российской Федерации — заслуженный мастер спорта Л. Леонова, мастера спорта А. Кольцов, М. Кудряшов, М. Гасанов, В. Дрокина заняли третье место — 26019,9 очка.

Звания абсолютного чемпиона страны по самолетному спорту 1982 года удостоен ленинградец мастер спорта СССР международного класса В. Смолин, занявший первые места по всем упражнениям программы. Ему вручен переходящий кубок имени В. Д. Мартынова. Среди женщин абсолютную победу одержала минчанка заслуженный мастер спорта В. Яикова. Вторые места по многоборью у мастера спорта Р. Паксаса (Вильнюс) и мастера спорта СССР международного класса Л. Немковой (Москва), третьи заняли — мастер спорта Ю. Кайрис (Вильнюс) и заслуженный мастер спорта Л. Леонова (Тула). Тридцать семь спортсменов (из них восемь впервые) выполнили норматив мастера спорта.

Первые чемпионат на пиршневых самолетах проходил при открытом судействе. Судейская коллегия и ее главный арбитр мастер спорта, судья международной категории Ю. Тарасов работали слаженно, четко, объективно оценивая спортивные выступления.

Подведены итоги. Победителям вручены награды. Опушен флаг чемпионата. Какие размышления он вызывает? О них говорилось на совещании со спортсменами и судьями, на бюро Всесоюзной федерации самолетного спорта. Первое и основное — спортсменам нужен одноместный пилотажный самолет, который бы отвечал уровню их подготовки, современным возросшим требованиям. Следует, безусловно, разработать более сложные комплексы с включением наиболее «дорогих» фигур.

В клубах подготовлено немало спортсменов. Их число с каждым годом растет. По Положению о соревнованиях в команду, выступающую на чемпионате, включается только одна женщина. Видимо, наступило время учредить кубок для абсолютной чемпионки страны. Необходимо также, на мой взгляд, уточнить в Положении о соревнованиях некоторые вопросы, связанные с меняющимися метеословиями. В нынешнем году погода не баловала спортсменов. Низкая облачность вынуждала участников разрывать комплекс, чтобы не окатиться за облаками, хотя Положением такая мера не предусмотрена.

Думается, команды и их тренеры глубоко проанализируют выступления на чемпионате, успехи и промахи, пополнят свои ряды молодыми перспективными спортсменами, организуют постоянные эффективные тренировки. Будущий 1983 год — год финальных стартов VIII летней Спартакиады народов СССР. К ним надо готовиться уже теперь.

А. КОСС,
председатель Федерации
самолетного спорта СССР

Тула

60 ЛЕТ СССР

ВЕЛИКАЯ АВИАЦИОННАЯ ДЕРЖАВА

СОЗДАНИЕ и развитие Советского Воздушного Флота неразрывно связано с именем Владимира Ильича Ленина. Основатель Коммунистической партии и Советского государства предвидел большое будущее авиации. Постановление Совета Труда и Обороны 16 июня 1920 года и начиналось словами: «Ввиду первостепенного значения боевой авиации для обороны и дальнейшей жизни республики...».

Под руководством и по указаниям великого Ленина началось формирование первых авиационных отрядов, возрождение производства на авиационных предприятиях. Были организованы первые научно-конструкторские учреждения. Одновременно с мобилизацией всех сил и средств для обеспечения постоянных нужд фронта разрабатывались перспективные программы развития авиации страны. В декабре 1922 года, ровно 60 лет тому назад Совет Труда и Обороны утвердил трехлетнюю программу восстановления, дооборудования и расширения авиационной промышленности. В 1923/24 году все заводы дали Воздушному Флоту 13 новых боевых машин, а в 1924/25 хозяйственном году они построили уже более 200 самолетов.

В 1928 году Военно-Воздушные Силы страны имели на вооружении в 10 раз больше самолетов, чем в 1920 году. На лучших из них выполнен ряд крупных внутрисюзовных и международных перелетов, в том числе по 6 странам Европы, из Москвы в Токио и другие. Созданный конструкторским коллективом А. Н. Туполева двухмоторный цельнометаллический моноплан ТБ-1 (АНТ-4) был лучшим в мире. «Одним из важнейших результатов истекшего пятилетия следует признать создание Красного Воздушного Флота», — говорилось в постановлении ЦК ВКП(б) «О состоянии обороны СССР», принятом в июле 1929 г.

Успешное осуществление планов первых пятилеток создало благоприятные условия для дальнейшего количественного и качественного роста советской авиации. Коллективы построенных и реконструированных заводов осваивали созданные на основе последних достижений науки самолеты и моторы. Об их высоких качествах убедительно свидетельствовали выдающиеся перелеты экипажей В. Чалова и М. Громова, десятки мировых рекордов на военных, гражданских и спортивных самолетах. Только с июня 1936 по июнь 1940 года советские летчики установили 57 рекордов, зарегистрированных Международной авиационной федерацией. Основные типы самолетов — истребители И-15 и И-16, разведчики Р-5, бомбардировщики СБ, учебные У-2 строились сериями в тысячах экземпляров. Наша страна стала великой авиационной державой.

В конце тридцатых годов были приняты решения об ускоренном обновлении самолетного парка, постройке новых авиационных предприятий. Конструкторы при содействии ученых в течение полутора-двух лет создали несколько типов самолетов. Наиболее удачные из них — истребители ЛаГГ, МиГ, Як, бомбардировщики Ил-4, Пе-2,

Ту-2, штурмовик Ил-2 были приняты на вооружение.

Но к началу войны заводы успели построить буквально считанные экземпляры новых самолетов. Лишь благодаря чрезвычайным мерам и буквально героическим усилиям коллективов предприятий удалось наладить производство самолетов и из месяца в месяц наращивать их выпуск. Общий выпуск самолетов в первой половине 1942 года достиг почти 10 тысяч, во втором полугодии он превысил 15 тыс. В 1943 году из сборочных цехов заводов на аэродромах было выведено уже 34 884 самолета, а в 1944 — свыше 40 тысяч машин различного назначения. При этом в ходе серийного производства конструкторы постоянно их совершенствовали. Это позволило советской авиации в 1943 году завоевать превосходство в воздухе. Умело используя высокие качества новых самолетов, советские летчики уничтожили в воздушных боях и на аэродромах 57 тысяч вражеских машин, активно помогали наземным войскам гонимых захватчиков.

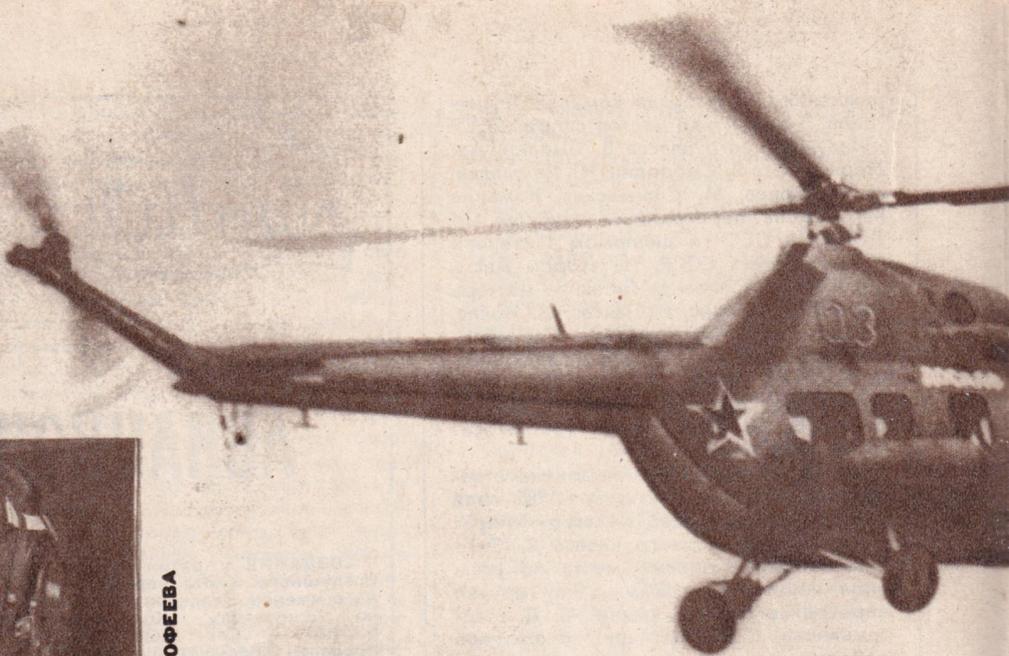
В первые послевоенные годы начался переход на реактивную технику. Коллективы конструкторских бюро с большим подъемом приступили к разработке самолетов с реактивной тягой и мощных двигателей. Уже 24 апреля 1946 года в воздух поднялись реактивные истребители МиГ-9 и Як-15. Вслед за ними прошли проверку в воздухе самолеты других конструкторских бюро. Авиационная промышленность и смежные отрасли своевременно подготовились к серийному производству новой техники.

К середине 50-х годов наш Воздушный Флот имел на вооружении сверхзвуковые фронтовые истребители МиГ-19, всепогодные ночные перехватчики Як-25, фронтовые бомбардировщики Ил-28 и дальние бомбардировщики Ту-16. Эти машины полностью отвечали требованиям времени, строились крупными сериями и до конца десятилетия составляли основу воздушной мощи Советского Союза. В дальнейшем были созданы и освоены в серийном производстве и в эксплуатации еще более совершенные боевые самолеты, в том числе с изменяемой геометрией крыла, с укороченным и вертикальным взлетом, с огромной дальностью и грузоподъемностью. На новых машинах советские летчики установили целую серию мировых рекордов высоты и скорости полета, в том числе и с большим грузом на военных, пассажирских и транспортных самолетах. К 1 января 1981 года нашей стране принадлежало 183 мировых рекорда, установленных на самолетах с турбовинтовыми и реактивными двигателями.

Создание мощной авиационной промышленности, современных Военно-Воздушных Сил, первоклассного гражданского воздушного флота, развитой авиационной науки — одно из крупнейших исторических достижений Советского Союза. Советский народ любит и гордится своим Воздушным Флотом и его научно-технической и производственной базой.



Фото В. ТИМОФЕЕВА



- Рационализаторы инженеры В. Шелестюк и А. Сергиенко проверяют работу сконструированного ими прибора, с помощью которого определяется износ муфты свободного хода.
- Кандидат в мастера спорта комсомолец В. Обмачевский — лучший инструктор-летчик клуба.
- Лучшие по профессии — инструктор-летчик Н. Чуприн и техник вертолета В. Петров.
- За выпуском стенгазеты спортсмены — оператор ЭВМ В. Волохов и газоэлектросварщик В. Мальчиков.
- Руководит полетами мастер спорта летчик 1-го класса коммунист Е. Володин.
- На занятиях по физической подготовке.
- Отлично учится и летает комсомолец А. Катрич.
- Идет проверка выполнения регламентных работ — старший инженер С. Утяков и техник-бригадир А. Корнилов.

ИНИЦИАТОРЫ СОРЕВНОВАНИЯ:

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНЕННЫ

ГОТОВЯ ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ 60-ЛЕТИЮ СССР И IX СЪЕЗДУ ДОСААФ СССР, КОЛЛЕКТИВ РОСТОВСКОГО АЭРОКЛУБА ВЗЯЛ НА СЕБЯ ПОВЫШЕННЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА. ОБ ИХ ВЫПОЛНЕНИИ И ДОСТИГНУТЫХ УСПЕХАХ РАССКАЗЫВАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА АЭРОКЛУБА ПО ПОЛИТЧАСТИ А. ШЕБАЛКОВ.

Повысилась эффективность политико-воспитательной и военно-патриотической работы; еще более активно пропагандируются заветы В. И. Ленина о защите социалистического Отечества и славные традиции советских авиаторов; регулярно проходят вечера дружбы.

Претворяя в жизнь девиз «Работать без отстающих коллективов!», личный состав аэроклуба выполнил план учебно-лётной и парашютной подготовки с высоким качеством, без происшествий и предпосылок к ним. 98 процентов обучаемых сдали экзамены на «хорошо» и «отлично». 30 процентов лётного состава повысили классную квалификацию.

С целью улучшения учебного процесса, повышения производительности труда, культуры производства было внедрено 53 рационализаторских предложения. Многие сделали для улучшения качества обслуживания авиатехники А. Звездин, В. Шелестюк, А. Сергиенко, С. Утяков, Г. Балашов, Г. Серегин.

Эффективно и качественно работал инженерно-технический состав. 60 процентам вертолетов присвоено звание «отличный». Наилучших показателей добилась бригада В. Бережного, звания лучший техник — А. Корнилов. Техническая готовность вертолетов и спецаппаратуры составляет 94 процента. Звание ударников коммунистического труда носит 61 процент личного состава, 66 процентов экипажей и звеньев, 59 процентов бригад. ТЭЦ, руководимая С. Утяковым, в четвертый раз подтвердила звание «отличной».

Личный состав активно участвовал в спортивных соревнованиях. Вертолетчики в соревнованиях зоны заняли второе место, Российской Федерации — третье. Нормы ГТО сдали 95 процентов личного состава. Подготовлено мастеров спорта — 3, кандидатов — 7, спортсменов первого разряда — 16, второго — 18. Личный состав аэроклуба проводит большую военно-патриотическую работу с городской молодежью.



Первичная организация —
основа Общества

ЗАВОДСКАЯ МОЛОДЕЖЬ СТРЕМИТСЯ В НЕБО

Достоинo встречают 60-летие образования СССР первичные организации ДОСААФ. В эти дни они рапортуют об успешном выполнении социалистических обязательств, взятых в юбилейном году. В числе передовых — и организация оборонного Общества Харьковского авиационного завода.

НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД по Центральному телевидению демонстрировался фильм об одной из спортивных секций Харьковского ордена Трудового Красного Знамени авиазавода им. Ленинского комсомола. Этой кинолентой начинала свой путь Народная киностудия предприятия «Взлет». Сейчас на счету студии десятки интересных лент об авиамоделистах и дельтапланеристах, об энтузиастах подводного плавания и автомотолюбителях. Спортивная тема в работах кинолюбителей не случайна.

С каждым годом все более массовым становится на авиазаводе спорт, а в первую очередь — авиационный. И это понятно. Работая на предприятии с богатыми трудовыми традициями, принимая непосредственное участие в создании современной авиационной техники, молодежь стремится в небо. Поэтому и пользуются здесь особой популярностью авиамоделизм, парашютизм и дельтапланеризм.

Многотысячный коллектив предприятия любит спорт. Претворяя в жизнь решения XXVI съезда КПСС, трудясь над выполнением планов 11-й пятилетки, не забывают харьковские самолетостроители и о физической культуре. Об этом говорится и в соцобязательствах, взятых труженниками предприятия в честь 60-летия образования СССР.

В занятия техническими и военно-прикладными видами спорта молодежь вовлекает спортивно-технический клуб, созданный на предприятии в 1978 году. Руководит им мастер спорта СССР международного класса, известный авиамоделист Валентин Мозырский. Сейчас клуб авиазавода объединяет восемь секций, в них занимается более 600 человек.

Самые массовые секции — авиамодельная, парашютная и подводного плавания. Только в первом полугодии 1982 года в праздничных общезаводских соревнованиях по этим видам спорта приняли участие более полутора тысяч человек.

Наибольших успехов достигли авиамодели-

сты. Шесть спортсменов выполнили нормативы мастера спорта СССР международного класса, шестнадцать стали мастерами спорта СССР. В классе гоночных моделей выдающихся результатов достигли мастера спорта СССР международного класса Виктор Барков и Владимир Сураев — неоднократные чемпионы Советского Союза, призеры чемпионата Европы, чемпионы мира.

Все ведущие спортсмены — передовики производства. Авиамоделизм способствует углублению специальных знаний в области авиации, побуждает к постоянному совершенствованию профессионального мастерства. Многие без отрыва от производства закончили Харьковский авиационный институт им. Н. Е. Жуковского. Так, мастер спорта СССР международного класса, чемпион СССР 1980 года П. Печенежский прошел путь от рабочего до начальника цеха, продолжает регулярно заниматься авиамодельным спортом. Таких примеров можно привести немало.

Смелость, сила, ловкость, меткость — качества, необходимые каждому юноше и девушке. Их развивает парашютное многоборье, в которое кроме прыжков входят бег, плавание, стрельба. Этот вид спорта в последнее время стал особенно популярным среди заводской молодежи. Заводские парашютисты под руководством мастера спорта В. Плохого успешно осваивают многоборье — лучшие из них входят в сборную команду области. Ежегодно сотни работников завода и подшефного ПТУ получают воздушное крещение под шелковым куполом, а затем выполняют разрядные нормативы.

Дельтапланеризм — самый молодой вид спорта. В 1975 году группа энтузиастов завода построила первый дельтаплан. Потом был создан дельтаклуб «Лилиенталь». Работой его руководит инженер А. Бородин, один из пионеров этого увлекательного спорта, председатель Харьковского областной федерации дельтапланеризма.

— Мы еще не можем говорить о больших спортивных достижениях, таких, как у наших авиамоделистов, — говорит А. Бородин, — но благодаря стараниям членов клуба создана хорошая материально-техническая база, подготовлены квалифицированные кадры инструкторов для успешной спортивной и учебно-воспитательной работы. Большую помощь в становлении дельтаклуба оказали руководство, партийный комитет предприятия. Спортсмены сами конструируют и стро-

ят дельтапланы. Сейчас в клубе есть три учебных дельтаплана и девять спортивных, некоторые по своим летно-техническим данным не уступают лучшим аппаратам страны. Кроме того, в стадии достройки еще четыре спортивных дельтаплана.

Вся летная работа в дельтаклубе ведется организованно в строгом соответствии с «Наставлением по производству полетов на дельтаплане». Начинающих спортсменов обучают опытные инструкторы и тренеры.

Сейчас клуб насчитывает более сорока членов. Три спортсмена выполнили нормативы 1-го спортивного разряда (в настоящее время наивысшего в дельтапланеризме), шесть — 2-го, подготовлено 11 инструкторов-общественников, 4 тренера и 10 судей по дельтапланерному спорту. Один из самых опытных спортсменов — Александр Барыбин получил в Москве квалификацию инспектора по безопасности полетов.

Популярны в коллективе и другие военно-прикладные и технические виды спорта — автомобильный, стрелковый, подводный, морское многоборье. Традиционными стали кубковые авторалли, мотокросс, посвященный памяти работника завода Героя Советского Союза Сергея Ярмака. Спортсмены успешно выступают на областных и республиканских соревнованиях. Хотя со дня организации секции автоспорта прошло всего два года, четыре спортсмена уже выполнили нормативы кандидатов в мастера спорта. Среди них и председатель заводского комитета ДОСААФ Ю. В. Юрьев.

Недавно на заводском спорткомплексе «Старт» был открыт 50-метровый стрелковый тир. Сотни рабочих и служащих приходят сюда, чтобы сдать нормы ГТО по стрельбе, провести очередные соревнования между цехами и отделами завода.

Большое внимание заводской комитет ДОСААФ уделяет работе со школьниками и учащимися подшефного ГПТУ-5. Ведущие авиационные спортсмены руководят кружками во Дворце пионеров и школьников, на станциях юных техников и в подшефных школах. И в результате этой работы многие ребята связывают свою жизнь с авиацией, поступают в авиационные учебные заведения. С авиамодельного кружка Дворца пионеров начал свой путь в авиацию М. Мелехов — инженер летных испытаний авиазавода, мастер спорта СССР.

На летних лагерных сборах, которые проводит первичная организация ДОСААФ в пос. Оленевка Крымской области, заводская молодежь получает физическую закалку, знания и навыки, необходимые будущему защитнику нашей Родины. Здесь особенно запоминаются уроки военно-патриотического воспитания, которые дает участник Великой Отечественной войны, подполковник запаса Г. Лещук, руководитель заводского учебного пункта начальной военной подготовки.

У харьковских авиастроителей сложились хорошие традиции в военно-патриотическом воспитании коллектива. И первичная оборонная организация, работая под руководством партийного комитета, всей своей деятельностью стремится их укреплять. Встреча праздник 60-летия образования СССР, активисты заводской первичной организации оборонного Общества могут с гордостью доложить о своих успехах.

С. СЫЧЕНКО,
инструктор обкома
ДОСААФ

Харьков

ШАГИ СОВЕТСКОЙ КОСМОНАВТИКИ

В ПЕРЕЧНЕ выдающихся достижений, с которыми народы нашей страны пришли к 60-летию образования Союза Советских Социалистических Республик, значительное место занимает покорение просторов космоса и его использование в интересах прогресса человечества.

Благодаря вниманию Коммунистической партии развитие советской космонавтики и совершенствование ракетно-космической техники сразу набрало очень высокие темпы. Первый в мире искусственный спутник Земли (ИСЗ), выведенный 4 октября 1957 г. на околоземную орбиту, весил 83,6 кг, второй, вынесенный в космос 3 ноября 1957 года — уже 508,3 кг, третий, стартовавший в мае 1958 г. — 1327 кг. Вес только научного оборудования ИСЗ «Протон» превышал 12 тонн. Суммарная мощность двигателей ракеты, вынесшей этот автоматический исследователь на орбиту, превышала 60 млн. л. с.

Первый в мире космический пилотируемый корабль «Восток», на котором совершил свой исторический полет Юрий Алексеевич Гагарин, весил 4,73 тонны. Полет на нем продолжался 108 минут. На орбитальной научной станции «Салют-7», запущенной в год 25-летия космической эры и 60-летия Союза ССР, Анатолий Березовой и Валентин Лебедев живут и работают седьмой месяц.

И каждый запуск советских автоматических космических аппаратов, каждый полет пилотируемых кораблей и станций обогащает советскую и мировую науку новыми данными, каждый служит прогрессу человечества.

Советский народ отдает должное великим соотечественникам, заложившим теоретические основы этого замечательного достижения человеческого разума, и в первую очередь Константину Эдуардовичу Циолковскому. Поэтому празднично, торжественно прошло в Колонном зале Дома Союзов заседание, посвященное 125-летию со дня рождения гениального ученого.

Автору этих строк довелось трижды за полвека присутствовать в этом зале на юбилейных заседаниях, посвященных К. Э. Циолковскому. На каждом из них подводился итог очередному периоду теоретической и практической работы научных и конструкторских коллективов страны, работы, которая и привела к этапным достижениям в штурме космоса.

Первый раз — это было в октябре 1932 года — довелось быть в Колонном зале, когда отмечалось 75-летие со дня рождения К. Э. Циолковского. В президиуме сидел сам Константин Эдуардович. Тогда, в интересном и содержательном докладе профессор Н. А. Рынин осветил перспективы развития нарождающейся ракетной техники.

Через 25 лет — 17 сентября 1957 года, когда отмечалось 100-летие со дня рождения К. Э. Циолковского, его последователи, выдающиеся деятели ракетно-космической техники академики С. П. Королев и В. П. Глушко уже имели основания доложить о достижениях советской ракетной техники и перспективах рождения и развития космонавтики. Прошло еще четверть века, и 14 сентября 1982 г. президент Академии наук СССР академик А. П. Александров и академик А. Ю. Ишлинский назвали целый ряд выдающихся достижений советской космонавтики. Они подчеркнули не только совпадение юбилеев Циолковского с крупными этапами в развитии ракетно-космической науки и техники, но и то, что его творчество предстает перед нами все более и более величественным.

Различные области многогранного творчества Циолковского осветили профессор А. А. Космодемьянский, В. В. Малкин и другие выступавшие на этом третьем юбилейном заседании в Колонном зале Дома Союзов. Они

отмечали роль ученого-патриота в развитии научных основ космонавтики, его вклад в организацию работ по ракетной технике в нашей стране, его веру в то, что именно Страна Советов с ее передовым общественным строем будет родиной космонавтики. Эти свои мысли и надежды ученый изложил за несколько дней до кончины в своем обращении в Центральный Комитет партии:

«Все свои труды по авиации, ракетоплаванию и межпланетным сообщениям передаю партии большевиков и Советской власти — подлинным руководителям прогресса человеческой культуры. Уверен, что они успешно закончат эти труды».

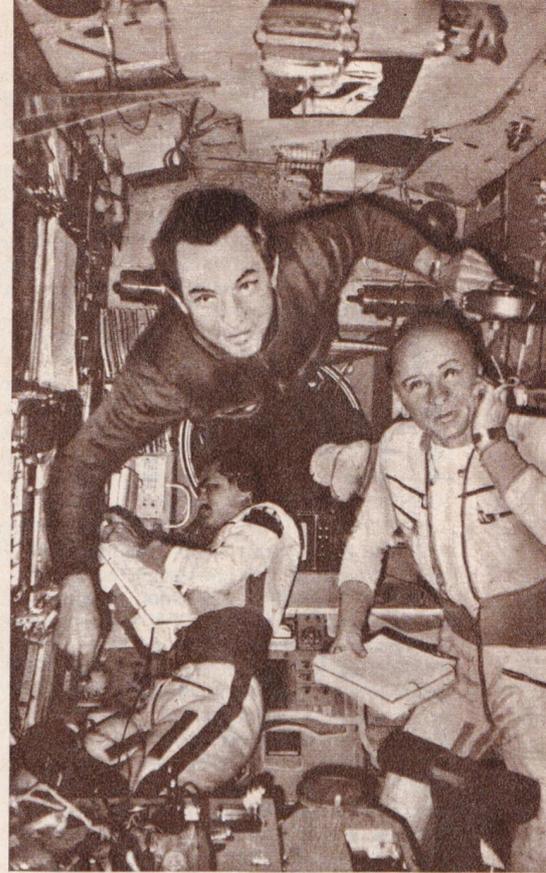
Благодаря заботам Коммунистической партии советские ученые, конструкторы, инженеры и рабочие смогли практически реализовать многие идеи и замыслы ученого. Они создали могучие ракеты, автоматические и пилотируемые аппараты, обеспечившие первый и последующие шаги на бесконечном пути освоения космического пространства.

О большом и славном пути советской ракетно-космической техники с гордостью говорилось и на проведенной Академией наук СССР 20—22 сентября 1982 года Всесоюзной конференции по истории авиации и космонавтики, посвященной 25-летию космической эры. В ней приняли участие ученые, конструкторы, инженеры, летчики-космонавты, в том числе восемь братских социалистических стран, видные зарубежные ученые. Тепло встретили участники конференции одного из основоположников ракетной техники и космонавтики 88-летнего профессора Германа Оберта (ФРГ). Он был одним из первых зарубежных последователей К. Э. Циолковского, которому писал в 1929 году: «Вы зажгли свет, и мы будем работать, пока величайшая мечта человечества не осуществится...» Приехав на конференцию, Г. Оберт сказал: «Счастлив, что нахожусь в прекрасном городе Москве, на земле народа, открывшего человечеству космическую эру. С удовольствием принимаю участие в представительном форуме, посвященном космонавтике». В своем выступлении на конференции он отметил важность международного сотрудничества в освоении космоса и использования космической техники только в мирных целях.

На конференции с большим интересом были заслушаны доклады А. Г. Николаева «Космонавт — новая профессия XX века» и О. Г. Макарова «Развитие космических аппаратов в СССР». Как близких и дорогих гостей встретили собравшиеся выступивших на конференции летчиков-космонавтов братских стран Зигмунда Йена, Мирослава Гермашевского.

Торжественное заседание, посвященное 25-летию космической эры, прошло 23 сентября и в г. Ленинграде. На нем выступили летчики-космонавты Г. Гречко, М. Гермашевский, З. Йен, Б. Фаркаш, Фам Туан, Ж. Гуррагча, Д. Прунарну.

Подвигу советских людей — ученых, инженеров, конструкторов, летчиков, рабочих, открывших космическую эру, прославивших нашу страну эпохальными достижениями в ее первое двадцатипятилетие, и задачам дальнейшего развития космонавтики было посвящено и торжественное заседание в Москве 4 октября 1982 года. Заместитель Председателя Совета Министров СССР, Председатель Государственного Комитета по науке и технике академик Г. И. Марчук в своем докладе показал, какими большими шагами шло развитие советской космонавтики за 25 лет,



● Экипаж станции «Салют-7» — А. Иванченков, А. Березовой и В. Лебедев за работой.

Фото В. ДЖАНИБЕКОВА

прошедших после запуска первого искусственного спутника Земли.

За этот исторически короткий срок с советских космодромов на орбиту выведено более 1700 аппаратов. Их общий вес превышает 5 тысяч тонн, а с учетом последних ступеней ракет — более 10 тысяч тонн. К Луне, Венере и Марсу совершили полеты 54 советских аппарата с суммарной массой 171 тонна. К концу 1982 года нашу планету в ее пути вокруг Солнца сопровождали более тысячи аппаратов, в их числе 600 советских спутников. По орбитам вокруг Луны, планет, Солнца сейчас движется 59 аппаратов, созданных в СССР и США.

В нашей стране, открывшей космическую эру, особенно широко развернулась работа по использованию космических аппаратов для блага людей. На околоземные орбиты было выведено 40 метеорологических спутников «Метеор», более 110 спутников связи серий «Молния», «Радуга», «Экран», «Горизонт».

Растет число и продолжительность пилотируемых полетов. По пути, проложенному Ю. А. Гагариным, в космосе уже трудились 53 советских космонавта, 9 их коллег из социалистических стран, один французский космонавт, 48 астронавтов США. Некоторые выполнили по 2 и 3 полета. Экипажи советских кораблей и орбитальных станций пробыли в космосе уже более 2500 человеко-суток. Американские астронавты налетали 962 человеко-суток.

Победная поступь космонавтики, начатая четверть века назад запуском первого в мире спутника Земли, продолжается. Оценивая значение успехов советской космонавтики, Леонид Ильич Брежнев говорил:

«Расширяя нашу деятельность по изучению космоса, мы не только закладываем основы для будущих гигантских завоеваний человечества, плодами которых воспользуются грядущие поколения, но и извлекаем непосредственную практическую пользу сегодня для населения Земли».

И. МЕРКУЛОВ,
председатель Совета ветеранов
ракетно-космической техники
Федерации космонавтики СССР

60 ЛЕТ СССР

ТРИ ГЕРОЯ

В эти дни, когда наша страна, все прогрессивное человечество отмечают славный юбилей, советские люди воздают должное тем, кто защищал и строил социализм, кто в боях за Родину не жалел жизни. О братской дружбе и непоколебимом единстве всех наций и народностей Советского Союза с новой силой вспоминаешь, когда перебираешь в памяти эпизоды боев в годы Великой Отечественной. Вновь будто воочию видишь строй фронтовых друзей, единую семью русских, украинцев, белорусов, грузин, армян, молдаван... О трех из них, входивших в состав экипажа военно-морской авиации, я и хочу рассказать. Это Вячеслав Балашов — командир, Юрий Кочелаевский — штурман, Михаил Бадюк — стрелок-радист.

ЯНВАРЬ 1941 ГОДА. Дальний Восток. Я назначен в звено Вячеслава Балашова. Мы равны в воинских званиях, одного возраста, но я сразу почувствовал, что лейтенант Балашов — зрелый командир, волевой, решительный, собранный, предельно требовательный к себе и подчиненным. Вместе с тем он и отличный товарищ, душа коллектива. Под его руководством служили 25 авиаторов, люди разных национальностей. Наше звено было лучшим в полку...

Вскоре нашу эскадрилью с Дальнего Востока перевели на запад. На подмосковном аэродроме мы с Балашовым расстались. Он улетел на Северный флот, я — на Черноморский. Там мы и встретили Великую Отечественную.

...Бомбардировщик, которым управлял Балашов, преодолел полярную темень над Баренцевым морем, приблизился к порту Киркенес. Еще на дальних подступах начали бить вражеские зенитки. Небо расцветилось багровыми вспышками разрывов.

— Нервничают фашисты и нас запугать хотят, — крикнул командир штурману. — Не удастся. С курса мы не свернем. Из этого и расчеты все делай. Цель приближалась. Огонь усиливался.

— Спокойно, товарищи, — говорил командир, — осталось немного. Сейчас ударим...

Нужно иметь очень крепкие нервы, исключительную выдержку, чтобы вот так, несмотря на огонь зениток, упрямо вести машину вперед и прицельно ударить по врагу. Бомбы угодили в склады боезапаса и горючего. Внизу колыхнулся пожар. Пламя высветило объекты,

которые должны обработать идущие следом экипажи.

Когда самолет Балашова приземлился на своем аэродроме, механик, осмотрев машину, покачал головой:

— Товарищ командир, сорок пробоин... Не бережете себя.

— После войны этим займемся, — отшутился Балашов.

В апреле—мае 1942 года на Мурманском направлении сложилась напряженная обстановка. Враг сосредоточил здесь огромные силы. Североморские авиаторы делали по несколько вылетов в день. Истребители вели жаркие схватки с группами вражеских самолетов, пытавшихся прорваться к Мурманску и Полярному; бомбардировщики и торпедоносцы били фашистов на земле и на море.

Это было во второй половине мая. День стоял пасмурный. Экипаж Балашова получил боевую задачу: нанести удар по вражескому аэродрому Хейбуктен, с которого особенно активно действовали «юнкерсы» и «мессершмитты», создать очаги пожаров, на которые будут потом выходить эскадрильи.

Маскируясь облачностью, торпедоносец ушел далеко в море и там, развернувшись, взял курс на вражеский берег. Штурман не отрывался от приборов и карты, непрерывно корректируя курс.

— Давай, Юра, твори! — поддержива-



В. Балашов, 1943 год.

вал его Балашов. — Выводи как можно точнее.

— Все будет в порядке, командир. Выведу, — отвечал штурман, а через какое-то время доложил: — Мы над Хейбуктеном! Сброс через десять секунд.

Удар был точным. На аэродроме вспыхнули постройки. Багровыми пятнами просматривался огонь сквозь туман. Заход повторили, и бомбы пошли на стоянки. Противник открыл сильный зенитный огонь.

— Командир, рядом пройдем, постреляем, — передал штурман.

Балашов понял, для чего это нужно — чтобы отвлечь фашистов от группы наших бомбардировщиков, которые, судя по времени, были уже на подходе.

Хитрость удалась. Когда самолет проходил вдоль границы аэродрома, по команде штурмана стрелок открыл пу-

леметный огонь. Сбитые с толку гитлеровские зенитчики начали стрелять по нему, опомнились, только когда на аэродром снова посыпались бомбы. Наши летчики недоумевали: почему так беспрепятственно они отбомбились. Разгадка пришла позже, на земле.

— И молодец же ты, Кочелаевский, — восторгался товарищи. — Ловко придумал. Спасибо, Юра.

А спустя некоторое время Юрий снова отличился.

Разведка донесла, что в одном из фиордов укрылся крупный вражеский танкер. Командование флотом поставило задачу уничтожить его. Несмотря на непогоду, в воздух поднялись два торпедоносца. Их повели летчики Вячеслав Балашов и Иван Гарбуз.

— Юра, весь флот следит за нашим полетом. Не подкачай. Расчет должен быть точный, — говорил Балашов.

— Все зависит от тебя, командир, — отвечал штурман.

Правильно, все зависит от того, сумеет ли летчик выдержать курс, рассчитанный штурманом, ювелирно выдерживать скорость и высоту. Боевой курс — это последние секунды перед сбросом бомб, последние и потому самые трудные, самые сложные и опасные. Зенитчики стараются сбить самолет с боевого курса, не выдержит летчик, дрогнет, и все — труды экипажа напрасны, бомбы пойдут впустую.

Воздух подсинила туманная дымка. Самолеты шли на северо-запад. Под фюзеляжами вместо торпед по три 250-килограммовые бомбы. Слева тянулся скалистый берег Северной Норвегии. Вдали показался окруженный сопками фиорд. В глубине его летчики обнаружили танкер.

Первым на цель вышел экипаж Гарбуза. Но ему не повезло, промахнулись. Настал черед Балашова.

— Учтем ошибку товарищей, — предложил штурман. — Будем бомбить с высоты 1000 метров. Снижаем, командир. Боевой курс — 290.

Самолет стремительно несся сквозь завесу разрывов. Цель быстро приближалась. Кочелаевский ждал ее прихода на перекрестье прицела.

— Сброс!

Нестово били зенитки. Но Балашов уже мог маневрировать. Он бросал машину по курсу, по высоте, уходя в от-



Ю. Кочелаевский, 1945 год.

крытое море. И в эти мгновения услышал радостный возглас штурмана:

— Командир, танкер накрыли!

На аэродроме экипажи встречал командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головкин. За успешно выполненное задание он вручил авиаторам боевые награды.

Штурман Кочелаевский настоящий мастер своего дела. Он точно выводил машину на цель, умело минировал водные площади. Двадцать четыре раза вступал он в смертельную схватку с врагом — столько раз экипаж выходил в торпедные атаки на корабли противника. А всего Кочелаевский совершил 102 боевых вылета. И не было случая, чтобы промахнулся, сработал не так, как нужно.

В летной книжке Михаила Бадюка записано, что за период Великой Отечественной войны он совершил 86 боевых вылетов на постановку мин, бомбардировку аэродромов и скопления войск противника, воздушную разведку кораблей и побережья, на торпедирование. Он участвовал в потоплении 12 транспортов противника общим водоизмещением 86000 тонн, провел 27 воздушных боев, в которых лично сбил семь вражеских самолетов.

Напряженными были фронтовые будни. Редкий вылет не сопровождался воздушным боем, атаками истребите-

лось, что он, прикрываясь хвостовым оперением торпедоносца, заходил в атаку. Но Бадюк увидел его. Пулеметная очередь, пущенная им, пронзила киль своего самолета, и враг ошалело метнулся в сторону. В ту же секунду его настиг прицельный огонь. «Мессер» упал в море, остальные ушли и больше не возвращались.

В начале июля 1943 года противник начал интенсивные перевозки морем. Авиация Северного флота, несмотря на сложность погоды, ежедневно наносила удары по транспортам. 4 июля экипаж Балашова в составе группы торпедоносцев и штурмовиков вышел на цель. Над вражескими кораблями барражировало более десятка Ме-109 и ФВ-190.

— Миша, смотри в оба! — предупредил командир стрелка-радиста.

Самолет на боевом курсе. Торпеда сброшена, транспорт поражен. На отходе торпедоносец атаковали сразу четыре «фоккера». Балашов маневрировал, это мешало стрелку-радисту вести прицельный огонь. Но вот задымил один «фоккер», затем другой. Вскоре пламя охватило и третий. Но летчик четвертой вражеской машины успел нанести удар. Снаряд, разорвавшийся рядом с кабиной стрелка-радиста, разбил радиостанцию и повредил систему подачи топлива. Самолет загорелся, но уже на обратном пути. Командир принял решение посадить торпедоносец на воду. К счастью, ветер дул к берегу. Через сутки надувные резиновые шлюпки авиаторов оказались у полуострова Рыбачий. Их увидели артиллеристы и вскоре подняли на палубу катера.

Август 1943 года. Торпедоносцы применяют тактику «свободной охоты». В одиночку и парами летают они над морем, отыскивая вражеские корабли. В такой полет ушли однажды экипажи Вячеслава Балашова и Владимира Агафонова. Они летели вдоль северного побережья Норвегии, зорко осматривая заданный квадрат моря. Периоди-

чески в их поле зрения попадали небольшие плавучие средства — сейнеры, шаланды, мотоботы — цели не для торпед. Наконец, в районе Вардё обнаружили несколько боевых кораблей. Они открыли по торпедоносцам плотный огонь. Но североморцы, прорвавшись сквозь разрывы зенитных снарядов, дерзко атаковали противника. На дно пошли два сторожевых корабля.

Победу за победой одерживал экипаж Балашова, рос его боевой счет: потоплено несколько транспортов и боевых кораблей, сбито 11 самолетов, подвергнуты бомбовым ударам несколько аэродромов. За успешное выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и отвагу командир экипажа, штурман и стрелок-радист удостоены звания Героя Советского Союза.

Как сложилась их дальнейшая судьба? Вячеслав Павлович Балашов ныне живет в Ленинграде. Преподает в текстильном институте гражданскую оборону. Встречается с молодежью. Рассказывает, как воевал его экипаж, защищая Отчизну.

Юрий Петрович Кочелаевский после войны окончил Военно-воздушную академию, много лет был преподавателем, готовил кадры военных авиаторов. Уволившись в запас, вел большую работу в оборонном Обществе. В 1970 году его не стало. Но память о нем жива в сердцах боевых друзей.

Большую военно-патриотическую работу проводит и Михаил Михайлович Бадюк. Нередко встречается он с молодыми морскими летчиками, рассказывает о делах минувших, но никогда не забывается.

Подвиг героического экипажа североморцев — пример патриотизма, пример беззаветного служения Родине.

Генерал-майор авиации
В. МИНАКОВ,
Герой Советского Союза



М. Бадюк, 1945 год.

лей противника. Нечасто удавалось прилечь на откидное сиденье. Весь полет он проводил стоя, постоянно наблюдал за воздухом. Но зато не было случая, чтобы фашисты застали его врасплох, атаковали неожиданно.

...2 мая 1943 года по данным разведки из порта Вардэ вышли два крупных вражеских транспорта в охранении сторожевых и эсминцев. Торпедоносцы Балашова и Шкарубы поднялись в воздух. Прорвавшись сквозь сильный зенитный огонь, они успешно атаковали врага. Оба транспорта были потоплены. В этот момент и появились четыре «мессера». Маскируясь облачностью, они заходили в атаку цепочкой. Бадюк их встретил огнем. Фашисты отвалили и вроде бы ушли. Через какое-то время Бадюк их увидел снова. Но только трое. Куда же делся четвертый? Оказа-

Владимир МАТВЕЕВ

СЛОВО НЕРУШИМОЕ — СОЮЗ

Есть у нас бесценное
Общее тебе,
ему
и мне, —
Всех народов ленинское
братство,
Всех республик равенство
в стране.

Вместе мы пройдем любые
дали,
Вместе мы любой поднимем
груз —
Мы давно делаем оправадали
Слово нерушимое — Союз.

Нашей дружбе не остыть
веки,
Нам идти вперед, сверяя
шаг, —
Так из ручейков роятся
реки,
Так ведут тропинки на
большак.
Мы умом и сердцем осознали,
Чем сильна Советская земля:
Строили,
учились,
воевали,
Горести и радости деля.
От Москвы до малого
поселка
Родина у нас на всех одна:
И Кавказ,
и Казахстан,
и Волга —
Созданная Лениным страна.

ШКОЛА КРЫЛАТОЙ МЕЧТЫ

В КАБИНЕ стоял полумрак. И потому все приборы, подсвеченные изнутри, выдвинулись особенно отчетливо. Владимир Зоткин не сводил с них глаз. С волнением он следил, как с приборной доски ему подмигивали красные и зеленые глазки индикаторов, как вздрагивали стрелки высотомера.

Вот стрелка авиагоризонта поползла вверх. Миновала отметку в 15 градусов, она поднималась все выше. Зоткин не сразу сообразил, что надо сделать.

— Убери крен! — раздался в шлемофоне спокойный голос инструктора.

Владимир выполнил указание, и самолет вошел в прежний режим полета. Все агрегаты действовали нормально. Это успокаивало, вселяло уверенность.

Впереди простиралось чистое голубое небо. Где-то сбоку висели белые глыбы кучевых облаков. Внизу желтела земля. Володю захлестнуло глубокое чувство радости. Это он, ученик 10-го класса 120-й средней школы города-героя Волгограда, стремительно парит над землей. Осуществилась его крылатая мечта! С детства он с завистью смотрел на серебряные стрелы самолетов, с звенящим свистом пролетающие в поднебесье. Рисовал их на обложках тетрадей, строил модели. А теперь крепко держит штурвал в руках, диктуя быстрокрылой машине свою волю...

— Следи за высотой! — послышался голос инструктора.

Размечтавшись, Владимир не заметил, как самолет «кilonул» вниз. Он снова сосредоточил все внимание на приборах. И хотя «летел» не на боевой машине, а на тренажере, а небо и землю видел на большом экране, установленном перед кабиной, полет казался совершенно реальным.

— Иди на снижение! — поступила новая команда.

Инструктор военный летчик 1-го класса Ю. Утенков редко вмешивался в его действия. Школьнику, впервые севшему за тренажер, он хотел дать почувствовать всю красоту полета. И Владимир был благодарен ему за это.

Внизу на экране показался ровный белый прямоугольник — взлетно-посадочная полоса. Зоткин, постепенно сбавляя обороты двигателя, посмотрел на указатель скорости: стрелка замерла на отметке «160».

— Шасси! — напомнил инструктор.

«Чуть не забыл!» — обожгла мысль. Владимир выпустил шасси и тут же заметил, как замигали зеленые индикаторы.

— Все правильно, садись смелее, — опять послышался спокойный голос Утенкова.

В момент касания о бетонку тренажер слегка качнуло. Стрелки почти всех приборов вернулись в исходное положение. Оставалось погасить скорость. Наконец, Владимир увел машину с взлетно-посадочной полосы и доложил:

— 125-й полосу освободил!

— Молодец, 125-й! — ответил инструктор.

Когда Володя вышел из тренажерного класса на улицу, его окружили товарищи — курсанты школы юных космонавтов, действующей при Качинском высшем военном авиационном ордена Ленина Краснознаменном училище летчиков имени А. Ф. Мясникова. Такие же школьники, ученики выпускных классов, как и он.

— Ну, как слетал?

Им не терпелось узнать, как прошел первый «полет» на тренажере. Ведь и нему готовились целых два года: изучали теорию полета и материальную часть летательных аппаратов, совершили по нескольку прыжков с парашютом. И сегодня, по существу, подводился итог этой работы.

Уверенно совершил «полет по кругу» учащийся Волгоградского машиностроительного техникума Олег Семенович. Заметив, что он хорошо ориентируется в приборах, инструктор дал ему несколько новых вводных. Олег не растерялся, выполнил неплановые повороты.

— У вас хорошие задатки для летной профессии, — сказал после тренировки инструктор.

Волгоградская школа юных космонавтов-качинцев была создана по инициативе горкома комсомола, горкома ДОСААФ и политотдела Качинского высшего военного авиационного училища летчиков им. А. Ф. Мясникова.

4 октября 1965 года, в день очередной годовщины запуска первого искусственного спутника Земли, начались занятия в школе юных космонавтов-качинцев. По комсомольским путевкам было принято свыше ста юношей и девушек, учащихся школ и средних специальных учебных заведений. Жители города-героя впервые увидели юных космонавтов на праздничной демонстрации и были восхищены их выучкой, задором, молодецким видом. Школа быстро завоевала популярность.

С самого начала ее возглавил полковник в отставке А. Гривнев, бывший фронтовой летчик. Страстный пропагандист авиационных знаний, умелый организатор учебно-воспитательного процесса, Александр Васильевич и по сей день отдает школе свой богатый опыт, силы и знания. Он стал душой коллектива школы, его «задающим генератором», который непрерывно выдает различные идеи по дальнейшему совершенствованию обучения. Благодаря его настойчивости в программу, помимо общевоенных дисциплин, включены такие специфические предметы, как конструкция летательных аппаратов, метеорология, авиационная и космическая навигация.

— Надо познакомить ребят с основами авиационной медицины, — настаивал Александр Васильевич в учебно-летном отделе Качинского училища. Затем предложил ввести курс фотокинодела.

В распоряжение курсантов школы отданы оснащенные по последнему слову техники классы и лаборатории. Занятия ведут лучшие преподаватели училища. У них ребята учатся основам летного дела. Они могут посмотреть боевые самолеты, посидеть в их кабинах, примерить высотный костюм, хоть на минуту почувствовать себя летчиками.

Дважды в неделю приходят курсанты на занятия. Четко печатая шаг, идут по центральной аллее к учебному корпусу. По двору разносится звонкая песня, написанная самими ребятами:

Есть школа юности
где-то на земле,
Она путевку в жизнь
дала тебе и мне...

Идут юные космонавты, а с обеих сторон аллеи смотрят на них с портретов выдающиеся военные летчики, воспитанники Качинского училища, в котором выросло больше 300 Героев Советского Союза. Недаром Качу называют кузницей Героев!

Ребята гордятся знаменитыми летчиками. Их славные дела вдохновляют на хорошую учебу. А учиться в школе юных космонавтов не просто. Ребята приезжают во второй половине дня заметно уставшими: они уже по 6 часов отсидели за партами в школах или профессионально-технических училищах.

Поэтому большое внимание уделяется в школе физической закалке юных космонавтов. Ребятам нравятся тренировки на специальных снарядах: батут, вращающееся гимнастическое колесо, малая центрифуга. Здесь юноши и девушки приобретают выносливость и ловкость, развивают вестибулярный аппарат.

Опытным методистам-преподавателям помогают курсанты училища, бывшие курсанты школы юных космонавтов. Один из них — Илья Денисов. Он пошел по стопам своего брата Константина, который сначала окончил школу юных космонавтов, затем Качинское училище и сейчас служит в Военно-Воздушных Силах.

Илья Денисов учится на втором курсе. Он умеет хорошо выполнять упражнение, подбодрить ребят, заставить поверить в свои силы. И не отпустит со снаряда до тех пор, пока упражнение или прием не будут отработаны.

— Авиация любит сильных и смелых, — часто повторяет он.

Большое место в программе обучения занимает парашютная подготовка. На базе областного аэроклуба ДОСААФ, под руководством опытных инструкторов юные космонавты изучают парашюты, отрабатывают учебные упражнения, сдают зачеты. Право на прыжок получают те курсанты, которые хорошо учатся в общеобразовательной школе, активно участвуют в общественной жизни, сдали нормы на значок ГТО.

За 17 лет существования школы юных качинцев совершили около 5 тысяч прыжков. За это время подготовлено более тысячи спортсменов-разрядников по парашютному спорту. Наравне со взрослыми воспитанники школы успешно участвуют в областных состязаниях парашютистов.

Школа имеет свой устав, определяющий ее организационную структуру,

права и обязанности курсантов. В ней строго осуществляется принцип самоуправления. Высший ее орган — общее собрание. На нем решаются важнейшие вопросы жизни, утверждаются планы работы и т. п. А все текущие дела возложены на совет командиров, в который входят командиры эскадрилий и звеньев, избираемые из числа самых достойных и авторитетных юношей и девушек.

В школе создана временная комсомольская организация. Интересно перелистать протоколы комсомольских собраний. Например, на одном из них перед юными качинцами выступал трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин. «Тот из вас, — сказал маршал, — кто выберет замечательную профессию летчика, будет, я надеюсь, образцовым курсантом, в каком бы военном училище он ни учился. Ведь вы в своей школе получаете хорошую закалку, которая вам обязательно пригодится...»

А вот запись выступления курсанта Сергея Леонова. На собрании обсуждался вопрос о том, каким должен быть девиз школы. Предлагали разное. Сергей напомнил всем слова из песни: «Раньше думай о Родине...» Этот девиз приняли единогласно.

Никто тогда на собрании и не предполагал, что Леонову первому предстоит подтвердить девиз на деле. Окончив школу, он поступил в Качинское училище, старательно овладевал профессией летчика. Однажды во время самостоятельного полета попал в трудное положение. Самолет стал терять высоту. «Катапультируйтесь!» — поступил приказ с земли. Но Сергей, находившийся над расположением пионерского лагеря, ответил, что катапультироваться не может и постарается увести машину. Ценой огромных усилий ему это удалось. Катапультировался он на малой высоте, с риском для жизни. За мужество, проявленное в критической ситуации, был награжден орденом Красной Звезды.

Сергей Леонов — первый среди юных

космонавтов-качинцев, удостоенных прайвительственной награды. Сейчас он уже окончил Военно-Воздушную академию имени Ю. А. Гагарина и продолжает служить в военной авиации.

Яркими страницами входят в жизнь ребят встречи с прославленными советскими космонавтами В. А. Шаталовым, В. Ф. Быковским, А. А. Леоновым, П. Р. Поповичем, Ю. В. Малышевым. Юные качинцы приняли активное участие в VII Всесоюзном слете победителей похода по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, состоявшемся в Волгограде, провели экспедицию по аэродромам и посадочным полосам Сталинградской битвы. Они встречаются с учащимися средних школ и ПТУ, рассказывают им о достижениях советской авиации и космонавтики, об условиях приема в авиационные училища.

Весной 1980 года на бюро обкома комсомола обсуждался вопрос о работе школы юных космонавтов-качинцев, по сути дела, подводился итог всей ее 15-летней деятельности. Педагоги, комсомольские и досаафовские работники, сами бывшие курсанты отмечали, что школа стала не только важным средством военно-патриотического воспитания и профессиональной ориентации юношей и девушек, но и средством нравственной закалки.

Не случайно много лестного было сказано и о трудовых навыках юных качинцев. Каждое лето курсанты проводят в военно-спортивном лагере «Космос», по соседству с учебным центром аэроклуба ДОСААФ. Здесь они занимаются строевой и физической подготовкой, совершают парашютные прыжки. А в свободное время работают на полях подшефного совхоза «Рассвет». Заработанные деньги идут в фонд школы и расходуются по решению совета командиров.

прерывный поиск оптимального варианта преподавания. О его основном принципе полковник Ю. Манцуров, один из старейших преподавателей, говорит так:

— Ребята, когда им по 15—16 лет, любят сами все потрогать, примерить, испытать на себе. Нужно учитывать эти возрастные особенности и на каждом занятии давать им возможность соприкоснуться с техникой, глубже ее «почувствовать», выполнить какие-либо простые действия.

☆☆☆

На набережной Волги, неподалеку от речного вокзала, на гранитном постаменте возвышается фигура мужественного человека, одетого в летную форму. Герой Советского Союза В. С. Хользунов, волгоградец, представитель славы когорты советских военных летчиков 30-х годов. У постамента всегда алеют цветы.

По установившейся традиции возле памятника проводится выпуск курсантов школы юных космонавтов-качинцев имени летчика-космонавта СССР, дважды Героя Советского Союза В. А. Шаталова. На торжественную церемонию приглашаются почетные гости, ветераны войны и труда. Словно на праздник приходят сюда школьники и взрослые, посмотреть на своих любимцев, пожелать им доброго пути.

— Куда бы ни забросила вас судьба, помните свою школу, гордитесь ею. Будьте достойными сынами и дочерьми Отчизны!... — говорит начальник Качинского училища генерал-майор авиации И. Железняк, вручая курсантам свидетельства об окончании школы. Взволнованные юноши и девушки в синих пилотках под мелодию «Орлята учатся летать» торжественным маршем проходят мимо памятника.

Вот и кончилась учеба. Что же дальше? Куда они пойдут учиться?

— Только в Качинское училище, — ответил

на этот вопрос Владимир Зоткин. Тот самый Зоткин, который так удачно выполнил «полет» на тренажере.

Но поступить в родную Качу удастся не всем: конкурс, строгие медицинские требования. Что тогда?

— Пойду в Московский авиационный институт, — говорит Владимир.

У многих юных космонавтов-качинцев в ходе учебы сложилось твердое убеждение — свою судьбу связать с авиацией. Ежегодно 15—20 процентов поступают в Качинское училище, примерно столько же — в гражданскую авиацию или в авиационную промышленность. Остальные идут в другие военные училища, в том числе авиационно-технические, военно-политические, командные и т. п. Знания, полученные в школе, везде ценятся высоко.

— Летчиков среди наших выпускников много, — говорит комиссар школы Виктор Косенко, работник горкома комсомола. — Но дайте срок, наши питомцы будут и космонавтами — обязательно будут!..

Полковник запаса
Н. ВАСИЛЬЕВ

Волгоград

Фото В. ГОРЛОВА.



Авторитет и популярность школы растут с каждым годом. Письма с просьбой поделиться опытом приходят из Перми, Саратова, Житомира, Иркутска, Мурманска. Юные космонавты-качинцы ведут переписку с молодежными организациями Болгарии, ГДР, Польши, Югославии. В школе юных космонавтов идет не-

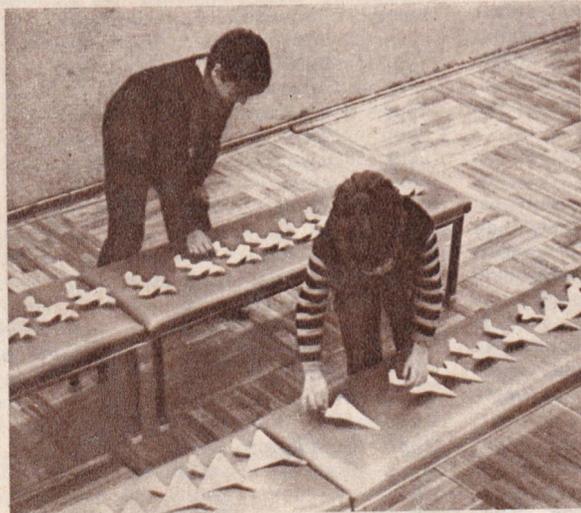


«КРЫЛЫШКИ»



По заданиям «Крылышек» вы изготовили модели самолета и парашюта, провели соревнования. Теперь время подвести личные результаты. Советуем каждому завести тетрадь, в которую записывать результаты полетов своих моделей на соревнованиях.

**ПОБЕДИТ ТОТ,
КТО ПЕРВЫЙ НАБЕРЕТ
В СУММЕ ВСЕХ
СОРЕВНОВАНИЙ
400 ОЧКОВ!**



ПЕРВЫЕ РЕКОРДСМЕНЫ КЛУБА «КРЫЛЫШКИ»

Л. БОБКОВ
(Москва) —
дальность
полета — 13 м.
Е. КАЛИНА
(Москва) —
по сумме
пяти полетов —
53 очка.



Юные авиамodelисты — члены заочного клуба «Крылышки» организуют кружки в школах и классах, при жэках, проводят соревнования. Об этом они пишут в редакцию.

Пятиклассник Сережа Феокистов организовал небольшой кружок в третьем классе 310-й московской школы. Восьмиклассник Саша Поляков из школы № 1 г. Люберцы в письме в редакцию рассказал, как «Крылышки» помогли ему привлечь к занятиям авиамodelизмом одноклассников. Ребята сделали по несколько моделей, провели первые соревнования. Победителем стал Саша Бессонов: в сумме пяти полетов при старте с ру-

ки он набрал 47 очков, а с направляющей — 48 очков. «Ребята! — пишет Саша в письме, — давайте организовывать кружки в школах и проводить соревнования — это интересно и полезно».

Наш корреспондент побывал на занятиях и соревнованиях кружковцев Дворца пионеров и школьников Бауманского района Москвы.

Идут соревнования на дальность полета бумажных моделей. Ученица 4-го класса 312-й школы Лена Антонова запускает в полет свой первый самолет. Первая попытка — и неудача. Второй запуск — результат хороший. Желаем вам удачных стартов, юные авиамodelисты!

СОРЕВНУЕМСЯ ЧАСТО

Соревнования по бумажным моделям мы проводим часто, и не только среди членов нашего клуба «Юный техник», но и на приз города. Желающих принять в них участие всегда много. Старшие наши кружковцы часто устраивают показательные выступления в городских школах и клубах, летом — в пионерских лагерях, работают общественными инструкторами в лагерных кружках.

Игорь Бутнев

Новомосковск, Тульская область

УДАЧНАЯ МОДЕЛЬ

Анализируя особенности модели, опубликованной в № 9, хочу отметить чрезвычайную простоту и доступность изготовления, хорошие аэродинамические характеристики и практически неограниченный запас дальнейшего развития конструкции. Из своего опыта могу заметить: модель летает лучше, если ее вертикальное оперение склеить клеем ПВА-М.

Н. Новицкий,
авиамodelист

Люберцы

СОЗДАДИМ ВЫСТАВКУ КЛУБА «КРЫЛЫШКИ»

Предлагаю создать при редакции журнала выставку работ членов клуба «Крылышки». Лучшие модели высылать в адрес редакции с тем, чтобы показать их участникам Всесоюзной недели науки, техники и производства и на Всероссийском слете конструкторов и актива научных обществ.

Н. Николаев

Москва

НУЖНА КНИГА О ПАРАШЮТАХ

Я собираю книги о парашютизме, вырезки из газет и журналов, смотрю фильмы о спортсменах. Хочу предложить тему книги: парашюты всех времен и народов. Дать в ней тактико-технические данные, фотографии и описания парашютов. Думаю, такая книга была бы интересна для всех любителей парашютного спорта.

С. Петров,
читатель из Ижевска

ФОТОВИКТОРИНА-82

Ответы на вопросы,
помещенные в № 9

1. Николай Алексеевич Рынин — советский ученый в области авиации и начертательной геометрии, автор ряда работ по реактивной технике, межпланетным сообщениям и освоению стратосферы.

Н. А. Рынин родился в 1877 г. в Москве. После окончания Петербургского института инженеров путей сообщения был в нем преподавателем. Участвовал в создании Всероссийского аэроклуба, в 1908 г. организовал в институте студенческий кружок воздухоплавания, в 1920-м — факультет воздушных сообщений.

Опубликовал свыше 250 научных работ. По оценке Н. Е. Жуковского, монография Н. А. Рынина «Теория авиации» была «в русской литературе ценным вкладом, так как в ней собран почти весь современный материал по вопросам авиации». Рынин экспериментально изучал проблему влияния инерционных перегрузок на живую организм. Его труд «Межпланетные сообщения» (1928—32) можно считать первой энциклопедией по истории и теории реактивного движения и космических полетов. Рынин был организатором и председателем секции межпланетных сообщений, сотрудничал в ЛенГИРДе.

2. На снимке — экспериментальный одноместный самолет СК, созданный группой специалистов ЦАГИ, которую возглавлял М. Висноват, для исследований в полете на больших скоростях крыльев с различными профилями, а также динамических свойств самолета при больших нагрузках на крыло. В начале 1940 г. летчик-испытатель Г. Шнянов совершил первый полет на новой машине.

Самолет СК — цельнометаллической конструкции, обшивка крыла и фюзеляжа — работающая. Крыло площадью 9,57 м² тонкого профиля, выполнено без разъемов, легко заменяемое. Кабина пилота не выступает из обводов фюзеляжа. При взлете и посадке фонарь раскрывался, образуя козырек, а кресло с помощью гидросистемы поднималось — этим летчику обеспечивался необходимый обзор. Мотор жидкостного охлаждения М-105 с трехлопастным винтом изменяемого шага ВИШ-105.

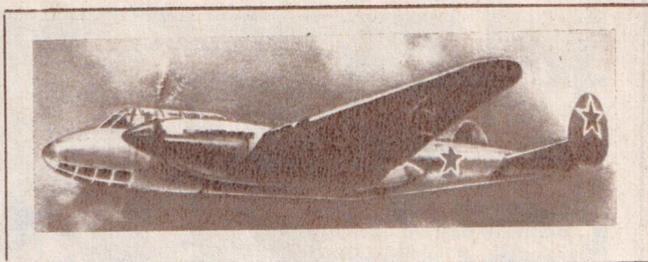
Самолет СК-2, построенный к концу 1940 г., конструктивно несколько отличался от своего предшественника: был установлен фонарь нормального типа с механизмом аварийного сбрасывания, несколько изменено вертикальное оперение и шасси, масляный радиатор перенесен в нижнюю носовую часть фюзеляжа, была предусмотрена установка трех пулеметов. СК-2 на испытаниях показал максимальную скорость 660 км/ч на высоте 4900 м и 645 км/ч — на 2700 м.

3. На фотографии — истребитель И-4, на котором устанавливался отечественный двигатель М-22. Его основные данные: стационарный четырехтактный двигатель воздушного охлаждения, 9 цилиндров диаметром 146 мм, расположение — однорядная звезда. Номинальная мощность на земле — 480 л. с., на расчетной высоте 1400—1500 м — 480 л. с. Передача на винт — прямая. Степень сжатия — 6,5. Запуск — автоматический сжатим воздухом или горячей смесью от бортового баллона.

С двигателем М-22 в начале 30-х годов был создан И-5 — один из лучших истребителей тех лет, на котором В. Степанченко впервые выполнил перевернутый штопор. В начале серийного производства с этим двигателем выпускались И-15, И-16, он стоял и на самолетах гражданской авиации К-5, «Сталь-3», ХАИ-1, АИР-7, АНТ-14 и на некоторых других.

4. Высотная ракета ВР-190 с герметической кабиной для полета 2 человек на высоту до 200 км была спроектирована в 1945 г. группой инженеров РНИИ под руководством М. К. Тихонова. В проекте были предусмотрены почти все основные системы, являющиеся неотъемлемой частью космических кораблей в наши дни. Ракету предполагалось использовать для исследования влияния невесомости на человеческий организм, для изучения верхних слоев атмосферы. Практическая реализация проекта по ряду причин не была осуществлена.

ПОСЛЕВОЕННЫЕ СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ ВБ-109



НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ этапе Великой Отечественной войны фронту потребовались самолеты, способные нести тяжелые бомбы для разрушения особо прочных оборонительных сооружений врага и для ударов по стратегическим объектам в его тылу. Семейство таких дневных бомбардировщиков, под общим собирательным обозначением ДБ-108*, разработав еще в 1943—1944 гг. конструкторский коллектив, возглавляемый В. М. Мясищевым. Последний из этого семейства высотный бомбардировщик, получивший название ВБ-109, был закончен уже после окончания войны. Он был предназначен для полетов в глубокий тыл противника на высотах более 10 тыс. м.

Полет у нижней границы стратосферы и нанесение удара с меньших высот потребовали оснащения самолета соответствующей силовой установкой. Такие двигатели разработал коллектив ОКБ В. Я. Климова. Особенность новых двигателей ВК-109 (отсюда и обозначение самолета) состояла в том, что они развивали достаточную мощность не только на больших высотах, но и в полете у земли. ВК-109 были оснащены двухступенчатыми центробежными нагнетателями, имеющими многоскоростную систему регулирования давления на входе в цилиндры, а не одно-двухскоростную, как было общепринято в мировом двигателестроении. Регулировка давлением наддува производилась не скачкообразно, а плавно — в зависимости от плотности воздуха на любой высоте полета. По расчетам конструкторов мощность мотора ВК-109 на высоте 8000 м достигала 1530 л. с., на высоте 6500 м — 1800 л. с., а взлетная, у земли 2075 л. с.

На самолете использовали и новые трехлопастные винты изменяемого шага ВИШ-107Л30 диаметром 3,3 м. Сотовые водо- и маслорадиаторы находились в носке центроплана и консолях крыла (его площадь — 43,16 м²). Оперение — двухкилевое. Шасси — с хвостовым колесом, убирающимся в полете. Форма фюзеляжа с удлиненной задней частью

состояла как бы из трех простых тел вращения: оживало — в носовой части, цилиндр — в середине и набор трех последовательно суживающихся конусов в хвосте.

Топливо размещалось в мягких фюзеляжных и крыльевых баках, общей емкостью 900 кг. Этого хватало для полета с 3 тоннами бомб на дальность до 850 км. При необходимости самолет мог взять 1740 кг бензина и пролететь без посадки с одной тонной бомб 2200 км. В фюзеляже ВБ-109 на внутренней подвеске размещалась бомба весом 2 т или две по 1 т. Под центропланом имелись держатели еще для двух бомб по 500 кг.

Бомбардировщик имел на вооружении две пушки калибром 20 мм. Неподвижная размещалась в носовой части фюзеляжа, другая — в кормовой дистанционно управляемой подвижной установке, что позволяло вести круговой обстрел задней полусферы. Летчик был защищен 10-мм бронеспинкой, 8-мм бронезаголовником и 5-мм бронеплитой в полу кабины. Штурмана закрывала сзади 10-мм бронеплита и 64-мм прозрачная броня. Для обзора назад-вниз он мог воспользоваться трубчатым перископом.

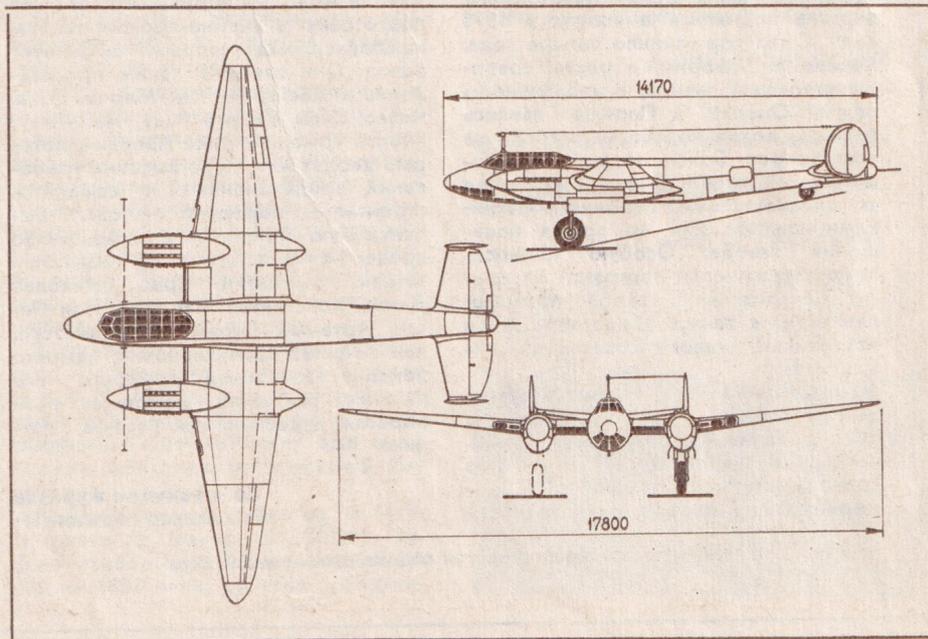
При длительном полете на высотах до 12500 м экипаж использовал кислородные приборы КПА-12м.

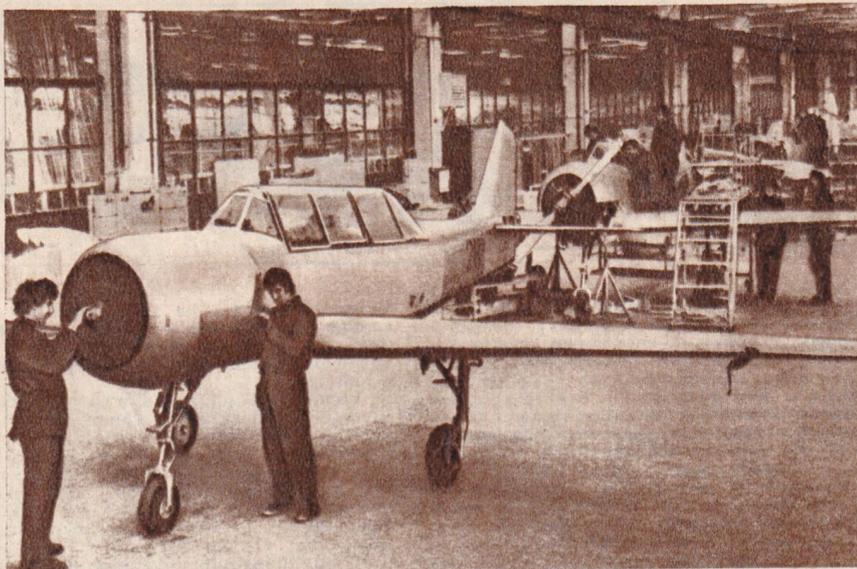
Нормальный взлетный вес бомбардировщика — 9900 кг, в перегрузочном варианте — 11900 кг. Вес пустого самолета — 7508 кг.

Высотный бомбардировщик В. М. Мясищева не использовался в боевых действиях. Он был построен и выведен на летные испытания во второй половине 1945 г. Так как выпуск двигателей ВК-109 задерживался, на бомбардировщик временно установили моторы ВК-107А. С основными двигателями ВК-109 максимальная расчетная скорость самолета у земли 595 км/ч, на высоте 5000 м — 690 км/ч, и на высоте 9000 м — 720 км/ч, то есть равнялась скорости лучших истребителей последнего года войны.

* Об этих самолетах см. «Крылья Родины» № 1 за 1982 г.

Текст и схемы инженера И. Султanova. Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.





Под флагом
дружбы

ТАМ, ГДЕ СТРОЯТ ЯК-52

ПАРИЖ, июнь 1981 года. В Международном салоне авионавтики царит оживление. Металлические птицы, экспонируемые крупными фирмами всего мира, вызывают всеобщий интерес. Для учебно-тренировочного самолета Як-52, представленного Румынией, участие в этом «параде» новейших летательных аппаратов дало возможность сравниться с другими аппаратами этого класса. Основные характеристики самолета, продемонстрированные во время полетов, снискали ему признание специалистов известных фирм.

В 1976 году Румыния и Советский Союз приняли решение о кооперировании в строительстве легких учебно-тренировочных самолетов Як-52 — легкоуправляемых, маневренных летательных аппаратов для первоначального обучения. Исходя из этого решения, в Румынии (Бакэу) был построен новый авиационный завод. Проект самолета разработан конструкторским бюро, возглавляемым академиком А. С. Яковлевым.

Первые «яки» румынского производства поднялись в воздух в 1978 году. С тех пор прошло четыре года. Можно ли говорить о росте, совершенствовании завода, о накопленном опыте? Оценка в Париже явилась первым, довольно общим ответом на этот вопрос. Более подробный, убедительный ответ получен из бесед со специалистами, рабочими, летчиками-испытателями во время посещения завода. Особую ценность представляет опыт ветеранов из других центров авиационной промышленности, а также плодотворный и постоянный диалог с советскими специалистами.

Первоначальный производственный потенциал — цехи и мастерские, оборудование, инструменты, измерительная аппаратура постоянно совершенствуются. Единицей измерения для определения точности

исполнения является микрон. Спроектированные и полностью изготовленные на заводе инструменты, а также способ организации технологического процесса удостоены положительных отзывов известных специалистов в области самолетостроения, прибывших на завод из стран с давними традициями в авиационной промышленности. Совершенствование производства идет в ногу с ростом продукции. Проектный отдел завода усовершенствовал техническую документацию; деловая связь со специалистами московского ОКБ Яковлева не прекращается. Внесены улучшения в расположение воздушной, топливной и электрической систем, конструктивно изменены крыло, киль и шасси. Коллектив завода постоянно стремится увеличить надежность, срок службы систем и агрегатов самолета, его узлов и материалов.

Постоянно растет опыт заводских специалистов. К нескольким десяткам конструкторов-ветеранов прибавляются молодые кадры, прошедшие подготовку в учебно-промышленном комплексе, над которым шефствует завод. Они вверены таким прославленным мастерам, как Мирча Паля, Чезар Сион, Георге Раду, Ион Ляху, Георге Томозей, Илие Попович, которые вводят их в курс высоких требований, предъявленных к самолетостроителям, передают им опыт. Выпускаемую продукцию придирчиво проверяют в воздухе летчики-испытатели Константин Крецу, Николае Дансе, Константин Мардаре, Ион Петян, Артемон Антонеси. После того, как качество гарантировано, самолет покидает заводской аэродром. Его начинает осваивать молодежь, приобретающая чудесную профессию летчика.

По страницам журнала
«Румынские горизонты»

● В цехе общего монтажа заканчивается сборка самолета Як-52.

ЧЕХОСЛОВАЦКИЕ САМОЛЕТЫ В СССР

«Чехословацкая авиационная промышленность вчера и сегодня» — так называлась выставка в Политехническом музее, организованная генеральной дирекцией треста авиационных предприятий, «Аэро» и Техническим музеем в Брно. Впервые подобная выставка была организована в 1978 году, экспонаты ее побывали в Праге, Варшаве, Дрездене, Будапеште, Берлине и Вене.

В центре экспозиции — два представителя чехословацкой авиационной техники: реактивный учебно-тренировочный самолет Л-39 и транспортный Л-410. Эти машины родились в тесном сотрудничестве с советской авиационной промышленностью. Сейчас конструкторы обеих стран разрабатывают их дальнейшие модификации. Предусматривается расширение



возможностей использования отдельных модификаций Л-39, повышение коммерческой нагрузки и освоение производства новых модификаций Л-410 (санитарный, для высадки десанта, для аэрофотосъемок). Применение новых материалов, приборов, радиотехнических средств позволит снизить массу самолетов, повысить их летно-технические характеристики. Работы будут направлены также на увеличение межремонтных сроков и повышение общей долговечности.

Советский Союз является крупнейшим импортером этих самолетов. Во многих районах нашей страны и в европейской части, и в районах Западной Сибири, Камчатки широко используются Л-410, заслужившие хорошие отзывы как летчиков, так и пассажиров.

Успешно эксплуатируется в ряде авиационных училищ самолет Л-39, сменивший Л-29. На этой машине тренируются советские космонавты.

Самолет Л-39 является представителем второго поколения учебно-тренировочных самолетов. Он снабжен двухконтурным турбореактивным двигателем АИ-25-ТЛ. Размах

крыла — 9,46 м, длина — 12,32 м, высота — 4,7 м, площадь крыла — 18,8 м². Нормальный взлетный вес 4360 кг, скорость 750 км/ч. Потолок 11 500 м. Дальность с полной заправкой топливных баков (980 кг), на расчетной высоте полета 1015 км.

На борту Л-39 смонтирован комплекс радиооборудования для двусторонней радиотелефонной связи (станция РТЛ-11) и обеспечения полетов по системе: радиоконпас РКЛ-41, радиовысотомер РВ-5, маркерный радиоприемник МРП-56 П/С.

Кабина летчика герметическая с системой кондиционирования и автоматическим регулированием температуры в диапазоне от 10° до 28° С. Катапультное кресло типа ВС1-БРИ обеспечивает спасение летчика на любой высоте в большом диапазоне скоростей.

Конструкторы Л-39 предусмотрели установку на самолете всего необходимого для обучения курсантов бомбометанию и использованию современного ракетного и стрелкового оружия.

Самолет Л-410 UVP занимает особое место среди транспортных само-

летов. Он разработан с учетом всех требований безопасности полета в различных географических зонах. Его надежность и эксплуатационные качества проверялись в северных районах Советского Союза, где полеты выполнялись при температуре воздуха до -50° С; в Средней Азии — при температуре воздуха у земли плюс 40—50° С, в высокогорных районах.

Ценным качеством Л-410 является его надежное шасси и хорошая энерговооруженность. Они позволяют эксплуатировать самолет на грунтовых аэродромах небольшого размера, взлетать и производить посадку при боковом ветре силой до 10 метров в секунду.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ Л-410. Размах крыла — 19,49 м; длина — 14,47 м; высота — 5,83 м; колея шасси — 3,67 м; площадь крыла — 35,18 м²; крейсерская скорость — 365 км/ч. Коммерческая нагрузка — 1310 кг или 15 пассажиров с багажом. Экипаж — 2 человека. Вес пустого самолета — 3800 кг. Взлетный вес — 5800 кг. Москва А. АЛЕКСАНДРОВ

ДЕЛИМСЯ ОПЫТОМ

НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ над спортивным аэродромом Коротыч развевал ветер флаги Чехословакии, Венгрии, Советского Союза. Ведущие спортсмены трех стран приехали на международные сборы по радиоуправляемым моделям, чтобы поделиться накопленным опытом, помериться силами, узнать о спортивных новшествах. В программе было и знакомство с памятными местами и достопримечательностями города, интересные экскурсии. С особым чувством посетили гости мемориал Соколово, деревню, подступы к которой защищали во время Великой Отечественной войны русские и чехи, словаки и украинцы. Символом вечной связи между нашими народами стал подвиг чехословацкого поручика Отакара Яроша, погибшего при обороне Харькова. Имя его носит теперь одна из красивейших улиц города.

В атмосфере дружбы и взаимопонимания проходили состязания спортсменов. Давние соперники и друзья познакомились с изменениями в правилах соревнований класса радиоуправляемых планеров, о них рассказали чехословацкие мастера. Удобны ли эти новшества?

— Безусловно, — говорит Александр Смоленцев, мастер из Казани. — Они во многом уравнивают тактически всех участников, и успех теперь зависит лишь от мастерства

и техники самого пилота, ну, и от погоды, конечно.

Нелегко привыкать к новому, несколько непривычны эти изменения для наших спортсменов. Поэтому и результаты у них пока не лучшие — 22 481 очко и общекомандное второе место. Первое место у сборной ЧССР — 23102 очка, третье у венгерских моделлистов — 22310.

И в личном первенстве чешские планеристы были впереди. Они точнее производили посадку, с более высокой скоростью совершали ходки. Лидировал В. Халупничек с результатом 9000 очков из 9000 возможных! Наши спортсмены А. Смоленцев (8033) и И. Адамонис (7705) на 4-м и 5-м местах.

У строителей планерных моделей свои заботы. Главное внимание — стилю полета.

— При ограничении количества и коэффициента сложности фигур мы видели оригинальное исполнение программ, — делится впечатлениями горьковчанин Вячеслав Нефёдов. — У многих моделей необычным был запуск, удаление и скорость при выполнении той или иной фигуры. Меня привлекло расположение двигателя и резонансной трубы отдельных минисамолетов, их окраска.

Заинтересовал участников встречи винт изменяемого шага на модели венгра И. Мохая, единственного исполнителя сложнейшей фигуры — «лавины». Подобный винт был и на модели советского спортсмена Б. Паченкера.

Всем понравился полет микро-самолета В. Макарова (СССР). Набрал наибольшую сумму в трех турах — 1852 очка, он стал победите-

лем соревнований, вторым был чех А. Зедек (1846), его товарищ Й. Церга — третьим (1844). В командном первенстве на первом месте команда ЧССР — 5463 очка, у советской сборной на десять очков меньше, у венгерской команды — 5060 очков, у второй сборной СССР — 4572 очка.

Изобретательность отличала выступления авиамоделистов на заключительном этапе соревнований.

Международные сборы помогли спортсменам не только познакомиться с достижениями братских команд, но и получить определенный опыт выступлений на международных соревнованиях, опыт, которого порой так не хватает и некоторым нашим спортсменам для успешного выступления на больших первенствах.

Е. КИТАЙГОРОДСКИЙ

Харьков

● К полетам готовятся советские спортсмены.

● Перед запуском О. Виташек и В. Халупничек (ЧССР).

Фото М. ГРИНЕВИЧА





ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ ПОВЕСТЬ

ЭЛЬЗА ВХОДИТ В СЕЛО и невольно замедляет шаг. Сердце бьется так, будто она на беговой дорожке. Искоса смотрит налево, направо — ни души. Дворы заросли лебедой и лопухами, ни заборов, ни калиток — видно, все пошло на топку. Село кажется вымершим. Но огороды посажены, прополоты. Куда же подевались жители в самый разгар домашних и полевых работ? Боятся выходить из дома, чтобы не попасть на глаза фашистам? Так и немцев не видно. Какая зловещая тишина. Даже воробы шныряют торопливо, испуганно.

У четвертой от края хаты она замечает на телеграфном столбе объявление. Лучше, конечно, пройти мимо, а если там интересная информация? Надо подойти. Объявление по всем правилам, на форменном бланке с орлом и фашистской свастики: «Немецкое командование доводит до сведения всех жителей, что 3 июля 1944 года в воздушном бою был сбит советский бомбардировщик. Двоим членам экипажа удалось спастись. Немецкое командование напоминает: за укрывательство советских военнослужащих — расстрел, за помощь в поимке — денежное вознаграждение — 10 тысяч марок, за каждо-го...»

Поднялась цена, мысленно усмеивается Эльза. Неделю назад предлагали пять тысяч и корову. Корову, наверное, сами съели... Расклеили всюду, даже в этом неприметном местечке Попины, затерянном среди лесов и болот. Хотя именно глухомань и отдаленность от дорог заставили Эльзу заглянуть сюда. По рассказам партизан бой между советским бомбардировщиком и немецкими истребителями происходил над железной дорогой Брест—Пинск, недалеко от сел Попины, Каролины. Там и выпрыгнули двое. Лес и болота помогли им укрыться от поисковых групп, созданных

из немецких частей и местных полицейских. Путь советских летчиков, несомненно, лежит на восток. Но нелегко выбраться из болот и пробиться к своим сквозь сплошные потоки отступающих фашистских войск. Хорошо, если попадут к партизанам. По слухам, один летчик неделю назад прибил к соседнему партизанскому отряду.

Эльза не тешит себя мыслью, что она найдет именно Ивана Хрущева, своего давнего и очень короткого знакомого, который почему-то до сих пор не выходит из головы и сердца, но в глубине души она мечтает найти именно его. Сколько раз судьба испытывала ее терпение — на каждую встречу с прилетающими с Большой земли экипажами Эльза отправлялась с трепещущим сердцем; ей казалось, что в этот раз прилетит он. Но прилетал другой. И во второй, и в третий, и в десятый раз... А надежда встретить его не угасла. Потому и на поиски летчиков, сбитых 3 июля, одной из первых вызвалась пойти. Сегодня 15 июля. Прошло двенадцать дней. Эльза побывала не в одном селе, поговорила не с одним жителем — никаких следов. Только вот эти объявления — листовки. После них на душе у Эльзы становится теплее — значит, летчики не пойманы.

Заходя в село, Эльза окольными путями выспрашивает, где живет нужный ей человек, на которого можно положиться, а уж у него узнает о всех новостях и о разыскиваемых летчиках. Месяц назад в Попинах побывал Геннадий Подшивалов, познакомился тут с крестьянином Феликсом Домбровским. Знакомство, правда, было случайным, мимолетным, но что-то партизану-разведчику понравилось в поляке, он заверил Эльзу, что на Домбровского можно положиться. Где он живет, Эльза не знает, видно, придется зайти в первую попавшую хату.

Прочитав объявление, Эльза еще раз беглым взглядом окидывает заросшую бурьяном усадьбу — никого, и идет

дальше. В соседней хате кто-то мелькает в окне и, испугавшись чего-то, прячется. То же происходит и в другом доме. Неладно в селе. Заходить к кому-нибудь или побыстрее исчезнуть? Но тогда будет мучить сомнение: не зашла, а летчики, может, именно в этом селе. И она решает. Круто и решительно поворачивает к следующей хате, будто идет к давним знакомым. На ее счастье дверь открывается, и из сеней выходит женщина, возраст которой определить довольно трудно: гибкая стройная фигура, темные густые волосы и морщинистое лицо с усталыми заплаканными глазами.

— Коли ласка, — здороваются белорусски Эльза, стараясь как-то смягчить свое бестактное вторжение.

— Здравствуйте, — равнодушно отвечает женщина и, словно очнувшись и только что увидев перед собой девушку, спрашивает: — Вы ко мне?

— Собственно, я хотела... но вам, видно, не до меня.

— Да уж... — У женщины текут слезы. — Говорила ему, умоляла, не слушал, а теперь вот... — Ей хочется выговориться, пусть даже чужому человеку, поведать о своем горе. — За что они...

Эльза смутно догадывается — забрали мужа. В последнее время фашисты устраивают в городах и селах ночные набеги по квартирам и забирают все трудоспособное население, угоняют на оборонные работы.

— Не плачьте. Может, все образуется, вернется...

— Вернется, — всхлипывает женщина. — Кого в прошлом году забрали — ни слуха, ни духа. А теперь... и старых, и малых.

— Всех до одного?

— Прихвостней своих только и оставили.

— Это кого же? — спрашивает Эльза так, словно каждого знает в селе.

— Ежи Ковальского да Феликса Домбровского.

А Подшивалов говорил, что на него

можно положиться. Ведь она и шла к нему. Хотя, откуда мог знать Подшивалов — видел всего раз. В хорошее-то время люди живут под маской, а теперь... И все-таки кое-что следует уточнить, обстоятельно во всем разобраться. Вспоминается внешнее описание Домбровского: худой, болезненного вида. И Эльза возражает:

— Домбровский, я слышала, болен.

— А мой не болен? — Голос женщины вдруг ожесточается. — Сколько лет от живота мается. На простокваше да на киселях только и держался. Кто теперь ему будет там отваривать да процеживать? И не посчитались. А Домбровский... Знаем, кто справку ему выправил. Дружок-полицай из Каролин. Частенько к нему наведывался с компанией. Кутят по целым ночам — по соседству живем, все видим и слышим. Вот куда его и не забирают.

«Так, так, — мотает на ус Эльза, — значит, с полициями и немцами дружбу водит. Что ж, таких нынче — и нашим и вашим — немало. И Подшивалова, наконец, хорошо встретил, что тот поверил. Хотя... Геннадий — опытный человек, угощениями его не обманешь».

— Я зашла к вам, не знала, — извиняющимся тоном оправдывается Эльза, — хотела вот на часы продуктов выменять.

— Кому они теперь, часы, нужны. На белый свет смотреть тошно.

— Я понимаю, — соглашается Эльза. — Может, Домбровский позарится?

— Может, и позарится, — отрешенно и безразлично отвечает женщина.

Эльза теперь знает, что Домбровский живет «по соседству», но по какую сторону? Как бы выпытать и это?

— А он дома?

— С час назад во дворе копался, — женщина поднимает голову и смотрит на соседний двор, что справа.

Но Домбровского дома не оказывается. Одинадцатилетний мальчуган, важно отрекомендовавшийся Каролем, общается, что отец косит траву за селом, и указывает, где именно.

Эльза выходит за село и видит у небольшого стожка среднего роста мужчину, звенящего брусом о косу. По описанию Подшивалова — он: лицо худое, желтовато-землистое, с темными впадинами под глазами — явный признак желудочного заболевания. А руки жилистые, крупные — руки труженика; прилипшая пропотевшая рубашка облегает тугие мускулы, сильные бицепсы.

— Здравствуй, — приветствует Эльза.

— День добрый, — отзывается мужчина, прячет брусок в задний карман брюк и пронзает девушку недоверчивым взглядом.

— Вы Феликс Домбровский? — на всякий случай спрашивает Эльза.

— Да, я Феликс Домбровский. Что угодно пани?

— Вам привет от Геннадия Подшивалова.

— Кто такой Геннадий Подшивалов?

— Вы познакомились с ним месяц назад. Он был с товарищами.

Домбровский скептически щурит глаза и улыбается:

— Что-то не припомню. Что еще просил передать этот Геннадий... Почивалов?

Он нарочно искажает фамилию. Не доверяет? Или в самом деле служит и нашим и вашим?

— Ничего особенного. Просто советовал к вам обратиться. У меня есть часы, я хотела бы поменять их на хлеб.

Он мельком смотрит на часы, а потом на Эльзу.

— Пани — смелая девушка. Часы советские, из-за них могут быть большие неприятности.

— Ну, почему же. Сейчас много всего советского. Мне подарил их немецкий офицер.

— А немецкий солдат может арестовать за них. Вчера у нас искали русского летчика. Может, это его часы? — Ее снова пронзает колючий, недоверчивый взгляд. Умный, хитрый человек. Будто рассказывает, а на самом деле пытается выведать у нее. Нет, что-то в нем настроения, не располагает к доверию.

— Что вы...

— Очень похоже. И логично: летчика надо прятать, кормить, вот вы и взяли его часы. А у нас вчера из-за него забрали всех мужчин и девушек, способных держать лопату. Рыть окопы.

— А вас?

— Меня? — усмехнулся Домбровский. — И меня могли, если б не моя язва желудка. — Лицо его серьезнеет. — А вот четверо сбежали, вернее спрятались где-то заранее. Трое парней и одна девушка. Кто-то предупредил их. Плохо им будет, если поймут.

Что это? — предупреждение или откровение? Убраться отсюда подобру-поздорову или довериться ему?

— Ну, их-то поймать теперь трудно.

— Это точно, — соглашается Домбровский. — Говорят, фронт приближается, вот и бегут — одни на восток, вторые — на запад.

— А вы? Опасность ведь никого не минует.

— Разумеется. Но мне рановато трогаться с места и трудновато — трое иждивенцев.

Она не придает значения последней фразе, в которой и заключалось то, что ее интересовало: у Домбровского двое иждивенцев — жена и сын, третий — советский летчик.

— Друзья помогут. — Она имеет в виду полицейских, он — партизан.

— Разумеется. Как это у русских: не имей сто рублей, а имей сто друзей. У меня действительно много друзей. Вот даже какой-то Геннадий Подшивалов, которого я не помню. Откуда он?

Глаза хитрые, все время настороженны. Нет, она не верит ему.

— Издалека. Но два дня назад я видела его у Синявки.

— Синявка, Синявка, — повторяет Домбровский, о чем-то думая и задерживая взгляд на почти новых немецкого фасона сапожках. — Хотелось бы повидать вашего Подшивалова, — и глаза его снова хитро щурятся: — может, и в самом деле старый знакомый. Где же его разыскать?

— Вас сейчас отвести к нему или позже? — не скрывает иронии Эльза.

— Сейчас, пани, не надо, — то ли не замечает он ее тона, то ли делает вид. — Сейчас опасно: всюду по дорогам дозорные рыщут. И вам лучше бы переждать до ночи. Хотя бы вот в этом стожке. Скоро обед, и Кароль, мой сын, принесет что-нибудь подкрепиться.

Он говорит искренне, и это сбивает ее с толку. Ей очень хочется остаться,

отдохнуть, выспаться. Но разве можно думать об отдыхе, когда где-то рядом наш советский человек нуждается в помощи, возможно раненый, обессиленный, голодный.

— Спасибо, — благодарит она. — Но мне надо идти. А если действительно вам нужен Подшивалов, приходите. Он вас встретит.

— Куда?

— Туда же, к Синявкам. Слышали про Тухлое озеро?

— Слышал. Там кругом болота.

— Верно. А от 41-го разъезда есть тропа. Пойдете по ней. У Кривого ручья вас будут ждать. Когда выйдете?

— Завтра ночью.

— Послезавтра на рассвете вас встретят...

Она и предположить не могла, что всего в десяти шагах от нее, в том самом стожке, в котором предлагал переждать до ночи Домбровский, находится человек, ради которого она рисковала жизнью. Если б она знала!..

Небо светлеет незаметно. Поначалу гаснут звезды над головой, потом одна за другой меркнут у горизонта. Ветер не шелохнет. Тишина стоит такая, что, кажется, слышно, как растет трава. Лишь изредка вскрикивают ночные птицы да с востока нет-нет да и донесется артиллерийская канонада — то приближается долгожданный фронт.

Эльза и Подшивалов лежат в кустах недалеко друг от друга у самой тропинки, ведущей к Тухлому озеру, и внимательно всматриваются в сторону, откуда должен появиться Домбровский.

Небо у горизонта синее, а лес кажется фиолетовым, в низинах собирается туман. Прострелотала где-то сорока, и лес, будто по сигналу, оживает сотнями птичьих голосов. Эльза прислушивается, пропускает мимо ушей птичью трескотню, и улавливает далекие тяжелые шаги. Идет не один... Двое. На всякий случай снимает автомат с предохранителя.

Они появляются из-за кустов: один — среднего роста, худощавый, второй — высокий, заросший бородой и усами, шагает неторопливо, вразвалку. Феликс Домбровский, а второй?.. Что-то в нем знакомое. Шагает могуче, по-богатырски. Борода короткая, густая. Домбровский идет впереди шагах в пяти. Ближе и ближе. Где видела она этого высокого бородача? Вот он совсем рядом. Смотрит в ее сторону. Глаза голубые, добрые, веселые. Его глаза. И она не выдерживает, вскакивает, продирается к нему сквозь густые, больно стегающие ветки.

— Иван!

Мужчины останавливаются. Удивленно смотрят на нее.

— Эльза! — Хрущев расставляет для объятия руки.

— Ванюшка! — она обнимает его как родного, самого близкого и желанного человека.

— Ну и ну, — дивится Подшивалов. — Не зря она искала его.

— Эх вы, — смеется Феликс Домбровский, узнав историю их любви. — Ведь предлагал же переждать в одной копне до вечера.

...Свадьбу они сыграли спустя полгода, в канун победного 45-го, когда были вызваны в штаб фронта для получения наград; Иван Максимович — ордена Ленина и Золотой Звезды Героя, Эльза Ефимовна — ордена Красной Звезды.

ЛЮДИ «ВТОРОГО СОРТА»

ИХ В США свыше 40 миллионов. Негры, индейцы, пуэрториканцы, выходцы из соседних латиноамериканских стран. Белое большинство, в основном, власть имущие, называет эту категорию сограждан «людьми второго сорта».

Не так давно Совет по национальным меньшинствам опубликовал доклад, который называется «Неодинаковая справедливость». В докладе приводятся красноречивые свидетельства жестокого расового угнетения «небелых» американцев. Особенно широкий расизм принят с приходом к власти на Капитолийский холм администрации Рейгана.

Под фальшивой фирмой «равенства», «демократии» процветает разгул кунтулуклановцев, которым ничего не стоит убить человека с черной кожей просто за то, что он иной расы, затравить собаками, застрелить ради забавы. Жестокость, издевательства процветают особенно широко в армянской среде.

...Рядовой Линн Маклюр, 20 лет, умер в тексасском военном госпитале. Умер, как записано в свидетельстве о смерти, «от повреждения костей черепа и кровоизлияния в мозг».

Его привезли в бессознательном состоянии из военного учебного центра со следами ударов тупыми предметами на теле и голове. В сопровождающем письме было сказано, что «травмы получены на занятиях по боевой подготовке». В действительности Л. Маклюра зверски избил сержант-инструктор Бронсон только за то, что тот был негром. Сообщая об этом происшествии, американская военная газета «Нэйви таймс» писала, что расправы с неграми — система в вооруженных силах США. Подобные факты имеют место и в частях американских войск, расположенных в Европе, на островах Тихого океана, в Японии.

В частях армий США, по сообщению американской прессы, за один год на континенте официально было зарегистрировано более сотни крупных беспорядков на расовой почве. Негры-матросы выступили против расовой дискриминации на ударных авианосцах США «Китти Хок», «Констеллейшн» и флотском танкере «Хассаямпа». Западногерманская газета «Доиче Нахрихтен» отмечала, что за девять месяцев в американских вооруженных силах произошло более тысячи групповых драк между белыми и неграми.

В ноябре 1972 года на авианосце «Констеллейшн» оноло 120 матросов-негров отказались прибыть на корабль, готовившийся к выходу во вьетнамские воды, обвинив командира в попытках натравливания на них белых членов экипажа.

В июне 1974 года свыше трехсот негров из экипажа авианосца «Мидуэй», в знак протеста против произвола командного состава, провели демонстрацию в японском городе Йокосука, требуя равных прав.

Требования американского образа жизни одно время хвастились как крупным достижением официальной отменой сегрегации в вооруженных силах. В действительности такая лицемерная либерализация была вынужденной в силу необходимости использования американским командованием смешанных частей вначале на фронтах второй мировой войны, а потом в последующих локальных войнах, которые ведут империалисты США в различных регионах мира.

Однако жизнь подтверждает, что так называемое «интегрирование» и установление в равных правах белых и черных военнослужащих — чистейший блеф. Более того, процесс дискриминации негритянской части личного состава армии усиливается.

Соотношение негров и белых в общей массе военнослужащих США составляет примерно один к девяти, а в офицерском корпусе (по данным Пентагона) в сухопутных войсках один к тридцати, в военно-воздушных силах — один к семидесяти, а в военно-морском флоте на триста белых — один негр!

Правда, в последнее время приток негритянской молодежи в вооруженные силы возрос. Объясняется это ростом безработицы в стране. Она бьет безжалостно в первую очередь по негритянскому населению. И тысячи юношей с цветной кожей в поисках заработка вынуждены идти на вербовочные пункты армии, видя в этом избавление от нищеты и голода. В то же время доля негров в офицерском корпусе вооруженных сил США по-прежнему остается мизерной — всего около 3 процентов, а в ВВС и того меньше, лишь 1,3 процента.

Белый офицер, солдат, матрос отгорожены от цветных барьером шовинистических предрассудков, высокомерия, чванства. «Чистый» американец не желает иметь «ничего общего» со своими цветными согражданами. Здесь демагогические лицемерные разглагоствования Рейгана и его окружения о правах человека превращаются в пустой звук.

В воинских гарнизонах существуют отдельные для белых и черных солдатские клубы, офицерские казино. По свидетельству журнала «Солджерз», военная полиция обращается с неграми военнослужащими более жестоко, чем с белыми. За одинаковый проступок негр несет более суровое наказание, чем белый, а в любых столкновениях между ними на расовой почве виновным, как правило, оказывается негр.

«Я не могу видеть, — пишет Джерри Браун, руководитель одного из профсоюзов в штате Коннектикут, — как наша конституция служит не для защиты истинных прав трудящихся, независимо от их национальной и расовой принадлежности, а в интересах молодчиков из ку-клукс-клана». Нельзя не согласиться с этим заявлением.

Президент Рейган почти в каждом своем выступлении разглагоствует о «правах человека», «свободе личности», мечет гром и молнии в адрес народов тех государств, которые не желают строить свою жизнь по американскому образцу. Нет ничего более циничного и лживого, чем демагогия руководителей США. Прогрессивные люди земли все явственней убеждаются в том, что расистская Америка — подлинная тюрьма для национальных меньшинств.

А. ГРОМАКОВ,
кандидат исторических наук

СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» ЗА 1982 ГОД

ПЕРЕДОВЫЕ И РЕДАКЦИОННЫЕ СТАТЬИ

- 60-летию СССР — достойную встречу! № 1.
В ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников. № 2.
Мосякин В. К новым рубежам. № 3.
С Лениным в сердце. № 4.
Щербаков В. Равнясь на подвиг отцов. № 5.
Активно готовиться к IX Всесоюзному съезду ДОСААФ. № 6.
На благо народа. № 7.
Батехин Л. Часовые неба Отчизны. № 8.
Спарттакиада на марше. № 9.
Егоров Г. Озаренные светом Октября. № 11.
Покрышкин А. Союз нерушимый. № 12.

РЕШЕНИЯ XXVI СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНИ!

- Авиаторы селу. № 10.
Байтасов Б. Крылья Казахстана. № 1.
Клабуков Н., Скопин В. Тон задают коммунисты. № 5.
Орлов Б. Над полем колхозным. № 8.
Олейничено Г. Гласность современности. № 7.
Рассуковский А. Мерой современных требований. № 6.
Рекорды под облаками. № 1.
Харламов С. Авиационному спорту — большие крылья. № 4.
Штучкин Н. Его крылья. № 5.

60-ЛЕТИЮ СССР — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

- Барзаков С. Делами славы коллектив. № 2.
Бейбаев Р. Впереди — звено Виктора Дюжакова. № 6.
Васина Б. Депутат. № 6.
Витквичус В. Юности крылья даны. № 8.
Волчанское авиационное. № 3.
В семье единой. № 4—11.
Карабанов В. За словом — дело. № 4.
Карпенко С. Верим в силу коллектива. № 6.
Коротченко А. Критерий — дело. № 12.
Крутилин Г. Соревнуются все. № 3.
Мецлер Л. Крепки узы товарищества. № 10.
О времени, о себе. № 12.
Потяженко В., Турьян В. Нашли резервы. № 9.
Шмелев М. Тепло братства. № 12.

ВОЕННО- ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

- Балакин Н. Спортивное долголетие. № 9.
Бутыгин Ф. Решила взаимовыручка. № 3.
Величие славной Победы. № 4.
Голышев М., Штучкин Н. Листая страницы. № 2.
XIX съезд ВЛКСМ. № 7.
Дегтярев Я. Небо у них одно. № 8.
Дорохов А. Всем смертям назло. № 4.
Издательство ДОСААФ СССР в 1982 году. № 3.

- Ильенко Д. Подвиг служит примером. № 8.
Калиниченко А. Снайперский удар морских летчиков. № 3.
Калиниченко А. В канун Победы. № 5.
Коломина Е. Из когорты отважных. № 10.
Коротков Е. Огненный таран. № 6.
Кукушкин П. Воениздат в новом году. № 1.
Лебединский М. В строю! № 8.
Ллепая помнит. № 9.
Львов М. На переднем крае неба. № 11.
Мальков А. Отвага плюс мастерство. № 10.
Минаков В. Три героя. № 12.
Мухин О. Защищая Отчизну. № 6.
Наливайко Б. Летящий комиссар. № 5.
Никитин Б. Улица имени Гастелло. № 3.
Руденко С. Над волжской твердой. № 9.
Сиников А. Подвиг в Арктике. № 1.
Соколов И. Сквозь облака и годы. № 7.
Федоров А. Обеспечивая выброску десанта. № 1.
Фотиню Ю. Несокрушимые и легендарные. № 2.
Черных И. Ночные грозы. № 9—12.
Чернявский В. Рядом с летчиками. № 1.
Чистяков В. Мастер высокого класса. № 1.
Шмелев А. Растим патриотов. № 3.
Январь сорок второго. № 1.

ВОСПИТАННИКИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

- Голованев Р. «...За мужество в полете». № 9.
Злочевский М. Наставник. № 2.
Минаков В. «Нам только взлететь, Миша...» № 2.
Мошков В. Перехватчик. № 4.
Нагорный В. Ефимыч. № 3.
Нечаев Г. Слово о герое. № 1.
Островский А. Не смотрите на «левшу» с усмешкой. № 3.
Покровский Б. Второй взлет. № 1.
Самсонов В. Воздушный хлебороб. № 11.
Усольцев В. Вера в крепкие крылья. № 3.
Чечнева М. Мой друг Лидия Демешова. № 3.
Штучкин Н. Обучая и воспитывая. № 10.

О ЖИЗНИ ВВС И ВДВ

- Высшее летное. № 5.
Грязнов Е. Сполохи над аэродромом. № 8.
Михайлов Г. Личным примером. № 5.
Обухов В. Не любит тишины аэродром. № 11.
Осталенко А. Оценка за учения. № 10.
Протасов Ю. В условиях, максимально приближенных к боевым. № 1.
Сергеев А. Бой в тылу «противника». № 7.
Титов С. В строю защитников Родины. № 6.

ВНИМАНИЕ — ПОДРОСТКИ!

- Бекенов К. Мальчишкам снится небо. № 11.
Васильев Н. Есть такая школа в Волгограде. № 10.
Васильев Н. Школа крылатой мечты. № 12.
Внуки Королева. № 1.
Георгиев Ф. Заботясь о подрастке. № 6.
Громов М. Сильным покоряют высоты. № 7.
Дубинин В. Помощь предлагает КТТМ. № 4.
Ермаков А. Авиамоделисты-

школьники ждут помощи. № 11.
Коротков Е. Экспонаты мужества. № 2.
Лебединский М., Леонтьева Т. Главная мечта — высота. № 10.
Леонтьева Т. Большой и дружный экипаж. № 2.
Мецлер Л. Юные летчики из Щекина. № 3.
Палийчук Д. Орлята киевского неба. № 6.
Сидоров И. «Юный пилот» — дорога в небо. № 4.
Тимченко А. В сельской школе. № 6.
Турьян В. XII Всесоюзный конкурс «Космос». № 6.
Хафизов А. Школьник изучает самолет. № 7.
Хохлов В. У нас во дворе. № 5.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ И АЭРОКЛУБАХ ДОСААФ

Балакин Н. Летная дисциплина — закон. № 4.
Балакин Н. Час летаем — два записываем. № 7.
Бойко Ю. Комсомольцы держат. № 5.
 В первичные организации, в кружки, товарищи мастера! № 7.
Глебский В. Потребность каждого. № 9.
Землянский Д. Техническое училище: живут традиции ветеранов. № 4.
Иванов А. Так сдают позиции. № 8.
Камышев Ю. У отрогов Саян. № 2.
Ковалева Ю. Сельский авиационно-спортивный № 11.
Кришневич И. Проверка на прочность. № 5.
Лагутин В. Когда в аэроклубе летный день. № 2.
Мальков А. И вновь одни слова. № 8.
Махов В. Посмотри глазом хозяина! № 1.
Мотенойте А. Аэроклуб — мой дом. № 7.
Намеченное выполним. № 3.
Новиков А. Умножая традиции. № 5.
 Об инициативе ведущих авиационных спортсменов оборонного Общества. № 11.
 Повышать исполнительность, совершенствовать контроль. № 5.
Рудик В. На заводе ДОСААФ. № 2.
Сыченко С. Заводская молодежь стремится в небо. № 12.
 Смотр оборонной работы. № 4.
Соломко В. Летать без происшествий — задача номер один. № 5.
Уткин Ю. Когда случай особый. № 7.

САМОЛЕТНЫЙ И ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Балакин Н. С гражданской ответственностью. № 12.
Балакин Н. Соревнуются винтокрылые. № 11.
Васильев В. Чемпион вновь побеждает. № 12.
Денисенко Л. В дружбе куется мастерство. № 5.
Кобылянский Г. Предполетный режим. № 7.
Кочицын Ю. В зоне Як-52. № 6.
Косс А. Шаги самолетного спорта. № 8.
Косс А. Кубок — ленинградцам. № 12.
Кудинов А. Спортивный самолет. Каким я его вижу. № 10.
Николаев В. Где же спортивные резервы? № 10.
 Поучительный урок. № 3.
Слюсаренко А. Влюбленная в небо. № 7.
 Старты на Як-52. № 5.
Тарасов Ю. Мастерства почерк золотой. № 11.
Тырсин А. Вертолетицы ставят мировые рекорды. № 5.

ПЛАНЕРНЫЙ И ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Аникин А. Дельтапланы над горами. № 12.
Бальчионас И. Конструктор планеров «БРО». № 2.
Васина Б. 100 000 километров небесными дорогами. № 1.
Васина Б. Когда и родные стены не помогают. № 9.
Герасимов М. Метеопрогноз для парящих полетов. № 6.
Игнатьев В. Над сибирскими просторами. № 6.
Кареткин А. Антипикирующие устройства. № 2.
Кареткин А., Табакиев Е. Мировой чемпионат дельтапланеристов. № 5.
Малиновский Н., Бобарыкин И. Юношескому планеризму — широкою дорою. № 10.
Мякирюнас В. ЛАК-14 «Страздас». № 3.
Неринга Б. Спор под облаками. № 8.
Новинский Е. Надежные приборы. № 6.
Ошкинис Б. Планер БРО-23КР. № 5.
Паплаускайте Я. 28760 км — под облаками. № 11.
Приалгаускас С. Тренажер для дельтапланеристов. № 3.
Рыбкин В. Когда дельтаплан в воздухе. № 9.
Русаковский Е. КАИ-50. № 4.
Самыличев А. Самостраховка дельтапланериста. № 7.
Старостин П. Три года спустя. № 7.
Турьян В. Икары, вам взлет! № 1.
Тюменцев В. Международная встреча. № 3.
Устюжанин А., Тихомиров А. Парящий полет: оценка результатов. № 5.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Август-82: XVI чемпионат мира парашютистов. № 6.
Васина Б. Парашютизму — массовость. № 12.
Владимиров И. Сельские парашютисты. № 9.
Гурный В. Советская парашютная школа. № 11.
 Дружба крепнет. № 7.
Закорецкая В. Индивидуальная акробатика. № 6.
Калабухова Л., Пугачев В. Парашюты XVI чемпионата мира. № 11.
Кокорев Н. Новые мировые рекорды. № 4.
 Крепнет дружба советских и корейских парашютистов. № 2.
Лимонад Ю. Аэродинамика парашюта-крыла. № 4.
Лисов И. Имени героя-разведчика. № 1.
Марков А. Брянские многоборцы. № 8.
Неринга Б. Не ходить в отстающих. № 1.
 Парашютисты, на старт! № 5.
Плохой В. В небесах, на земле, на воде. № 9.
Сыч В. Техника — арбитраж. № 3.
Тихоненко В. Тренироваться ежедневно! № 2.
Траман В. Встретились парашютисты-многоборцы социалистических стран. № 1.
Траман В. 28 медалей многоборцев. № 11.
Чайка В. Регулировка парашюта ПО-9. № 3.
Швачко А. Умей владеть собой. № 7.
Яснопольский Л. Побеждают волевые, стойкие, умелые. № 11.

АВИМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Алдошин Л. Чему учат итоги. № 3.
Алексеев А. Катушка для лее-ра. № 2.

Аникин А. После уроков. № 6.
Бурцев В. Эксперимент-82. № 9.
Бусаров В., Королев С. Винты из стеклопластика. № 5.
Васильченко В. Радиоуправляемая, одноторная. № 3.
Евтехов А. Как увеличить продолжительность, дальность и скорость полета. № 8.
Игнатьев С. Увлеченность. № 3.
Изюмов В. Экономичный преобразователь. № 4.
Ильинов А. Мои скоростные модели. № 6.
Каюнов Н. Под куполом олимпийского зала. № 2.
Келлер Д. В полете — комнатные модели. № 4.
Киселев Б., Ундина В. Кордовики должны побеждать. № 1.
Китайгородский Е. Виктор Онуфриенко и Валентин Шаповалов — чемпионы мира. № 10.
Китайгородский Е. Капитаны малой авиации. № 11.
 Клуб юных авиамodelистов «Крылышки». № 1-4, № 9-12.
 «Крылья Родины» советуются. № 8.
Кудрявцев С. Комнатная авиация — это серьезно! № 9.
Лебединский М. И больше, и лучше. № 4.
Лепп А. Резиномоторная. № 6.
Петров Ю. Соосная модель вертолета. № 8.
 Построй модель-копию. Як-53. № 5.
 Раста кружкам и секциям! № 6.
Рахманкин С. Применяем синтетические материалы. № 7.
Сироткин Ю. Удачи и просчеты. № 9.

КОСМОНАВТИКА

Балакин Н. «Я очень люблю небо». № 10.
Бирюков Ю. Человек из будущего. № 9.
 Гагаринские чтения в Москве. № 6.
Максимов Г. Эстафета пилотируемых полетов продолжается. № 7.
Меркулов И. Шаги советской космонавтики. № 12.
Нариманов Г. Четверть века космической эры. № 10.
Николаев А. Для блага любимой Родины. № 4.
 Новая страница отечественной космонавтики. № 10.
Новиков Н. Научные десанты на Венеру. № 5.
Новиков Н. Плодотворное сотрудничество. № 8.
 Они были первыми. № 4.
Раушенбах Б. Ученый, конструктор, организатор. № 1, 2.
Старостин П. Поворотный пункт в истории цивилизации. № 4.
Циолковский — активист Осоавиахима. № 9.

АВИАЦИОННАЯ ТЕХНИКА

Бирюлин В. Конструктор вертолетов. № 10.
 Всесоюзный конкурс новаторов ДОСААФ. № 5.
Грибовский К. «Осовиахимовский конструктор». № 7.
Клуб получил Як-52. № 4.
Муратов Н. На пути в стратосферу. № 2.
 Опытные самолеты периода второй мировой войны. № 2. ДВ-108.
 Послевоенные советские самолеты № 9 — Як-11, № 10 — УТБ-2, МиГ-8 «Утка», № 11 — ТА-1, № 12 — ВВ-109.
Рабин И. Полет в новую эру. № 5.
Султанов И. Конструктор прославленных самолетов. № 6.
Шейнин В. Создатель могучих «илов». № 3.
Яковлев С. Ближнемагистральный, скоростной. № 4.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Ленин и авиация. № 8.
Бирюлин В. «Как на острие иглы». № 1.
Григорьев А. Под крылом авианосца. № 7.
 Документы творческого подвига. № 3.
Жолудев Л. Научно-техническому подвигу — 50 лет. № 10.
Колпаков М. Красный орел. № 6.
Король В. Перелет Берлин—Петербург. № 8.
Лебедев А. Из записок полярного летчика. № 3, 5, 11.
Помарев А. Столетие отечественного самолетостроения. № 8.
Сторченко П. Советская парашютная школа. № 9.

В СТАНЕ ИМПЕРИАЛИЗМА

Беляев В. Жандармская дубинка. № 6.
Бирюлин В. Разведку ведут беспилотные винтокрылые аппараты. № 7.
Громяков А. Люди «второго сорта». № 12.
Давыдов Ю. Черные замыслы Пентагона. № 3.
Давыдов З. Кто организует авиационные катастрофы? № 8.
Иванов П. Ядерные крылья НАТО. № 2.
Иванов П. Лжецы. № 4.
Морозов В. В угаре ядерной амбиции. № 1.
Пляченко П. Их призвание — убивать! № 10.
Пляченко П. Носители оружия геноцида. № 11.

Из писем в редакцию

МУЗЕЙ ПАРАШЮТИЗМА В ПЛАНЕРСКОМ

Есть в поселке Планерское у самого берега Черного моря музей истории отечественного парашютизма. Пока это скорее выставка — филиал Центрального дома авиации и космонавтики. С каждым днем он пополняется все новыми экспонатами: редкие фотографии, книги, интересные медали и парашюты. Среди них славный парашют-крыло ПО-9 серии 2, на котором наши спортсмены завоевали почти все рекорды мира.

Энтузиасты создания музея — Любовь Печерикина и Людмила Буракова. Имя Печерикойной хорошо знакомо любителям авиационного спорта — в соавторстве с журналисткой Натальей Лесиной она написала полюбившуюся многим книжку «Гора Клементьева».

Мне довелось посетить музей ранней весной, когда в Планерском совсем мало приезжих. И все равно — каждый день в нем посетители и экскурсион, сюда приходят школьники, туристы, писатели и, конечно же, парашютисты. Рядом с парашютными стендами небольшие стеллажи с редкой красоты камнями — крымскими самцветами.

Друзья парашютисты! Непременно побывайте здесь. А у кого есть парашютные реликвии — присылайте. Им здесь место.

Ю. ЛИМОНАД,
кандидат технических наук

[4 тура], полет на максимальный облет ППМ (поворотных пунктов маршрута-вешек) и точность приземления [5 туров].

По окончании розыгрыша первого упражнения победителем стал Александр Калинин из Москвы — 177,97 очка, второе место у Андрея Кареткина [РСФСР] — 169,825, третьим был Сергей Казанцев [Узбекистан] — 162,241. Этим спортсменам отличала относительная стабильность выступлений во всех турах упражнения. Без единого «0» в этом упражнении выступили 17 человек. А вот результаты спортсменов Р. Сайфутдинова из Киргизии и И. Латкина из Москвы не могли порадовать их одноклубников. Они не совершили ни одной положительной попытки и не принесли своим командам ни одного очка. Анализируя ход борьбы в первом упражнении, можно заметить, что с каждым туром



ДЕЛЬТАПЛАНЫ НАД ГОРАМИ

Гостеприимно встречала киргизская земля участников II чемпионата СССР по дельтапланерному спорту, посвященного 60-летию образования Союза Советских Социалистических Республик. На этот праздник съехались пятьдесят спортсменов из 10 братских республик и городов-героев Москвы и Ленинграда. Соревнования проходили на дельтадроме, расположенном близ базы отдыха Чон-Таш, в 30 километрах от столицы Киргизии г. Фрунзе.

Техническая комиссия дала высокую оценку представленным дельтапланам. Надо отметить, что почти все спортсмены выступали на аппаратах постройки 1982 года, которые всего за один год претерпели заметные качественные изменения. Как объяснил председатель комиссии В. Богомолов, этому способствовал широкий обмен опытом во время соревнований и сборов, подробный анализ информации о новых зарубежных конструкциях.

Дельтапланы II чемпионата СССР характеризует объемный купол с двойной обшивкой до 80% паруса, тщательное изготовление поверхности крыла, применение обтекателей, в том числе использование формообразующих пластиков. Активно внедряется автоматическая механизация крыла и паруса — плавающая поперечина, переменная жесткость лат. Спортсмены используют более совершенные подвесные системы.

По программе соревнований участникам предстояло разыграть в 12 турах три упражнения: полет на заданное время и точность посадки [3 тура], полет по маршруту и точность приземления

дельтапланеристы постепенно привыкали к местным условиям. Так, в первом туре из 50 спортсменов 19 получили нулевые результаты, во втором — 12, а в третьем — 11.

Во время розыгрыша второго упражнения наблюдалась та же картина, только теперь «ноль» очков из 4 туров получил один спортсмен — П. Аджимамудов из Грузии. Первое место завоевал Игорь Соболев [РСФСР] — 240 очков. На второе место с завидной стабильностью [в трех турах он показал одинаковые результаты — 75 очков] вышел Сергей Казанцев — 226,0, третьим был одноклубник Соболева — Петр Поздняков — 223,75.

Удачным для Сергея Казанцева стал финал третьего упражнения, в котором он вышел вперед по сумме пяти туров — 255 очков. Пройдя все промежуточные этапы с постепенным наращиванием успеха, он одержал уверенную победу и стал абсолютным чемпионом СССР 1982 года. Его успех не случаен. На протяжении 12 туров он демонстрировал мастерство пилотирования, умение ориентироваться в термических и динамических воздушных потоках, мужественный и целеустремленный характер бойца. По сумме трех упражнений Казанцев набрал 643,241 очка — это ровно половина от общего успеха команды. Второе место занял Игорь Соболев — 530,724 очка, третье — у Петра Позднякова — 512,889 [оба из команды РСФСР].

Но успех сопутствовал не всем. Во время разбора полетов их руководитель, главный судья соревнований, достаточно конкретно называли причины неудач: вя-

лый неуверенный разбег на старте, старты с креном, неумение на финише правильно зайти на посадку. Во время розыгрыша третьего упражнения [полет на максимальный облет ППМ и точность приземления] многие спортсмены, увлекаясь погоней за количеством облетенных вешек, забывали о финишном квадрате и садились, не долетая до его пределов, что давало нулевую оценку. В связи с этим хотелось бы отметить и некоторый просчет судейской коллегии в выборе места посадки. Квадрат располагался не на ровном плато, а на выпуклой площадке. Это и подводило спортсменов.

Часто скорость ветра на старте не превышала 1 метра в секунду, и тут же начинались неудачи: слабый разбег в штиль и в результате — падение на старте. К. Юоденас [Литва] поплатился за это поломкой трапеции. Дважды, но, к счастью, без каких-либо поломок и травм, падал на старте В. Петров [РСФСР].

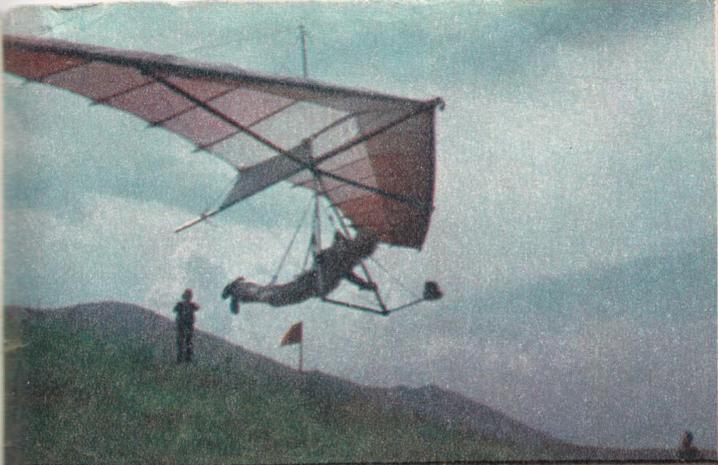
В целом борьба получилась очень интересной. На протяжении всего чемпионата только спортсмены РСФСР и Узбекистана продемонстрировали ровные выступления. Во всех упражнениях команда Узбекистана сумела войти в призовую тройку. В результате у нее второе место — 1257,88 очка. Победителями в общекомандном зачете стали дельтапланеристы РСФСР — 1490,763 очка, третьими были спортсмены Украины — 1102,034. Здесь, очевидно, уместно отметить и печальную стабильность выступлений спортсменов Киргизии и Грузии. В течение трех упражнений они делили между собой 11-е и 12-е места. Команда Киргизии смогла набрать всего 222,075 очка [это одна шестая от суммы очков спортсменов РСФСР] и заняла последнюю строку в турнирной таблице.

Дельтапланерный спорт молод — впереди у него большие горизонты. За короткое время в нашей стране успели полюбить этот увлекательный вид спорта. К сожалению, пропагандируется он пока недостаточно. На чемпионате число зрителей было небольшим, а в отдельные дни их не было вообще. Чем это можно объяснить? Пожалуй, удаленностью места соревнований от города. Но не только этим. Организаторам следовало бы заблаговременно подготовиться к столь важному спортивному событию — расклеить афиши по всему городу, заказать на время соревнований автобусы.

На территории базы Чон-Таш находился автобус, но рейсы он совершал по своему «особому» графику, и, естественно, не мог обеспечить подвоз не только зрителей, но и журналистов. Неожиданным было и решение организаторов о закрытии чемпионата — оно состоялось на день раньше намеченного. Многие на него так и не попали. Были трудности с размещением спортсменов — жили тесно, без удобств. Объясняются все эти недостатки тем, что база не приспособлена для проведения подобных соревнований.

Следующий чемпионат намечено провести в столице солнечного Узбекистана — Ташкенте. Надо полагать, что он пройдет на более высоком организационном уровне и продемонстрирует возросшее спортивное мастерство.

А. АНИКИН,
спец. корр. «Крыльев Родины»
Фрунзе



● Старт!

● Гости чемпионата знакомятся с выставкой фоторабот дельтапланериста В. Гвозда.

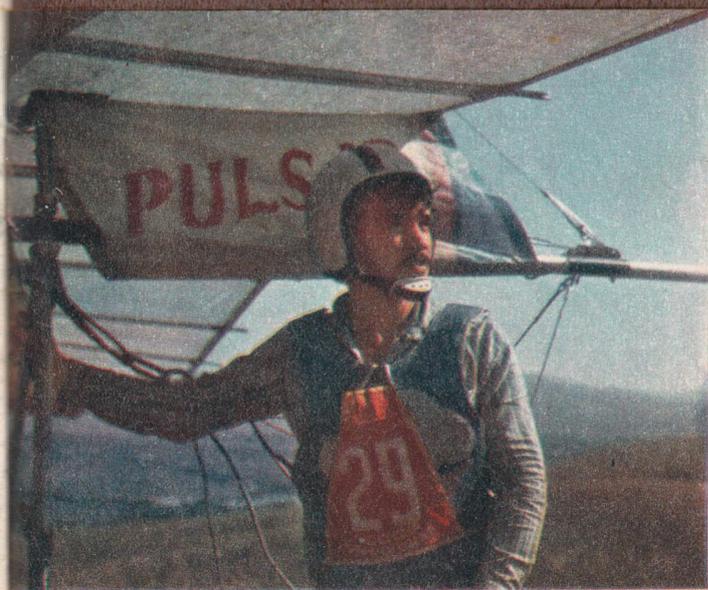
● Грузинский спортсмен Э. Туриния рассказывает зрителям о конструкции дельтаплана.

● Студент МАИ А. Калинин — чемпион по первому упражнению.

● Команда РСФСР — победительница чемпионата.

● Между полетами.

● Статья О. К. Антонова в «Комсомольской правде» заинтересовала всех.



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

Издается с 1950 года
© «Крылья Родины», 1982.

А. Покрышкин. Союз нерушимый	4
А. Коротченко. Критерий — дело!	6
Т. Мусабиев. Все мы — сыновья одной семьи	8
В едином строю	9
М. Шмелев. Тепло братства	10
Ю. Овсянников. Чувство долга	12
Г. Оганесян. Мой подарок	12
Б. Васина. Парашютизму — масовости!	14
В. Васильев. Чемпион вновь побеждает	16
А. Косс. Кубок — ленинградцам	16
Великая авиационная держава	17
А. Шебалков. Инициаторы соревнования: Обязательства выполнены	19
С. Сыченко. Заводская молодежь стремится в небо	20
И. Меркулов. Шаги советской космонавтики	21
В. Минанов. Три героя	22
В. Матвеев. Слово нерушимое — союз	23
Н. Васильев. Школа крылатой мечты	24
Заочный клуб юных авиамodelистов «Крылышки»	26
Фотовикторина-82	27
Послевоенные советские самолеты. ВВ-109	27
Там, где строят Як-52	28
А. Александров. Чехословацкие самолеты в СССР	28
Е. Китайгородский. Делимся опытом	29
И. Черных. Ночные грозы	30
А. Громаков. Люди «второго сорта»	32
Содержание журнала за 1982 год	32
А. Аникин. Дельтапланы над горами	34

1—4 стр. обл. — рисунок В. ДЕНИСОВА.

Главный редактор
Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

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

Художественный редактор
Л. В. Шаралова

Норректор 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 22.10.82 г.
Подписано в печать 12.11.82 г.
60×90%. 5 п. л. Г-51376.
Тираж 55 000. Зак. 2053.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

ДЕКАБРЬ

29 (16) декабря 1917 г. В. И. Ленин подписал Декрет о выборном начале и об организации власти в армии и Декрет об уравниении всех военнослужащих в правах. Проекты декретов обсуждались на заседании Совета Народных Комиссаров, состоявшемся 28 (15) декабря под председательством В. И. Ленина.

Декабрь 1922 г. При Главвоздухфлоте организован планерный кружок «Парящий полет» — первый в нашей стране. В числе его участников были А. С. Яковлев, С. В. Ильющин, В. С. Пышнов.

23 декабря 1932 г. Принят для использования первый в мире авиационный реактивный двигатель ОР-2 конструкции Ф. А. Цандера. В 1932—1933 гг. под этот двигатель был построен ракетоплан РП-1 конструкции Б. И. Черановского.

5 декабря 1937 г. Первый полет совер-

шил оригинальный экспериментальный самолет штурмовик-тандем (Тандем-МАИ), спроектированный и построенный в Московском авиационном институте под руководством П. Д. Грушина.

9 декабря 1942 г. Колхозники Тамбовщины собрали 43 миллиона рублей и передали их на постройку боевой техники для Советской Армии. Были изготовлены колонна танков и 25 эскадрилий боевых самолетов. Началось массовое патриотическое движение по сбору средств на боевую технику для армии.

30 декабря 1947 г. Состоялся первый полет самолета-истребителя МиГ-15 конструкции А. И. Микояна и М. И. Гуревича. После государственных испытаний он был принят на вооружение как основной боевой реактивный самолет-истребитель.

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

В ОБЪЕКТИВЕ ЗЕМЛЯ И КРЫЛЬЯ

МНОГИЕ УТВЕРЖДАЮТ, что летчики — лирики и романтики, влюбленные в небо. С этим нельзя не согласиться, когда смотришь фотоальбом «Роса на крыльях», замечательное документально-художественное повествование о тех, кто покоряет небо. Эту уникальную книгу, созданную военным летчиком Анатолием Рябко, составили цветные и черно-белые фотографии, выполненные зрелым художником, влюбленным в небо и землю, обладающим удивительным качеством — умением видеть в обычном прекрасное и воплотить его в запоминающийся образ нашей советской действительности.

В кратком предисловии к книге летчик-испытатель 1-го класса Марина Попович пишет: «...для тех, кто избрал себе нашу работу, мир не суживается до пределов пилотской кабины. Более того, получив возможность видеть родную землю как бы в нескольких измерениях — из поднебесья и в границах взгляда человека, идущего по степному проселку, — мы начинаем испытывать к ней большее, нежели прежде, чувство сыновней любви. Стоять на страже ее покоя — священный долг и высокая ответственность...»

Этот лейтмотив определяет смысл и внутреннее содержание книги, явившейся результатом десятилетних поисков, находок и творческих решений летчика и художника Анатолия Рябко, чьи яркие фотоснимки неоднократно публиковались в различных газетах и журналах, в том числе и в «Крыльях Родины».

Мечта о небе... Когда она овладевает человеком? На этот вопрос ответил автор фотоальбома, открыв его разделом «Самая высокая мечта»: несколько ярких фотоэпизодов из обычной жизни аэродрома и краткий текст.

«Мы летали на крыльях мечты, — вспоминает он о своем детстве. — Строили, песчинка к песчинке, воздушные замки на берегу детства, убежали в лес послушать сказки Берендея, запускали хвостатого змея, но всякий раз возвращались к летному полю, потому что уже не могли преодолеть его притяжения».

Великое притяжение аэродрома! Это оно породило с небом автора книги, многих его сверстников и тех, кто пришел в авиацию позже, кто и поныне пополняет ее эскадрильи. Именно там, в Ейском высшем военном-авиационном училище летчиков им. дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова, о котором повествует автор, обрели крылья летчики-космонавты СССР Павел Веляев, Георгий Шонин, Владимир Джанибеков.

Цикл запоминающихся снимков повествует о тех, кто является ветераном авиации, об инструкторах, обучающих нынешнюю молодежь летному мастерству, и о самых курсантах. Объектив фото-

мастера выхватил и запечатлел мгновения учебных будней курсантов, их жизни и быта. Читателя не оставляют равнодушным и краткие тексты к ним — это настоящие литературные миниатюры, сочные, образные, свидетельствующие о том, что автор не только видит явления, чувствует их красоту, но и владеет словом на высоком профессиональном уровне. Ярко и взволнованно рассказывает он о подвиге офицера М. Ф. Коршунова, спасшего жизнь курсанту Олегу Широколову во время своего 1645-го прыжка с парашютом, о работе с курсантами заслуженного военного летчика СССР М. М. Лантрата, об эстафете крылатых, принятой молодым летчиком Л. Л. Ведой от своего отца дважды Героя Советского Союза Л. И. Веды.

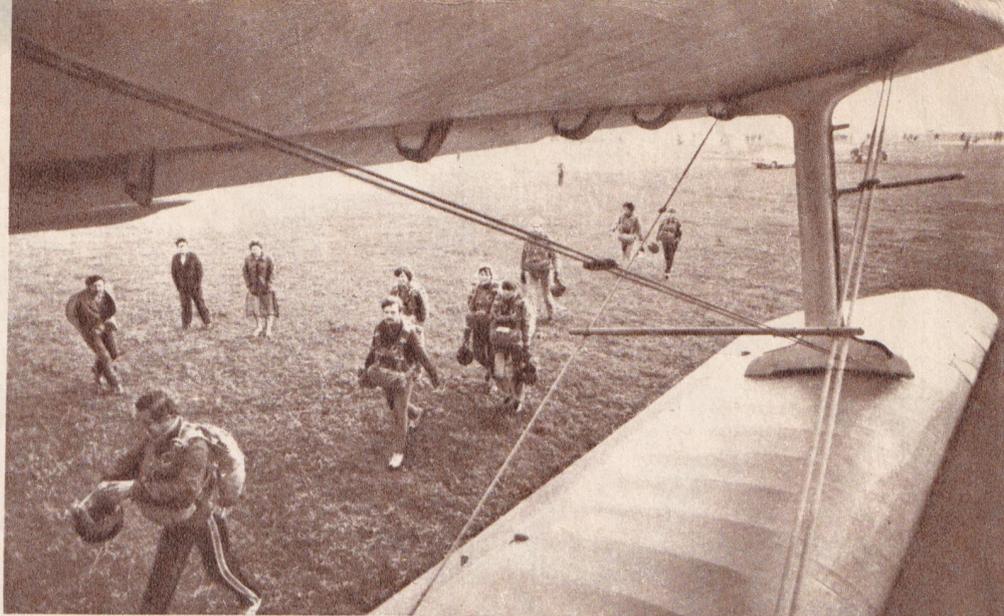
«Я люблю тебя, жизнь», — так называется второй раздел книги, в нем фотографии и краткие повествования о крылатых защитниках мирного неба Отчизны, об их дружбе с тружениками городов и сел, о земных делах человека. Красноречивы рубрики «У хлеба запах солнца», «Полюшко-поле», «Соловьиная песня», «Кузнец Вакула», «Рассказ буденновца», «Идет учеба на хлебном и летном поле». Дружбу, живую связь военных летчиков с тружениками земли сумел раскрыть в динамике, наглядно показав единство армии и народа.

Запоминаются портреты академика М. И. Хаджимова, пулеметчика Первой Конной армии С. И. Гриценко, защитника Малой земли, легендарного матроса В. Кайды, этюды «Летчики на сенокосе», «Нива Валерия Кожуры»... Эти работы можно с уверенностью назвать настоящими художественными полотнами, от них веет свежестью, солнцем, оптимизмом.

Перед рассветом в синем небе гаснут огни далеких звезд. Восходит солнце. В его лучах сверкают капли росы на крыльях грозных машин. Начинается утро летного дня. Много их было у летчика Анатолия Рябко. Глубокая его заинтересованность во всем, что окружает крылатых воинов, стремление разглядеть за нелегкими буднями характеры своих боевых товарищей и тех, кто трудится за пределами военного городка, побуждали его многие годы не расставаться с блоком и фотоаппаратом. Издав фотоальбом А. Рябко, издательство «Советская Россия» выпустило хорошую, нужную книгу «Роса на крыльях», воспеваящую тружеников Земли и защитников мирного неба Отчизны.

М. ГОЛЫШЕВ

* Роса на крыльях — фотоальбом А. Рябко. М., «Советская Россия», 1982. 20 п. л., ц. 3 р. 50 к.



● Команда 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ — победительница финальных соревнований на приз журнала «Крылья Родины» — А. Парфенов, Л. Щенева, А. Антонов, Г. Гриценко, Т. Чернышенко, Л. Мухортова, В. Каничев, А. Данилова.

● На очередной прыжок идут спортсмены Донецкого авиаспортклуба ДОСААФ, завоевавшие на соревнованиях второе место.



ПАРАШЮТИЗМУ — МАССОВОСТИ!

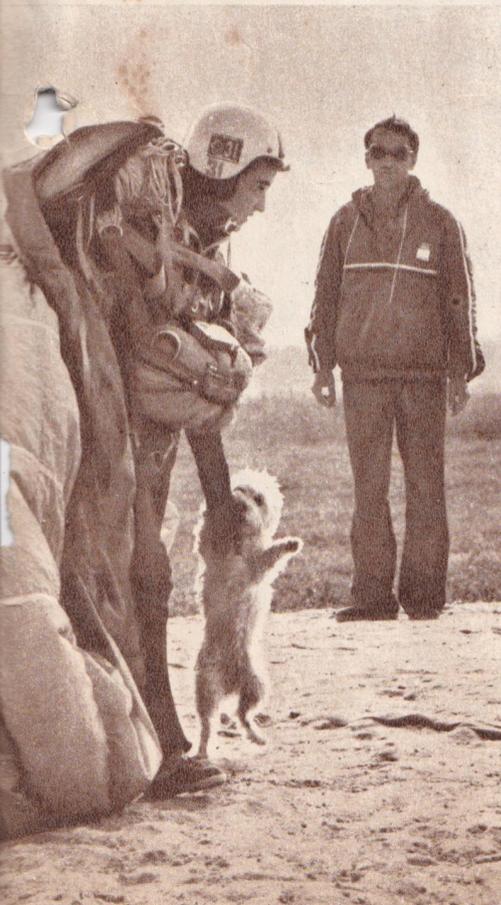
● Тбилисскую спортсменку Елену Логинову всегда после прыжка встречает ее друг.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

● Судьи всегда начеку. Еще секунда... и цель будет поражена.

Статью о соревнованиях читайте на стр. 14—15.

● Радость прыжка — 8282-го! — вместе с мамой заслуженным мастером спорта Валентиной Закоречной разделяет ее дочурка Юленька.





В СОРЕВНОВАНИИ В ЧЕСТЬ 60-ЛЕТИЯ СССР КОМИТЕТЫ И ОРГАНИЗАЦИИ ДОСААФ СССР ДОБИЛИСЬ НОВЫХ УСПЕХОВ В ОБОРОННО-МАССОВОЙ И ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ.

Фото Е. БАРАНОВА и Б. ВАСИНОЙ



ДЛЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СТРАНЫ ПОДГОТОВЛЕНО СВЫШЕ 2 МИЛЛИОНОВ СПЕЦИАЛИСТОВ.

ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ УСПЕХОВ ДОБИЛИСЬ АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА. НА МИРОВЫХ ЧЕМПИОНАТАХ ЗАВОЕВАНЫ ПОБЕДЫ ПО САМОЛЕТНОМУ, ПАРАШЮТНОМУ И АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ. ПОДГОТОВЛЕНЫ ДЕСЯТКИ МАСТЕРОВ СПОРТА СССР МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА И МАСТЕРОВ СПОРТА СССР К ЗАНЯТИЯМ АВИАЦИОННЫМИ ВИДАМИ СПОРТА. ПРИВЛЕЧЕНЫ ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ ЧЛЕНОВ ДОСААФ.



Члены Всесоюзного добровольного оборонного общества, как и весь советский народ, горячо одобряют решения внеочередного ноябрьского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС, тесно сплачивают свои ряды вокруг родной Коммунистической партии и ее боевого штаба — ленинского Центрального Комитета. Они будут и впредь беззаветно служить делу партии, отдавать все свои силы и творческую энергию дальнейшему укреплению экономического и оборонного могущества любимой Родины.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Спортсмены оборонного Общества: парашютистка Л. Новосельцева, авиамоделист С. Самокиш, планерист А. Рукас, авиамоделист Ю. Писарчук и дельтапланерист С. Казанцев.

Индекс 70450
Цена 40 коп.